

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Motorrad-WM: Spanien GP in Jerez

Márquez macht kurzen Prozess

NR. 21 / 08. MAI 2019



Moto2-WM in Jerez
**Lüthi verpasst
Podium knapp**

Moto3-WM in Jerez
**Simoncelli-Team
feiert Doppelsieg**

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



DTM-Auftakt in Hockenheim
**BMW und Audi lassen
Aston keine Chance**



Das Titelduell in der Formel 1
**So macht Vettel die
WM wieder spannend**



Langstrecken-WM in Belgien
**Schnee und Kälte in
Spa-Francorchamps**

Inhalt

Automobil:

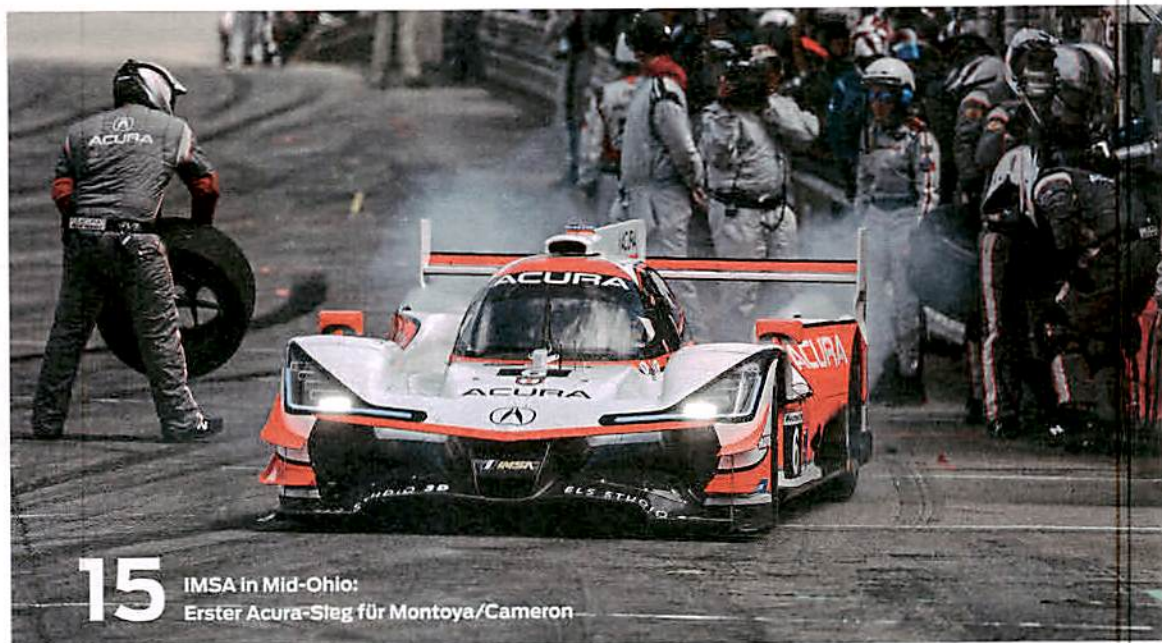
- Formel 1** Was Vettel von seinen Gegnern lernen kann **S. 4**
- Formel 1** Kommentar zur anhaltenden Mercedes-Dominanz **S. 6**
- Formelsport** FI-Nachrichten, W-Series und IndyCar-News **S. 7**
- Historie** Vor 25 Jahren: Schwarzes Wochenende in Imola **S. 8**
- Sportwagen-WM** Toyota siegt auch im Schnee von Spa **S. 10**
- Sportwagen-WM** Aston-Fahrer Martin wird Matchwinner **S. 12**
- Sportwagen** Aktuelle News und Hintergründe aus der Szene **S. 14**
- Historie** Der Start der BMW-Procar-Serie in Zolder 1979 **S. 16**
- Rallye** Hintergrund: Logistik-Herausforderung in der WM **S. 18**
- Rallye** WM-Vorschau Chile, News und ÖRM Wechselland **S. 20**
- Rallye** Citroën-Pilot López holt ERC-Sieg auf den Kanaren **S. 22**
- DTM** Wittmann und Rast gewinnen beim Turbo-Neustart **S. 24**
- Tourenwagen** News aus WTCR, Supercars, TCR und Co. **S. 28**

Motorrad:

- MotoGP** Márquez rehabilitiert sich mit Sieg in Jerez **S. 30**
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Spanien **S. 32**
- Motorrad-WM** Baldassarri zurück in der Moto2-Siegerspur **S. 34**
- Motorrad-WM** Antonelli nach Moto3-Sieg fast Spitze **S. 36**
- Superbike-WM** Interview mit BMW-Chef Marc Bongers **S. 38**
- Straßensport** Neues aus SBK-WM und weiteren Serien **S. 39**
- Offroad** Enduro-WM, SX-WM-Finale und Speedway-EM **S. 40**
- Offroad** Speedway of Nations, SW-Bundesliga und News **S. 42**

Leserservice:

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



15 IMSA in Mid-Ohio:
Erster Acura-Sieg für Montoya/Cameron



34 Moto2-WM in Jerez:
Horror-Crash direkt am Start



07 Premiere der W-Series in Hockenheim:
Frauen-Power im Motodrom

Editorial

Die Vorhersehbarkeit des Resultats ist der Feind der Spannung. Aber bei der WEC in Spa siegten die üblichen Verdächtigen – trotz Wetterchaos.

Über die Theorie, das Wetter im Allgemeinen und der Regen im Besonderen seien die besten Gleichmacher und größten Spannungsfaktoren im Motorsport, sind schon ganze Bücher verfasst worden. Ich selbst gehörte auch ins Lager der Regen-Freaks und habe in den 90er-Jahren als Fan aus Prinzip kein nasses VLN-Rennen versäumt: Sie boten einfach die beste Unterhaltung und meiste Spannung. Dazu konnte man mit den eigenen Augen an der Strecke sehen, welcher Pilot was taugte – und welcher nicht.

Regenrennen sind bis auf den heutigen Tag tendenziell spannender als trockene Rennen, doch schon hier hat sich was verändert: Wenn es das ganze Rennen durchregnet, ändert sich an der etablierten Hackordnung einer professionellen Serie kaum etwas. Anders sieht es nur dann aus, wenn sich Trockenheit, Nässe und Mischbedingungen auf diabolische Weise kreuzen – dann brennt der Rennbaum zur Freude der Fans meist lichterloh, weil sich niemand einschließen kann und nichts mehr konstant bleibt.

Zumindest hatte ich das bisher so gesehen. Am vergangenen Wochenende wurde ich in Spa ein wenig stutzig: Beim siebten Lauf zur Sportwagen-WM herrschten absolut unwirtliche Bedingungen: Das Thermometer zeigte zwischen einem und sechs Grad Celsius an, die Asphalttemperatur lag kaum höher, sechs grantige Schauer, die

von Hagel über Regen bis zu Eisregen und dicken Schneeflocken reichten, sauten die Bahn ein. Nach meiner Logik hätte das ausreichen müssen, um das Ergebnis auf den Kopf zu stellen – Sieg eines LMP2-Autos oder, noch skurriler, eines GT-Autos.

Nichts davon passierte. Eigentlich passierte überhaupt gar nichts: Es gab in sechs Rennstunden keine größeren Unfälle, obwohl die Gripverhältnisse absolut grenzwertig waren. Es waren die denkbar schwersten Bedingungen, jede Steigerung hätte unweigerlich zum Rennabbruch oder zur Rennabsage geführt – trotzdem siegten in allen Klassen die üblichen Verdächtigen. Das lässt nur einen Schluss zu: Echte Profipiloten lassen sich heute vom Wetter nicht mehr aus dem Takt bringen.

„Dass wir über sechs Stunden kaum Unfälle sahen, spricht für die Klasse des Fahrerfeldes“, hielt ein Renningenieur fest. Damit ist aber der Regen oder das Wetter als Spannungsbringer im Motorsport passé. Den Amateur mag das erschrecken, aber der professionelle Motorsport ist so perfekt geworden, dass kein Element in der Kette – Fahrer, Auto, Team – mehr bricht, wenn der Wettergott einen schlechten Tag hat. Früher durften wir uns noch über Fehler und Unfähigkeit und Pech aufregen. Heute können wir nur noch stumm die Perfektion bestaunen.



Marcus Schurig
Redakteur

MSa-Paddock



NICHT NUR GUTE ALTE ZEITEN

In Baku tauschten Eddie Jordan und MSa-Reporter Michael Schmidt gemeinsame Erinnerungen an das tragische Imola-Wochenende 1994 aus. Jordan-Pilot Rubens Barrichello überlebte damals nur mit Glück.



GESHUTTET, NICHT GERÜHRT

Der Journalisten-Parkplatz bei der DTM in Hockenheim ist nicht etwa im Fahrerlager, sondern auf der anderen Seite der A6 am Ortsrand. Mittels Shuttle ging es deshalb auch für Redakteur Michael Bräutigam vom und zum diesmal ziemlich schlammigen Parkplatz nahe der Feuerwehr.



ALTE HERREN

Jari-Matti Latvala feierte bei der Rallye Argentinien seinen 200. WM-Start. MSa-Reporter Kuhn hat den Finnen schon bei seinen ersten WM-Gehversuchen als Jungspund im Ford Super 1600 erlebt.



MIT DEM MOTORRAD IN JEREZ

Petrolhead Imre Paulovits wollte sich das Motorradfahren bei schönem Wetter in Andalusien nicht nehmen lassen und fuhr deshalb mit einer Dauertest-Maschine zum Grand Prix nach Jerez.



42 Speedway of Nations in Landshut:
Deutscher Erfolg in letzter Sekunde

BREU



Vom Gegner lernen

Sebastian Vettel hat alles, was es braucht, um endlich mit Ferrari Champion zu werden. Aber es gibt auch noch ein bisschen was, das der Heppenheimer von seinen Gegnern lernen kann. Eine kleine Charakterstudie vor dem Europa-Auftakt, die auch von den Befindlichkeiten der anderen erzählt.

Von: **Elmar Brümmer**

Von Lewis Hamilton:

Dass es dem fünffachen Weltmeister nicht langweilig wird, liegt an seiner Wandlungsfähig-

keit, und das hat nicht nur mit dem Stil seiner Frisuren zu tun. Hamilton geht häufig in eine Challenge mit sich selbst, sucht sich Zusatzreize. Er ordnet zwar am Ende immer alles der Formel 1 unter, aber er sucht sich auch am Rennwochenende Ablenkungen. Eine große Show zu machen, ist nichts für Sebastian Vettel. Muss auch nicht sein. Aber Hamiltons augenscheinliche Gelassenheit führt auch dazu, dass der Brite weniger Fehler macht – gerade, wenn er unter Druck steht.

Von Valtteri Bottas:

Einsam seinen Weg gehen, nicht nur im Winter. Aber mit der Taktik aus der Arktis. Seit der Finne sich nicht mehr zu stark auf Lewis Hamilton fokussiert,

geht er schnurstracks seinen Weg an die Spitze. Trotzdem macht er nicht viel Aufhebens um sein Tun, mischt sich nicht überall ein und lässt wenig an sich heran. Vettel ist darin schon ganz gut, aber man spürt natürlich, wie sehr es an ihm nagt, nicht mehr unumstritten die Nummer eins bei Ferrari zu sein. Jetzt ist sein Durchsetzungsvermögen gefragt.

Von Charles Leclerc:

Es muss Sebastian Vettel wie ein Blick in den (Rück-)Spiegel vorkommen. Sein monegasischer Teamkollege benimmt sich wie einst der junge Hesse in Diensten von Red Bull und reklamiert scheinbar vergebenes Territorium. Nicht unverschämt, aber unerschrocken. In Sachen Stall-

order ist Leclerc sogar versöhnlicher, als sich Vettel damals im Duell mit Mark Webber gab. Ein bisschen mehr Respektlosigkeit täte dem Deutschen also auch heute wieder ganz gut. Es müssen ja keine Psychospielchen sein, aber Vettel muss sich wappnen. Warum nicht die Taktik des direkten Gegners wählen?

Von Max Verstappen:

Der Niederländer hat von der bedingungslosen Pflege des eigenen Egos umgestellt auf Teamplayer, jedenfalls scheint das so. Mit der Mannschaftsdienlichkeit hatte Sebastian Vettel noch nie ein großes Problem, er nimmt auch jetzt wieder die Ferrari-Technik und -Taktik in Schutz. Aber die Liebe scheint nicht mehr ganz so innig zu sein wie



Hamilton gewinnt und hat Spaß dabei. Muss Vettel auch lockerer werden?

schwierigen Situationen: So nah, und doch so fern.

Von Kimi Räikkönen:

Wie oft sich Sebastian Vettel wohl schon gewünscht hat, seinen alten Kumpanen wieder an der Seite zu haben? Der Finne besitzt neben seinem Karbonemüt vor allem die Fähigkeit, sich um nichts zu scheren, sich einfach in seinen Rennwagen zu setzen und schnell zu sein. Das mag Naturtalent sein, aber spricht auch für eine enorm hohe Konzentrationsfähigkeit. Und er kann andere damit anstecken. Wahrscheinlich hat die Beziehung zwischen den beiden auch deshalb so gut funktioniert. Jetzt ist die Frage: Wie viel Kimi steckt in Seb?

Von Lando Norris:

Es hat ziemlich viel dagegen gesprochen, dass der Brite auf Anhieb gut in der Formel 1 zurechtkommen würde. Aber er hat sich bei McLaren und im Mittelfeld ziemlich schnell akklimatisiert und durchgesetzt. Dieser unbedingte Kampfgeist gehört prinzipiell zu den Stärken von Sebastian Vettel. Er muss ihn nur viel stärker zutage treten lassen, dann ist auch das Über-

raschungsmoment wieder da. Allerdings hat er auch mehr mit seinem Auto und seinen Ansprüchen zu kämpfen als der Rookie. „Unnatürlich“ nennt er das Fahrverhalten.

Von Robert Kubica:

Vettels ehemaliger BMW-Teamkollege ist vom Ehrgeiz her sicher nicht zu überbieten, da kann die Situation bei Williams noch so schwierig oder aussichtslos sein. Der Pole scheint dabei nicht mal gute Laune einzubüßen. Einen Kubica zu kopieren, macht natürlich keinen Sinn, aber der ausgeprägte Ehrgeiz war schon immer auch der innere Zusatz-Antrieb von Sebastian Vettel. Von dem Mann, der Formel 1 mit links fährt, lässt sich aber vor allem das Anpassungsvermögen lernen. In seinem Fall, endlich das richtige Abstimmungsfenster zu treffen, und damit Vertrauen zurückzugewinnen. Erst in den SF90, und damit automatisch in sich selbst.

Und natürlich von sich selbst:

Das große Ziel, das ihn bei Ferrari auf eine Stufe mit Michael Schumacher heben würde, ist nach dem harzigen Saisonstart

keineswegs aus den Augen verloren. Vettel sagt mit allem Trotz: „Ich habe weiterhin den absoluten Glauben daran, Weltmeister zu werden.“ Saisonziel Charakterstärke. Wenn sich der Knoten gelöst hat, hält er die Wende für absolut möglich: „Wir haben ein sehr gutes Gesamtpaket. Und wenn wir es auf die Straße bringen, werden wir allen anderen das Leben sehr schwer machen.“ In dem Auto stecke Potenzial, nur könne er die Performance leider nicht immer und überall abrufen. So eng, wie er sich dem roten Dienstwagen verbunden fühlt, greift genau das auch auf ihn über. Aber da ist auch der Sebastian Vettel, der auf der Strecke gefürchtet ist, der seine Konsequenz über alle Launen stellt, der aus seinen Ergebnissen ein Höchstmaß an Zufriedenheit destilliert. Jetzt aber hat er nur den einen Wunsch: „Wir brauchen einfach mehr Tempo, ganz einfach.“ Um aus der Krise zu beschleunigen, bevor sie zu tief wird. Dass er Mercedes zusteht, bislang „phänomenal“ zu sein, zeugt von Größe – und der richtigen Selbstmotivation. Und natürlich vom großen, eigenen Wunsch nach Erfolg. ■



Verstappen ist Red Bull. Diesen Status muss sich Vettel bei Ferrari erarbeiten

sie zwischen Verstappen und Red Bull Racing ist. Allein deshalb braucht Vettel dringend einen Sieg – der versöhnt immer noch am schnellsten. Die Good Vibes sind, wenn sie sich einstellen, wahrscheinlich um einiges intensiver als bei seinem Ex-Team.

Von Nico Hülkenberg:

Er hat einen Plan, und er verfolgt ihn stur, auch wenn sich die Verbesserungen von Renault noch nicht im Resultat zeigen. „Hulk“ ärgert sich natürlich auch, lässt sich aber nicht verückt machen. Vielleicht ist es auch genau jenes Zusammenspiel von Loyalität und Distanz, das ihm das Warten auf den Durchbruch erträglicher macht. Es geht ums Durchhalten in



Bottas zeigt kompromissloses Verhalten im Stallduell

Kubica beweist nach seiner Verletzung Anpassungsfähigkeit

Sehnsucht nach Abwechslung



Ferrari wartet weiter auf den angekündigten Machtwechsel, während Mercedes neue Rekorde aufstellt. Was kann man den F1-Fans raten, die sich endlich neue Sieger wünschen?

Von: **Elmar Brümmer**

Der Große Preis von Aserbaidschan war das spannendste Rennen, das man sich vorstellen kann – oder? Nun gut, das wäre ein bisschen übertrieben. Nicht mal die Einfahrt in die Altstadt, die in der Qualifikation für manchen zum Tor in die Hölle wurde, hat diesmal für Kapriolen gesorgt, sieht man einmal vom kuriosen Auslaufzonenunfall Daniel Ricciardos ab. Vorn war das Rennen gelaufen, nachdem Lewis Hamilton nach eigenen Angaben etwas zu freundlich mit dem Kollegen Valtteri Bottas umgegangen ist. Es war also ein zäher Nachmittag, weil auch Sebastian Vettel und Charles Leclerc blassrot blieben und von Max Verstappen wenig zu sehen war. Am Ende: der vierte Doppelerfolg in Silber hintereinander, Formel-1-Rekord.

Geht das so weiter? Soll das so weitergehen? Darf das so weitergehen? Es ist die Problematik der letzten Jahre, das rasende Bayern-München-Syndrom. Wer alle zwei Wochen darüber schreibt, dem geht es nicht viel anders als jenen, die alle zwei Wochen zusehen. Wir sehen dann immer einen Mattia Binotto, der uns mit seinem geheimnisvollen Harry-Potter-Blick weismacht, dass jetzt aber endlich der Ferrari-Trick greift. Und wir sehen den Weltmeister im Tiefstapeln, auch als Toto Wolff bekannt, der von der Demut und der stärkeren Konkurrenz spricht. Beide Herren verstellen sich nicht, beide glauben auch an ihre Worte – aber bislang ist es meistens genau andersherum gekommen.

Mercedes kostet die Ära der Souveränität aus, und das ist auch verdient. Ferrari ist noch nicht in der Balance, aus der man

nach dem Testwinter eine gewisse Unverwundbarkeit schließen konnte. Red Bull und Renault sind noch ein ganzes Stück entfernt von der angestrebten Rolle als Favoritenschreck. Das könnte man jetzt alles zusammen bedauern, ein Lamento anstimmen. Wir tun es aber nicht. Denn es kommen andere Zeiten. Und das ist jetzt keine Durchhalteparole sponsored by Liberty Media.

„Vier Doppelsiege von Mercedes – ist das nicht langweilig? Und es sind ja nicht nur diese vier Rennen, das geht ja schon Jahre so!“

Sebastian Vettel

Es geht auch nicht darum, dass Ferrari im Februar in Barcelona so stark war, das waren andere Zeiten. Vielmehr sind es die Erfahrungen der ersten vier Rennen, die mehr und mehr dazu führen, zur eigenen Stärke zu-

rückzufinden. Natürlich sind da Unwägbarkeiten im Spiel, vorneweg die ungeklärte Stallorderfrage. Aber neben dem eigenen Willen gibt es den wachsenden Druck, dass die Silberpfeile sonst endgültig enteilen.

Am Gegner wachsen, das ist so ein wunderbarer Satz aus dem Lehrbuch der Sports. Aber da ist was dran. Mercedes ist der stärkste Rivale, den man sich vorstellen kann. „Als Team befeuern wir alle Zylinder“, sagt Weltmeister Lewis Hamilton. Mindestens so überlegen, wie es Ferrari nach der Jahrtausendwende war. Deutlich stärker, als sich McLaren oder Williams zu ihren Glanzzeiten präsentierten. Tatsächlich gibt es auch eine Menge Menschen, denen es Spaß macht, dieser Perfektion in Reinkultur zuzusehen.

Die Situation ist ja auch nicht die, dass Ferrari absolut chancenlos wäre, ganz im Gegenteil. Nur die Art Spannung, die aus vielen vergeblichen Angriffen herrührt, verliert auf Dauer ihren Reiz. Allein deshalb braucht die Scuderia in Barcelona ein Erfolgserlebnis, das zusätzliche Kräfte freisetzen wird. Nein, nicht wird: Es muss. Der Vorsprung von Mercedes ist

ja, jedenfalls auf den meisten Pisten, auch nur nach Punkten riesig, nach Rundenzeiten nicht. Und häufig partizipieren die Silbernen von individuellen Fehlern oder Problemen der Gegner, namentlich denen von Ferrari.

Sollten die Roten also endlich richtig in die Gänge kommen, wird uns die Aufholjagd übers Jahr beschäftigen, gepaart mit den künftigen Kräfteverhältnissen bei Mercedes und dem internen Machtkampf bei Ferrari. Alle Kombinationen sind da denkbar. Bei Red Bull wird einen Leistungsschub kommen, Renault kann ihn sich nur erhoffen. McLaren wird stärker, Racing Point auch. Sauber-Alfa ist konstant. Jetzt muss es sich nur noch richtig mischen. Es sind noch 17 Rennen, das sind 17 große Chancen, um zu verhindern, dass jeder Artikel in die Frage mündet: Gewinnt Mercedes jetzt alles? ■

RETURN TO SENDER

Mercedes-Dominanz hält an

Glauben Sie noch an den Machtwechsel? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribune@motorpresse.de



So langsam wird die Mercedes-Serie unheimlich. Der Druck auf Ferrari wächst. In Barcelona muss die Wende her

Formel 1

Lieferanten gesucht

Die Vorbereitungen für die Regel-Reform in 2021 laufen. Die FIA hat nun den Ausschreibungsprozess für Standard-Bremsen und 18-Zoll-Felgen gestartet.

Von: **Tobias Grüner**

Die Formel 1 steht vor der größten Reform ihrer Geschichte. Schon in zwei Jahren, in der Saison 2021, werden die Teams mit komplett neuen Autos an den Start gehen. Die Rennwagen der nächsten Generation sollen nicht nur mehr Action auf der Strecke produzieren, sondern bei der Entwicklung und beim Bau auch weniger Kosten verursachen. Das Schlagwort hierbei heißt „Standard-Teile“.

Bisher sind nur wenige Elemente, wie die Standard-Elektronik oder die Benzin-Durchflusssensoren, an allen Formel-1-Autos identisch. Doch künftig sollen auch Teile standardisiert werden, die sich auf die Leistung auswirken, die der Fan aber nicht sieht.

Nachdem der Ausschreibungsprozess für die neuen Standard-Getriebe bereits vor einigen Wochen gestartet wurde, sucht die FIA nun auch aktiv nach einem Lieferanten für Bremsen und Felgen. Bis zum 22. Mai müssen sich interessierte Firmen mit ihren Angeboten beim Weltverband melden. In puncto Bremsen ist die Ausschreibung in Brems-Sättel/-Klötze und -Hydraulik unterteilt. Da es sich um sicherheitsrelevante Teile handelt,

steht Qualität über allem.

Die Standard-Felgen für die Saison 2021 kommen im neuen 18-Zoll-Format. Sie müssen laut Ausschreibung für die Befestigung von Felgen-Covern vorbereitet sein. Da jedes Team mindestens 60 Radsätze pro Saison benötigt, handelt es sich um einen Großauftrag. Das ist aber nur der Anfang. Ross Brawn will noch mehr Elemente auf die Gleichteile-Liste setzen, darunter auch das Boxen-Equipment. ■



Ab 2021 rollt die Formel 1 auf 18 Zoll großen Rädern mit Einheitsfelgen

NACHRICHTEN

F1-NUMMERNSCHILD

Die FIA hat den ersten Reglement-Entwurf für 2020 veröffentlicht. Große Änderungen gibt es nicht. Die ursprünglich geplante Einteilung des Qualifyings in vier Abschnitte scheint endgültig vom Tisch. Die für die Fans auffälligste Änderung betrifft den hinteren Teil der Motorhaube. Die F1-Bosse wollen die Startnummern besser sichtbar machen. Sie sollen künftig größer auf einer abstehenden Finne angebracht werden.

STARTLISTE FÜLLT SICH

Die Startliste für das Indy-500-Rennen 2019 ist fast komplett. Mit Kyle Kaiser, der für das Team Juncos Racing an den Start geht, wurde nun Pilot Nummer 35 offiziell bestätigt. Damit fehlt nur noch ein einziger Fahrer, der im zweiten Auto von Schmidt-Peterson-Motorsport antreten soll. Der aussichtsreichste Kandidat ist Oriol Servia, der auch schon beim letzten Indy-Test im SPM-Auto mit der Startnummer 77 saß.

W-Series

Frauen-Formel feiert Debüt im Motodrom

Im Rahmen der DTM in Hockenheim ging die neue „W-Series“ zum ersten Mal an den Start. Die erste Siegerin der Formel-Meisterschaft für Frauen heißt Jamie Chadwick.

Selten ist der Start einer neuen Meisterschaft mit so viel Interesse begleitet worden wie die Premiere der „W-Series“ in Hockenheim. Eine Rennserie, an der ausschließlich weibliche Piloten teilnehmen dürfen, gab es schließlich noch nie. Leider spielte das Wetter beim geschichtsträchtigen ersten Lauf nicht ganz mit. Im komplett verregneten Qualifying wurden einige Damen auf dem falschen Fuß erwischt. Nur die Engländer-

in Jamie Chadwick, die im vergangenen Jahr noch in der britischen Formel-3-Meisterschaft unterwegs war und dabei sogar ein Rennen gewinnen konnte, ließ sich nicht aus der Ruhe bringen. Die 20-Jährige sicherte sich mit fast zwei Sekunden Vorsprung die Pole-Position. Im Rennen auf halbfeuchter Strecke verlor Chadwick nach einem Verbremser in der Haarnadel in der Startrunde zwar kurz die Führung, feierte am Ende aber trotz kleinerer Getriebeprobleme einen souveränen Sieg. Mit 1,3 Sekunden Rückstand rollte mit Alice Powell eine weitere Britin auf Rang 2 über die Ziellinie. Dritte wurde die Spanierin Marta Garcia. Naomi Schiff, die einzige Pilotin, die unter deutscher Flagge an den Start ging, landete abgeschlagen auf Rang 14. ■ TG

IndyCar

Refresher-Test für Alonso muss warten

Fernando Alonsos Indy-Mission hat mit Testfahrten in Texas und Indianapolis begonnen. Schlechtes Wetter verzögert seinen zweiten Eignungstest auf Mai.

Fernando Alonsos zweiter Anlauf, das Indy 500 zu gewinnen, hatte am 8. April begonnen. Da drehte der 37-jährige Spanier in seinem McLaren-Chevrolet 105 Runden auf dem Texas Motor Speedway. 15 Tage später feierte Alonso ein Wiedersehen mit Indianapolis. Der Testtag war wegen schlechten Wetters und Elektrikproblemen nach 29 Runden beendet. Der Heimkehrer landete mit einem Schnitt von 351,946 km/h auf dem letz-

ten Platz. Schnellster war Takuma Sato mit einer 365,309 km/h-Runde. Regen verhinderte, dass Alonso den sogenannten Refresher-Test abschließen konnte, den jeder Fahrer absolvieren muss, der ein Jahr pausiert hat. Er muss ihn mit Beginn des offiziellen Trainings am 14. Mai nachholen.

Es wird ein vollgepacktes Programm, das dem Mann mit der Triple Crown im Visier bevorsteht. McLaren ist nämlich in Indy gewissermaßen ein Rookie. „Vor zwei Jahren hat Andretti für uns alles gemacht. Die Vorbereitung der Autos, das Setup, die Strategie. McLaren muss alles neu lernen. Wir werden einige Dinge neu für uns entdecken. Dieses Indy 500 wird sicher die größere Herausforderung für mich als das erste“, ist sich Alonso bewusst. ■ MS

Als die Sonne vom Himmel fiel:
Senna prallt von der Mauer
zurück. Schumacher sieht im
Rückspiegel den Unfall

GP San Marino 1994

Das schwarze Wochenende von Imola

Beim GP San Marino 1994 verlor die Formel 1 zum letzten Mal ihre Unschuld. Eine Serie schwerer Unfälle, die Roland Ratzenberger und Ayrton Senna das Leben kostete, brachten die Königsklasse an den Rand des Abgrunds.

Von: **Michael Schmidt**

Der Albtraum begann am Freitag um 13.10 Uhr. Rubens Barrichello entgleiste in der schnellen Schikane vor Start und Ziel. Die Telemetrie ergab, dass der Brasilianer mit 223 km/h in die Rechts-Links-Kombination eingelenkt hatte, 14 km/h schneller als zuvor. Der Jordan-Hart traf den inneren Randstein und setzte zu einem Sturzflug an, der ihn über die Mauer hinweg in

den Schutzzaun trug. Von dort wurde das Auto, Nase voran, auf den Grünstreifen geworfen, bevor es sich der Länge nach überschlug. Barrichello war kurz bewusstlos, aber gemessen an der Schwere des Unfalls praktisch unversehrt. Die Ärzte diagnostizierten einen Nasenbeinbruch, Prellungen und Schnittwunden im Gesicht. Barrichellos Abflug erhärtete im Fahrerlager den Verdacht, dass die Autos zu gefährlich geworden waren. „Es gibt zu viele Unfälle. Wir müssen etwas unternehmen“, forderte Senna. Gerhard Berger hatte ebenfalls ein ungutes Gefühl: „Die Autos sind im Grenzbereich unberechenbar geworden.“

Am Samstag wurden die Mahner grausam bestätigt. Abschlussstraining, die Uhr zeigte 13.18 Uhr. Auf der Anfahrt zum Villeneuve-Rechtsknick vor der Tosa-Kurve löste sich am linken Frontflügel des Simtek S941 von

Roland Ratzenberger bei 315 km/h der Flap – das dunkelblaue Auto fuhr einfach geradeaus. Der Einschlag in einem 50-Grad-Winkel in die Mauer mit 257 km/h war mörderisch. Ratzenberger prallte mit dem Helm gegen die Mauer, als der Simtek links vorne in Stücke gerissen wurde. Es wurden Verzögerungswerte von bis zu 500 g gemessen. Der 31-jährige Salzburger hatte keine Chance. Um 14.15 Uhr wurde sein Tod bekannt gegeben.

„Hör auf“, sagte Watkins

Ayrton Senna behielt seine Pole-Position mit 0,340 Sekunden Vorsprung auf Michael Schumacher. Der Brasilianer befand sich in einem Ausnahmezustand. Nicht nur, weil sein Punktekonto auf null und das von Schumacher auf 20 Punkten stand.

Die Unfälle hatten den 34-jährigen Brasilianer stark mitgenommen. Formel-1-Arzt Sid Watkins

ZAHLE DES RENNENS

214

km/h war Ayrton Senna schnell, als er in einem Winkel von rund 20 Grad die Mauer von Tamburello traf.

spürte den extremen Druck, unter dem sein Freund stand. Seinen Rat, mit dem Rennfahren aufzuhören oder zumindest das Rennen auszulassen, schlug Senna aus. Watkins machte sich später Vorwürfe: „Ich hätte auf Ayrton entschlossener einreden sollen.“ Schon beim Start zum Rennen



RENNERGEBNIS

Fahrer	Team	Runden	Zeit
1. Michael Schumacher	Benetton-Ford	58	1:28.28,642 h = 198,234 km/h
2. Nicola Larini	Ferrari	58	1:29.23,584 h + 0.54,942 min
3. Mika Häkkinen	McLaren-Peugeot	58	1:29.39,321 h + 1.10,679 min
4. Karl Wendlinger	Sauber-Mercedes	58	1:29.42,300 h + 1.13,658 min
5. Ukyo Katayama	Tyrrell-Yamaha	57	- 1 Runde
6. Damon Hill	Williams-Renault	57	- 1 Runde

Schnellste Runde: Damon Hill (Williams-Renault), 1.24,335 min = 215,142 km/h

DAS RESULTAT

GP San Marino 1. Mai 1994 - Imola

Wetter:	27°C, sonnig, schwül
Distanz:	58 Runden à 5,040 km = 292,230 Kilometer
Nennungen:	28
Gestartet:	25
Gewertet:	13
Führungswechsel:	4
Pole-Position:	Ayrton Senna (Williams-Renault), 1.21,548 min = 222,495 km/h



Da war die Welt bei Simtek noch in Ordnung: Max Mosley (l.) schaut zu



Auftakt einer beispiellosen Unfallserie: Barrichellos Crash am Freitag



Sieg mit Trauerflor: Schumacher gewann das Horror-Rennen von Imola

Mauer einschlug. Das Chassis brach auf Cockpithöhe, blieb aber in einem Stück. Das rechte Vorderrad drehte sich samt Aufhängungsteilen zunächst um 180 Grad und schob sich unter den Rumpf. Als es am Seitenkasten anschlug, wurde es wie von einem Katapult steil nach oben abgefeuert. Das Rad traf Sennas Kopf, der durch den Aufprall in Vorwärtsbewegung und wegen des starken Ausschnitts des Williams-Cockpits seitlich nicht geschützt war. Der Unfallpilot wurde in die Maggiore-Klinik nach Bologna geflogen. Um 18.40 Uhr verlas das Krankenhaus in einer kurzen Erklärung, dass Senna seinen Kopfverletzungen erlegen sei.

Die Unfallursache konnte nie mit Sicherheit geklärt werden. Laut einer Untersuchung der Staatsanwaltschaft wurde als wahrscheinlichster Grund der Bruch der Lenksäule genannt. Chefkonstrukteur Adrian Newey rekonstruierte einen anderen möglichen Unfallhergang: „Wir konnten an den Daten erkennen, dass es beim Lenkmoment plötzlich starke Ausschläge gab. Das könnte man noch als Lenkungsbruch deuten. Doch Senna stand danach noch eine halbe Sekunde voll auf dem Gas, ging dann auf 50 Prozent Gaspedalstellung zurück, bevor er zu bremsen begann. Bei einem Lenkungsbruch würde der Fahrer sofort eine Vollbremsung einleiten. Ayrton fuhr die Kurve weit innen, wo die schlimmsten Bodenwellen waren. Möglicherweise kam es dort durch Aufsetzen zu einem Strömungsabriss. Die Aufnahmen aus Schumachers Kamera zeigen, dass zuerst das Heck ausbricht, Ayrton dann korrigiert und plötzlich nach rechts abbiegt. Also der typische Highsider, wie er auch bei Ovalrennen vorkommt.“

Und das Grauen am Renntag ging weiter. Ein loses Rad von Michele Alboretos Minardi streckte in der Boxengasse fünf Mechaniker nieder. Schumachers dritter Saisonsieg hatte am Ende nur statistischen Wert. ■

brachte es erneut. JJ Lehto würgte den Motor ab, Pedro Lamy übernahm das Hindernis. Beim Aufprall asierte er die linke Seite seines Lotus ab. Trümmer und Räder flogen über den Schutzzaun auf die Haupttribüne. Elf Zuschauer wurden verletzt, zwei davon schwer. Das Rennen wurde neutralisiert. Beim Re-Start hatte Senna alle Hände voll zu tun, seinen Williams auf der Straße zu halten. Der Reifendruck baute sich nur langsam auf. Das Auto war aus aerodynamischen Gründen extrem tief und hart abgestimmt.

In der 6. Runde, Ortszeit 14.12 Uhr, passierte es. Senna fuhr im Scheitelpunkt der Tamburello-Kurve einfach geradeaus, kurz nachdem sein Auto auf der Bodenwelle durchgeschlagen war. Als Senna merkte, dass er vom Kurs abkam, war er 321 km/h schnell. Die Telemetriedaten erlaben weiter, dass Senna mit 214 km/h in spitzem Winkel in die

Die Bedingungen waren in Spa grenzwertig: In der LMP1-Klasse holte Toyota den sechsten Saisonsieg



Leise rieselt der Schnee

Nicht mal die wildesten Wetterkapriolen der Erde können die Überlegenheit von Toyota in der LMP1-Klasse der Sportwagen-WM brechen: Der sechste Toyota-Sieg im siebten Rennen war ungefährdet. Damit ist dann auch der Team-Titel unter Dach und Fach.

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

Das Rennwochenende in Spa begann für WM-Fans mit einem Paukenschlag: Toyota teilte mit, dass sich Fernando Alonso neuen Herausforderungen stellen und seine kurze Station in der Sportwagen-WM nach Le Mans 2019 beendet werde. De facto war das ein Rauswurf, denn Alonso hatte nach einem groben Zerwürfnis mit Technikchef Pascal Vasselon beim WM-Lauf in Shanghai ein politisches Spiel gestartet, das er nicht gewinnen konnte – die nun verkündete Trennung war die

Folge, auch wenn es nobel als vermeintliche Umorientierung des Piloten verkauft wurde.

Aus der am Mittwoch vor dem WM-Lauf in Spa versendeten Pressemitteilung ergaben sich zwangsläufig Fragen: Darf Fernando Alonso weitere Rennen gewinnen? Darf er in Le Mans siegen und den WM-Titel holen – oder schwingt das Pendel jetzt womöglich zugunsten der Fahrercrew auf dem Schwesterauto zurück?

Le Mans ohne Stallregie?

Der Sieg von Alonso, Kazuki Nakajima sowie Sébastien Buemi in Spa dürfte die Fragen halbwegs beantwortet haben. Das wichtigste Ziel wurde vorzeitig unter Dach und Fach gebracht, nämlich der Sieg in der Hersteller-WM. Stopp! Die gibt es offiziell gar nicht mehr, es handelt sich um eine Teamwertung, weil nur ein echter Hersteller mitfährt, nämlich Toyota.

Der Sieg in Spa brachte das Trio mit der Startnummer 8 auch in eine gute Position für die Fahrer-WM, die beim Finale Mitte Juni in Le Mans entschieden wird.

Der Vorsprung auf die Teamkollegen beträgt 31 Punkte – derer 39 werden in Le Mans vergeben.

Für Mike Conway, Kamui Kobayashi sowie José María López begann das Wochenende eigentlich nicht schlecht: Erst holten sie die Pole-Position, im Rennen konnten sie sich von den Teamkollegen bei widrigsten Bedingungen absetzen. Bei der zweiten Safety-Car-Phase, die nach einem Unfall des Kolles-LMP1 ausgerufen wurde, verlor das Nummer-8-Auto von Alonso wegen eines Notfall-Stopps rund 50 Sekunden,

dazu kam ein weiterer schlechter getimter Stopp am Ende dieser SC-Phase – das Rennen war dann eigentlich gelaufen.

Ein Dreher von Alonso anderthalb Stunden später sorgte für weiteren Zeitverlust – doch keine 15 Runden später war das alles wieder Makulatur, denn der führende Toyota von Conway, Kobayashi und López bog in die Boxengasse ab: Ein Sensor für die komplexe Hybridsteuerung hatte versagt, der Zeitverlust betrug fünf Runden – damit war das Toyota-Duell gelaufen.



MICHELIN

Der Rebellion von Berthon/Laurent/Menezes holte in Spa den zweiten Platz

Nicht, dass wir uns hier falsch verstehen: Das Nummer-8-Auto von Buemi, Alonso und Nakajima war nicht etwa im Abseits. Buemi hatte zwar bei der ersten Gelbphase Pech, weil wegen des überraschenden Schneefalls beim Stopp nicht sofort die richtigen Reifen bereitlagen. Doch wenig später konnte er sogar kurz die Führung übernehmen, weil Mike Conway Mühe hatte, die Bremskraftverteilung für die schwierigen Verhältnisse korrekt anzupassen. Von da an waren die beiden Toyota bei der Pace weitgehend ebenbürtig. Die Tatsache, dass das Buemi-Auto bei geschlossener Boxeneinfahrt zum Notstopp abbiegen musste und damit viel Zeit verlor, hatte mehr mit Pech zu tun.

„Der Tausch der Hybridkomponente hat uns natürlich das Genick gebrochen,“ so Conway nach dem Rennen. „Dieser Sensor ist absolut essenziell für die Bremsen-Rekuperation und die Boost-Abgabe, ohne den kommt man nicht aus. Deshalb mussten wir das Teil tauschen.“ Nach dem Absturz im Klassement kämpfte die Crew mit der Startnummer 7 eigentlich nur noch

um Punkte. „Wir haben jetzt in Le Mans immer noch eine theoretische Chance auf den WM-Titel, sollte das Schwesterauto zum Beispiel ausfallen“, erklärte Mike Conway nach dem Rennen.

Sieger Fernando Alonso gab zu, dass der WM-Lauf in Spa eines der schwersten Rennen in seiner Karriere gewesen sei. „Es war wirklich tricky, wegen der kalten Temperaturen, der Reifen, den Schnee- und den Hagel-schauern – das war alles schon verrückt. Das Wichtigste war hier, dass wir den Hersteller-Titel für Toyota geholt haben.“ Und noch mal: Den Hersteller-Titel gibt es nicht mehr, weil mit Toyota nur ein Hersteller mitfährt – es ist nur ein Team-Titel.

Toyota mit wenig Abtrieb

Der reparaturbedingte Rückfall des Toyota mit der Startnummer 7 eröffnete den privaten LMP1-Teams ohne Hybridpower zwei Podestplätze, die sich die beiden größten Mannschaften – Rebellion Racing und SMP – teilten. Vorab die Feststellung, dass Toyota im Ziel nach sechs Rennstunden diesmal nur eine Runde Vorsprung auf Rebellion

Die insgesamt sechs Gelbphasen hielten die Abstände in der LMP1-Klasse klein. Dazu fuhren alle privaten LMP1-Teams mit ihren High-Downforce-Kits – nur Toyota verwendete in Spa den Le-Mans-Kit für wenig Abtrieb.

und SMP hatte. Zwei Gründe: Die sechs Gelbphasen vernichteten immer wieder den Vorsprung von Toyota. Zweitens fuhren die privaten LMP1-Teams mit den High-Downforce-Kits für viel Abtrieb, um sicherzustellen, dass sie bei den kalten Temperaturen so viel Abtrieb wie möglich generieren. Toyota dagegen fuhr mit dem Low-Downforce-Kit, so wie ihn das Werksteam Mitte Juni auch in Le Mans einsetzen wird.

Dank des höheren Abtriebniveaus sahen die privaten LMP1 nicht ganz so blass aus wie sonst üblich, sie konnten sogar Highlights setzen: Stoffel Vandoorne beispielsweise führte im SMP-BR1 sogar für mehrere Runden das Rennen an – wenn auch dank einer unterschiedlichen Pitstopp-Sequenz zu Toyota.

Vandoorne: Gutes Debüt

Der Belgier legte bei seinem WEC-Debüt eine gute Leistung hin: „Ich wollte schrittweise lernen, sodass ich Sachen wie den Verkehr gut managen kann. Leider ist im Rennen das Wetter dazwischengekommen, so musste ich ein wenig improvisieren. Es war anspruchsvoll – und es hat Spaß gemacht!“

Vandoorne belegte im SMP-BR1 zusammen mit Vitaly Petrov und Mikhael Aleshin Platz 3 – nur sechs Sekunden hinter dem Rebellion von Thomas Laurent, Nathanaël Berthon und Gustavo Menezes. Die Reihenfolge hätte auch andersherum lauten können, denn der SMP-LMP1 musste zwischendrin eine Durchfahrtsstrafe wegen Speeding während einer Gelbphase absitzen. ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

7. WM-LAUF IN SPA (BELGIEN)

Länge der Strecke: 7,004 Kilometer; **Renndistanz:** 133 Runden = 931,532 Kilometer; **Pole-Position LMP1:** Toyota (#7) 1:53,747 min; **Pole-Position LMP2:** G-Drive-Oreca (#26) 2:00,674 min; **Pole-Position GTE:** Ford GT (#67) 2:12,885 min; **Schnellste Rennrunde LMP1:** Mike Conway, Toyota (#7), 1:57,394 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** Pastor Maldonado, DragonSpeed-Oreca (#31), 2:04,155 min; **Schnellste Rennrunde GTE:** Felix da Costa, BMW M8 GTE (#82), 2:14,208 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
LMP1	#8	Buemi/Alonso/Nakajima	Toyota TS050 Hybrid	5:44.41,101 h
LMP1	#3	Berthon/Laurent/Menezes	Rebellion R13 Gibson	+1 Runde
LMP1	#11	Aleshin/Petrov/Vandoorne	SMP-BR Engineering BR1	+1 Runde
LMP1	#17	Sarrazin/Orudzhev/Sirotkin	SMP-BR Engineering BR1	+2 Runden
LMP1	#1	Jani/Lotterer/Senna	Rebellion R13 Gibson	+3 Runden
LMP1	#7	Conway/Kobayashi/López	Toyota TS050 Hybrid	+4 Runden
LMP2	#31	Gonzalez/Maldonado/Davidson	DragonSpeed-Oreca	+4 Runden
LMP2	#26	Rusinov/Van Uiter/Vergne	G-Drive-Oreca	+4 Runden
LMP2	#36	Lapierre/Negrão/Thiriet	Signatech-Alpine A470	+4 Runden
LMP2	#38	Tung/Aubry/Richelmi	Jackie Chan DC Racing-Oreca	+4 Runden
LMP2	#28	Perrodo/Vaxivière/Nato	TDS-Racing-Oreca	+5 Runden
LMP2	#29	Van der Garde/Van Eerd/De Vries	Racing Team Nederland-Dallara P217	+6 Runden
LMP2	#37	Heinemeier-Hansson/King/Stevens	Jackie Chan DC Racing-Oreca	+6 Runden
LMP2	#50	Creed/Ricci/Boulle	Labre-Ligier JSP217	+7 Runden
GTE-Pro	#97	Lynn/Martin	Aston-Martin Vantage AMR	+9 Runden
GTE-Pro	#51	Pier Guidi/Calado	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+9 Runden
GTE-Pro	#92	Estre/Christensen	Manthey-Porsche 911 RSR	+9 Runden
GTE-Pro	#82	Farfus/Da Costa	MTEK-BMW M8 GTE	+9 Runden
GTE-Pro	#67	Tincknell/Priaux	Chip-Ganassi-Ford GT	+9 Runden
GTE-Pro	#71	Rigor/Bird	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+9 Runden
GTE-Pro	#95	Sørensen/Thilm	Aston-Martin Vantage AMR	+9 Runden
GTE-Pro	#91	Bruni/Lietz	Manthey-Porsche 911 RSR	+9 Runden
GTE-Pro	#81	Tomczyk/Catsburg	MTEK-BMW M8 GTE	+9 Runden
GTE-Pro	#66	Mücke/Pla	Chip-Ganassi-Ford GT	+10 Runden
GTE-Arm	#77	Ried/Pera/Campbell	Dempsey Proton-Porsche 911 RSR	+11 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER LMP1

1.	Fernando Alonso	160 Punkte
1.	Sébastien Buemi	160
1.	Kazuki Nakajima	160
2.	José María López	129
2.	Mike Conway	129
2.	Kamui Kobayashi	129

TEAMS LMP1

1.	Toyota Gazoo Racing	177 Punkte
2.	Rebellion Racing	116
3.	SMP Racing	86
4.	ByKolles Racing	22,5

FAHRER GTE-PRO

1.	Kévin Estre	140 Punkte
1.	Michael Christensen	140
2.	Richard Lietz	104
2.	Gianmaria Bruni	104
3.	James Calado	98,5
3.	Alessandro Pier Guidi	98,5
4.	Stefan Mücke	70

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Porsche	246 Punkte
2.	Ferrari	153
3.	Ford	137
4.	Aston Martin	133
5.	BMW	101

Martins-Tag in Spa



WM-Titel für Porsche, GT-Klassensieg für Aston Martin – diese simple Nachricht kam kompliziert zustande. Beim WM-Lauf in Spa kämpften die Teams aus der GTE-Pro-Klasse mit absolut unwirtlichen Bedingungen: Hagel, Schnee, Regen und Temperaturen im einstelligen Bereich sorgten für sechs Gelbphasen, eine rote Flagge – und ein absolut packendes Autorennen.

Von: **Marcus Schurig**

Der Renntag in Spa begann, wie man es sonst nur vom Nürburgring kennt: Minusgrade und Schneefall ließen bei vielen GT-Teams wenige Stunden vor dem vorletzten WM-Lauf der Saison die Frage aufkeimen, ob man sich womöglich im falschen Film befände. Als es endlich los-

ging, gab es jedoch eitel Sonnenschein, die Piste war trocken, die Schlechtwetterfront vergessen. Für exakt fünf Rennminuten – dann war der Himmel schwarz und ein waschechter Schneesturm brach los. Der Mix aus vier Jahreszeiten hielt über die volle Renndistanz an: Niemand konnte sich sicher sein, wie es weitergehen würde. Sechs grantige Schauer, die zwischen Eisregen, Hagel, Schneeregen und dicken Schneeflocken pendelten, führten zu sechs Gelbphasen und mündeten 11 Minuten vor Ende in den Rennabbruch mit roter Flagge.

Wieder Martins-Tag in Spa

„Ich habe in den Ardennen schon viel erlebt, schließlich komme ich aus der Region“, sagte der Belgier und Aston-Martin-Pilot Maxime Martin, der das Rennen zusammen mit Teamkollege Alex Lynn gewann. „Aber so verrückte Bedingungen über einen so langen Zeitraum von sechs Stunden – das war extrem außergewöhnlich.“ Und es waren natürlich wieder Maxime-Martin-Bedingungen: Der Belgier

„Ich komme aus der Region und habe hier schon sehr viel erlebt, aber so verrückte Bedingungen über sechs Stunden – das war extrem außergewöhnlich!“

Vantage-Pilot Maxime Martin

hatte schon vor vielen Jahren beim 24h-Rennen in Spa eine unfassbare Regen-Vorstellung abgeliefert, die ihm letztlich auch den Werksfahrervertrag bei BMW einbrachte. Und heuer war es wieder so: 3.41 Stunden saß Martin insgesamt hinterm Lenkrad und düpierte in der Schlussphase das hochklassige Fahrerfeld in der GTE-Pro-Klasse.

Nach der fünften Gelbphase flog Martin zum Beispiel bei gruseligen Bedingungen der Konkurrenz auf und davon: Zwei bis drei Sekunden schenkte er den Ver-

folgern ein. Die Gegner erkannten die Leistung an: „Wir wissen seit Jahren, dass der Kerl in Spa halt unfassbar schnell ist“, hielt ein Porsche-Ingenieur fair fest.

Der Sieg für Aston Martin und Maxime Martin war trotz der vielen Unterbrechungen, die die Vorsprünge und Rückstände immer wieder eliminierten, eine ziemlich klare Sache: Von Platz 2 gestartet, übergab Martin den Vantage AMR mit Startnummer 97 nach dem ersten Stint auf Platz 3, trotz eines leichten Feindkontaktes mit Markenkollege Nicki Thiim.

Alex Lynn schnappte sich dreieinhalb Stunden vor Schluss die Führung mit einem sehenswerten Überholmanöver gegen Porsche-Pilot Gianmaria Bruni – und zwar auf der Außenlinie der Highspeedkurve Blanchimont!

Doch im Finale blieb eine Frage offen, die auch nach dem Rennen nicht mit Gewissheit beantwortet werden konnte: Hätte der Sprit bei Martin über die volle Distanz gereicht? Oder rettete ihn wie so viele andere die rote Flagge 11 Minuten vor Schluss? Martin hat-



Der Belgier Maxime Martin (l.) legte den Grundstein für den Aston-Sieg



Ferrari kämpfte sich von ganz hinten nach vorne, sogar der Sieg war drin



Michael Christensen und Kévin Estre konnten ihre WM-Führung ausbauen

te seinen letzten Stopp in Runde 97 vor der fünften Gelbphase eingelegt – da waren noch gut 100 Minuten bis zum Absolvieren der regulären Distanz zu fahren.

Bis zum Abbruch in Runde 125 absolvierte Martin zwar insgesamt 15 Runden hinter dem Safety Car, doch einige direkte Konkurrenten gaben zu, dass sie es ohne den Abbruch nicht ohne Splash & Dash-Stopp bis ins Ziel geschafft hätten, unter anderem ein BMW und ein Porsche. „Es hätte wohl gereicht, aber nur gerade so“, sagte Aston-Martin-Technikdirektor Dan Sayers nach dem Rennen.

Aston und BMW im Vorteil?

Natürlich halfen Regen, Schneefall sowie die nasse Fahrbahn beim Spritsparen, außerdem kamen in den letzten 100 Minuten zwei Safety-Car-Phasen dazu. Dass Aston Martin und übrigens auch BMW in Spa stark sein würden, war schon vorher klar: Im Vergleich zum ersten WM-Lauf der Super-Saison 2018/19, der ebenfalls in Spa ausgetragen wurde, war Aston Martin eine deutliche

Erhöhung beim Ladedruck zugestanden worden, dito der BMW, der auch noch 25 Kilo weniger wog als im Vorjahr. Dazu argwöhnt die Konkurrenz, dass Aston Martin und BMW am meisten Spielraum haben, um im Rennen zusätzliche Motorleistung freizugeben. Wie schon in Sebring waren diese beiden Hersteller die Spitzenreiter bei den Topspeed-Messungen im Rennen: Am Ende der Kemmel-Geraden erreichten nur der Vantage AMR sowie der M8 GTE Spitzenwerte von über 275 km/h – bis zu acht km/h mehr als zum Beispiel die Ferrari.

Im Qualifying hatten beide Ferrari noch die letzten beiden Plätze belegt, konnten sich aber im Rennen dank guter Taktik und wegen der vielen Gelbphasen wieder in den Spitzenpulk hangeln: Alessandro Pier Guidi und James Calado holten sich in Spa Platz 2. Und wer weiß: Wenn Aston Martin der Sprit ausgegangen wäre, hätten sie sogar gewinnen können. Warum das eine Rolle spielt? Weil dieser Ferrari in der Fahrerwertung auf Platz 3 liegt

und Porsche beim Finale in Le Mans noch in die Suppe hätte spucken können.

Doch die Rennschwaben agierten in Spa souverän: Der Porsche 911 RSR mag nicht das schnellste Auto in Spa gewesen sein, doch die Strategen im Manthey-Team hielten beide Elfer über das komplette Rennen in Schlagdistanz zur Spitze. Das Ziel, nämlich die Sicherstellung des Hersteller-WM-Titels, wurde in Belgien ziemlich souverän umgesetzt.

Viel Feind, viel Ehr

Beim Fahrer-Titel haben Kévin Estre und Michael Christensen (Porsche Nummer 92), die in Spa Platz 3 belegten, mit einem Punktevorsprung von 36 Zählern auf ihre Markenkollegen Richard Lietz und Gianmaria Bruni nun alle Trümpfe in der Hand. „Wir dürfen stolz auf den Titel sein“, hielt Pascal Zurlinden, Leiter GT-Werksport bei Porsche, fest. „Denn die GT-WM ist extrem hart umkämpft, die Leistungsdichte ist enorm – umso wertvoller ist dieser Titel.“ ■

GTE-AM-SIEG FÜR PROTON

Christian Ried, Riccardo Pera und Matt Campbell holten sich mit dem 911 RSR des Dempsey-Proton-Teams den Sieg in der GTE-AM-Klasse. Nach Sebring ist das bereits der zweite WM-Erfolg in Folge. Riccardo Pera konnte eine Stunde vor Rennende die Führung erobern. „Dieses Rennen wird keiner so schnell vergessen“, so Pilot Christian Ried. „Auf der Strecke und in der Box haben sich wegen der Wetterkapriolen unfassbare Szenen abgespielt. Obwohl es zu Rennbeginn nicht optimal lief, konnten wir uns dank der vielen Gelbphasen und wegen der guten Strategie wieder zurückkämpfen.“

SAISON 2019/20 FIXIERT

Christian Ried gab in Spa auch bekannt, dass das Engagement des Dempsey-Proton-Racing-Teams in der Sportwagen-WM in der kommenden Saison weitergehen wird. „Wir haben fast alle Parameter unter Dach und Fach und werden wieder zwei Porsche 911 RSR in der GTE-Am-Klasse einsetzen“, so Ried. Das Team war einerseits in der Super-Saison 2018/19 auf der Rennstrecke sehr erfolgreich, verlor aber Siege aus der ersten Saisonhälfte wegen einer nicht reglementkonformen Software, die die Nachtankzeiten für den FIA-Logger aufzeichnet. Deshalb liegen Christian Ried und Teamkollege Campbell derzeit nur auf Platz 4 in der GTE-Am-Trophy-Wertung.

US-SIEG IN LMP2-KLASSE

Das DragonSpeed-Team aus Amerika holte beim siebten Lauf in Spa seinen ersten Sieg in der LMP2-Klasse. Anthony Davidson, Pastor Maldonado und Roberto Gonzalez geigten in der Schlussphase groß auf: Maldonado verkürzte in einem Triple-Stint den anfänglichen Rückstand auf die Führenden und passierte in der fünften Rennstunde Gabriel Aubry (Jackie Chan DC Racing #38) und Nicolas Lapierre (Matmut Signatech Alpine #36).

Sportwagen-WM (WEC): Die Zukunft der Topklasse

Krisendiplomatie in Spa

Die Entscheidung über die zukünftige Topklasse im Langstreckensport spitzt sich zu. Am 16. Mai soll entschieden werden, wie es weitergeht: Kommt die Hypercar-Klasse? Oder eine Super-GTE-Kategorie? Oder eventuell doch DPI?

Von: **Marcus Schurig**

Ursprünglich war geplant, dass WM-Boss Gérard Neveu und ACO-Präsident Pierre Fillon den Medien beim WM-Lauf in Spa reinen Wein über die Zukunft der LMP1-Nachfolgeklasse einschenken würden. Stattdessen schalteten die Bosse auf vollstumm: Das Media-Briefing wurde abgesagt, weder Neveu noch Fillon wollten Fragen beantworten. Der Grund: Die ursprüngliche Deadline für die Hersteller, sich zum Hypercar-Reglement zu bekennen, wurde von April auf Mitte Mai verschoben, präziser auf den 14. Mai – bis dahin wollen ACO und FIA ein fixes Commitment der Hersteller haben.

Toyota hat ja schon lange sein Mitmachen signalisiert, doch eine Entscheidung bei Red Bull – die mit dem Aston Martin Valkyrie einen Einsatz evaluieren – sowie bei McLaren steht aus. Im Hintergrund wird mächtig über das Reglement gerungen: Red Bull hat kürzlich mehr Leistung vom Verbrennungsmotor gefordert, sie wollen 850 PS statt der angepeilten 650 PS. Toyota ist dagegen und hat offenbar die Entwicklung des neuen Antriebs eingestellt, wie Zulieferer einstimmig berichten.

D-Day für Hypercar-Idee

Die meisten Insider glauben, dass sich weder McLaren noch Red Bull bis zum 14. Mai committen werden. Am 16. Mai findet das nächste LMP1 Technical Working Group Meeting der FIA statt. Fehlt die Zusage von McLaren und Red Bull, wird der ACO Alternativen erwägen. Zwei Optionen stehen zur Wahl: Entweder Super GTE oder DPI – oder eine Kombination der gegenwärtigen LMP1-Privatwagen ohne Hybridantrieb mit den DPI-Wagen aus der nord-



Wenn die Hypercar-Idee Mitte Mai platzen sollte, dann wäre Toyota bald weg

Die Super-GTE-Idee hat Charme, wenn viele Hersteller mitziehen. Diese Klasse wäre jedoch frühestens in zwei Jahren startklar – dann könnte die WM bereits tot sein.

amerikanischen IMSA-Serie, vermählt über eine BOP.

Die jeweiligen Verfechter der beiden Lösungsansätze für den Hypercar-Ersatz brachten sich in Belgien bereits in Stellung: Bei den GTE-Herstellern gab es zahlreiche bilaterale Konsultationen. Porsche und Ferrari gelten als treibende Kräfte im Hintergrund. Ihr Argument: ACO und FIA finden keine Hersteller für ihre Hypercar-Idee, dabei haben sie bereits Hersteller – jedoch in der GTE-Pro-Klasse, wo mit Porsche, Ferrari, Ford, Aston Martin, BMW und Corvette aktuell sechs Marken vertreten sind.

Würde man die GTE-Wagen bei Leistung, Aerodynamik, Reifen und Fahrwerk aufrüsten, könnten die „Super-GTE“ die Topklasse in Le Mans und der Sportwagen-WM bilden. Neben den bekannten sechs Marken sitzen offenbar auch McLaren, Lamborghini und Bentley mit am Tisch. Das wären neun Hersteller – auch wenn es unwahrscheinlich ist, dass alle Hersteller mitziehen.

Die Super-GTE dienen für die Werkseinsätze, sollen aber auch als Kundensportwagen für die Amateure verfügbar sein – und beide Klassen sollen die Spitze des Le-Mans- und WM-Feldes bilden. Was den offensichtlichen Nachteil hätte, dass man die LMP2 rundenzeitentechnisch so einbremsen müsste, dass sie hinter die Super-GTE zurückfallen. Zur weiteren Feldauffüllung könnten die LMP3-Autos dazukommen. Logischer Nachteil: Die Prototypen fahren dann hinten im Feld, die GT-Autos vorne – in Le Mans ist das seit über 60 Jahren genau andersherum.

Die GTE-Hersteller sehen eine historische Chance, dem ACO aus der Patsche zu helfen – und mit ihren GT-Rennwagen Le-Mans-Siege und WM-Titel einzufahren. Und sie wollen Nägel mit Köpfen machen: Nächste Woche treffen sich die neun GT-Hersteller ohne ACO und FIA, um über einen gemeinsamen Vorschlag zu beraten. Man will dem ACO anbieten, dass sich alle interessierten Hersteller für mindestens vier Jahre fest an das Konzept binden.

Doch eine Sache bereitet der GT-Fraktion Kopfweh: Das Reglement müsste erst geschrieben werden, dann müsste man die Autos entwickeln – damit ist eine Umsetzung ab September 2020 wie ursprünglich geplant nicht möglich. „Das ginge erst ab 2021 – doch niemand weiß, ob die WM mit einer so schwachen Topklasse so lange überleben kann“, sagt ein Hersteller-Vertreter.

Dazu kommt, dass wenn die Hypercar-Klasse scheitert, auch das Thema Hybrid vom Tisch ist, denn weder die Super-GTE noch die DPI-Autos hätten Hybrid. Und damit wäre auch Toyota draußen. TMG-Teammitglieder haben in Spa klargemacht, dass Toyota bei so einem Szenario das Engagement in der Langstrecken-WM dann sogar direkt nach Le Mans 2019 beenden könnte – das wäre dann noch ein weiterer Nackenschlag für die WM.

Und die Probleme gehen nur so weiter: Das WM-Management ist gespalten bei der Fragestellung, ob man das Hypercar-Reglement durch die Super-GTE oder doch durch eine Verheiratung von privaten LMP1 ohne Hybrid mit amerikanischen DPI-Wagen ersetzen soll. Pierre Fillon plädiert als ACO-Präsident angeblich für die Super-GTE-Lösung, WM-Chef Neveu favorisiert die DPI-/LMP1-Kombination. Sein Argument: DPI und LMP1 gibt es bereits, ebenso wie das Reglement, damit könnte man den Wechsel bei der Topklasse wie geplant im September 2020 umsetzen. Neveu befürchtet wohl nicht zu Unrecht, dass seine WEC ohne einen Neustart der Topklasse in 14 Monaten abaufen könnte – ein starkes Argument.

Die Super-GTE-Fraktion kennt das Problem und ventiliert deshalb die Option, DPI und LMP1 nur für eine Übergangszeit von zwei Jahren als Interimslösung zu verwenden. Doch das macht aus Sicht vieler Experten kaum Sinn. Die DPI sind dann nichts anderes als Fußabtreter, was nahelegt, dass IMSA der Ersatzlösung nicht zustimmen wird.

Die Moral von der Geschichte? Halbe Eier rollen nicht! Hersteller und Regelgeber müssen den Karren schnell aus dem Dreck ziehen, wenn die Hypercar-Blase platzt, was wahrscheinlich ist. Doch beide Ersatzlösungen haben auch gravierende Nachteile: So schön auch ein GT1-Feld mit sechs oder neun Herstellern in der Theorie wäre – wenn sie erst in zwei oder drei Jahren fahren, könnte die WM bereits tot sein. Deshalb wäre eine mittelfristig angelegte DPI-LMP1-Lösung ohne Hybrid das logischste Szenario, um die WM zu retten. ■

Acura und Porsche siegen in Mid-Ohio

Das Acura-Team von Roger Penske holte wie im Vorjahr den Rennsieg beim vierten IMSA-Lauf in Mid-Ohio. In der GTLM-Klasse schaffte Porsche den dritten Klassensieg in Folge.

In der DPI-Klasse sind besonders zwei Teams dazu verdammt, dieses Jahr gute Resultate zu bringen. Da wäre zum Ersten Mazda, die nun seit drei Jahren einen Sieg in der Topklasse hinterherdackeln.

Daran änderte sich auch in Mid-Ohio nichts. Zwar starteten Oliver Jarvis und Tristan Nunez von der Pole-Position, doch mit dem Sieg wollte es wieder nichts werden. Sehr zur Freude des Penske-Teams, denn auch diese Mannschaft hatte seit dem IMSA-Einstieg Anfang 2018 wenig zu lachen. Nur einmal, letztes Jahr in Mid-Ohio, konnte man einen Sieg feiern. Dieses Jahr siegten sie abermals, doch diesmal war es das Duo Dane Cameron und

Juan-Pablo Montoya, die sich vor den beiden Mazda-DPI durchsetzen konnten. Und das kam so: In der mittleren Boxenstopp-Sequenz konnte der Acura mit der Startnummer 6 dank eines kürzeren Stopps die Führung vor den Mazda-DPI übernehmen. Beim Restart nach der einzigen Gelbphase 24 Minuten vor Schluss konnte Montoya die Führung vor Nunez klar behaupten.

Kein Mangel an Siegen aber herrscht derzeit bei Porsche in der GTLM-Klasse. Nach Sebring und Long Beach holten Laurens Vanthoor und Earl Bamber in Mid-Ohio bereits den dritten Klassensieg für die Marke in Folge. Bamber und Vanthoor führen dank zwei Siegen nun auch die Meisterschaft an. Platz 2 ging an das Corvette-Duo Jan Magnussen und Antonio Garcia, die Position 3 an die Porsche-Teamkollegen Patrick Pilet und Nick Tandy. Dirk Müller, der von der Pole gestartet war, musste sich nach Feindkontakt mit Platz 7 begnügen. ■ MCS

Mercedes-Doppelsieg in Brands Hatch

Beim Saisonstart der Blancpain GT World Challenge Europe – also dem Nachfolger der Sprint-Series – in Brands Hatch holten die Mercedes-Teams Black Falcon und AKKA ASP die Siege.

Das erste Rennen in Brands Hatch gewann das AKKA-ASP-Duo Nico Bastian und Thomas Neubauer. Der Letztgenannte, ein 19-jähriger Franzose, der in England sein erstes Rennen in der Blancpain Series bestritt, machte die Sensation komplett. Denn eigentlich galten der Black Falcon-Mercedes AMG GT3 von Luca Stolz und Maro Engel sowie der Grasser-Lamborghini von Mirko Bortolotti und Christian Engelhart als klare Favoriten. Die beiden Crews führten das erste Rennen auch an, doch dann zauberte man bei AKKA ASP einen späten Stopp heraus und konnte so den Lambo und den

Black Falcon-AMG abfangen. Neubauer widerstand nicht nur dem anfänglichen Druck des viel erfahreneren Maro Engel, sondern konnte sich gegen Rennende sogar absetzen – damit triumphierte ein Silber-Cup-Auto vor vier Pro-Wagen!

Das Black-Falcon-Duo Luca Stolz und Maro Engel revançierte sich jedoch keine drei Stunden später beim zweiten Lauf in Brands Hatch: Hier gewannen sie mit einem deutlichen Vorsprung von 11 Sekunden. Dahinter ging es jedoch hoch her, am Ende setzte sich der Orange-1-FFF-Lamborghini von Andrea Caldarelli und Marco Mapelli beim Kampf um Platz 2 durch, dahinter folgten die beiden Attempo-Audi R8 (Steijn Schothorst/Nick Foster und Kelvin van der Linde/Clemens Schmit) auf den Plätzen 3 und 4. Die Sieger von Lauf eins, Nico Bastian und Thomas Neubauer, holten abermals den Sieg im Silber Cup, kamen diesmal aber nur auf Platz 8 ins Ziel. ■ AC

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

SUPER-SEBRING, DIE ZWEITE

Bei einem Treffen in Miami im April haben sich die IMSA-Serie sowie das WEC-Management darauf verständigt, dass es auch 2020 wieder einen sogenannten Doubleheader in Sebring geben wird. Zwar hatten beide Serien nach dem Rennen im März für eine Fortsetzung plädiert, doch im Hintergrund rumorte es: Erstmals seit Jahren haben die Veranstalter, also die IMSA-Serie sowie der Sebring International Raceway, einen finanziellen Verlust hinnehmen müssen – und das trotz eines angeblichen Zuschauerrekords. Als Grund für den Verlust wurden die hohen Investitionen genannt, um die Sportwagen-WM in das Teilnehmerfeld zu integrieren, unter anderem Modifikationen an der Rennstrecke sowie der Bau einer zweiten Boxengasse. IMSA hat darauf intern von der WEC einen

stärkeren finanziellen Beitrag für eine Rückkehr im Jahr 2020 gefordert – dem haben die WEC-Bosse offenbar entsprochen.

DPI 2.0 WEITER IM AUFBAU

Anlässlich des vierten Laufs zur IMSA-Meisterschaft in Mid-Ohio trafen sich erstmals in diesem Jahr wieder die DPI-Hersteller und -Zulieferer, um neue Details für das Reglements-Update für die Saison 2022 klarzuziehen. Gleichzeitig wurde hinter verschlossenen Türen auch das Problem der WEC diskutiert, genügend Hersteller für ihre neue Hypercar-Topklasse zu finden. Interessant: Der oberste ACO-Regelhüter Thierry Bouvet nahm an dem Meeting in Mid-Ohio teil, obwohl zeitgleich der WEC-Lauf in Spa stattfand. Insider deuten das als Fingerzeig, dass die DPI als Ersatz für die Hypercars erhalten könnten.

RESHUFFLE BEI MICHELIN

Der oberste Michelin-Ingenieur im Langstreckensport, Jérôme Mondain (kl. Foto), wird die Szene nach dem 24h-Rennen in Le Mans im Juni verlassen. Der 52-jährige Franzose wechselt dann in die Formel-E. Ein Nachfolger wurde Michelin-intern zwar bereits ausgemacht, aber noch nicht öffentlich kommuniziert.



FUEL FLOW METER IN GTLM

In diesem Jahr kommen beim 24h-Rennen in Le Mans erstmals Fuel Flow Meter in der GTLM-Klasse zum Einsatz, um den

Kraftstoffdurchfluss präzise zu ermitteln und zu kontrollieren. Dank der präzisen Messung kann die bisherige Regel, wonach kein Hersteller in der GTLM-Klasse länger als 14 Runden mit einer Tankfüllung fahren kann, entfallen. Der tiefere Sinn der Neuregelung besteht darin, den Teams mehr strategischen Spielraum zu geben und die extreme Normierung durch das Reglement aufzulösen. Jetzt können die GTLM-Teams in Le Mans beispielsweise wieder Sprit sparen und länger draußen bleiben oder auch Safety-Car-Phasen wieder strategisch nutzen, was vorher verboten war. Für einige Hersteller ist der Einsatz der Fuel Flow Meter neu, wie bei Aston Martin. Porsche verwendet den Fuel Flow Meter in der IMSA-Serie im 911 RSR, aber bisher nicht in der Sportwagen-WM.



Ganz in Weiß ohne Sponsor-Dekor gewann Elio de Angelis die Procar-Premiere – sein bestes Resultat

BMW-M1-Procar-Meisterschaft

Traumstart in Zolder

Die Procar-Serie war der erste Markenpokal im Rahmen der Formel 1. Bei acht europäischen GPs traten fünf Formel-1-Piloten gegen 15 Privatfahrer in baugleichen BMW M1 an: Eine brisante Mischung.

Von: **Dirk Johae**

Ein Markenpokal hat seine eigenen Gesetze. Diese aus dem Fußball entlehnte Redewendung bestätigte sich in der Procar-Serie gleich beim Auftakt. Der neue Markenpokal, ausgetragen mit baugleichen 470 PS starken BMW M1, feierte seine Premiere im Rahmen des Großen Preises von Belgien in Zolder. Schnellster im Qualifying war keiner der Routiniers wie Toine

Hezemans, Helmut Kelleners oder Dieter Quester, sondern der erst 22-jährige Österreicher Markus Höttinger. Der Pilot aus dem Team von Dr. Helmut Marko hetzte im M1 Procar nur um eine Hundertstelsekunde schneller über die 4,2 Kilometer lange Piste als Hans-Joachim Stuck.

Starkes Fahrerfeld

Stuck, in der Formel 1 für ATS

am Start, war einer der Piloten aus der Königsklasse, die sich einen permanenten Procar-Startplatz gesichert hatten, Stuck fuhr für das Privatteam des Münchner Markisenherstellers Manfred Cassani. Der Bayer war einer von insgesamt vier aktuellen Grand-Prix-Piloten, die sich für einen festen Procar-Sitz in einem Privatteam hatten verpflichten lassen.



Blumen für Elio: Der sympathische Römer überraschte in Zolder



Technikdefekt stoppte Nelson Piquet



M1-Technikchef Martin Braungart

13

Runden lang kämpften Markus Höttinger und Hans-Joachim Stuck gegeneinander, meist um die Spitze. Dann schossen sich die beiden Procar-Trainingschnellsten von Zolder ins Aus.

Während aber Stuck, Bruno Giacomelli (Alfa Romeo) und Elio de Angelis (Shadow) wohl kaum Ausichten auf eine der besten fünf Positionen im Freitagstraining hatten, sorgte der Start von Niki Lauda für Zoff im Procar-Fahrerlager: Der damals zweifache Formel-1-Weltmeister und Brabham-Chauffeur bestritt die Procar-Serie im M1 von Project Four, dem Team von Ron Dennis. In Zolder qualifizierte sich Lauda als Siebter des F1-Trainings für die zweite Procar-Startreihe. Der holländische Haudegen Toine Hezemans als Vierter des Procar-Qualifyings geriet in Rage: „Wenn die Formel-1-Piloten mit eigenem Auto aufgrund ihrer Formel-1-Trainingszeiten aus den ersten Reihen starten und dann auch noch Punkte für die eigene Wertung herausfahren, machen wir das nicht mit.“

Wir-Gefühl

Hezemans liebt klare Ansagen: „Wir sind 15 Privatteams und sitzen am längeren Hebel.“ BMW-Rennleiter Dieter Stappert nahm dem fliegenden Holländer jedoch

RENNERGEBNIS

Fahrer	Team	Runden	Zeit
1. Elio de Angelis (I)	Osella (BMW Italia)	20	33,47,90 min = 151,321 km/h
2. Toine Hezemans (NL)	BMW Nederland	20	+ 4,26 s
3. Clay Regazzoni (CH)	BMW Motorsport	20	+ 6,03 s
4. Helmut Kelleners (D)	Eggenberger	20	+ 42,49 s
5. Dieter Quester (A)	Dr. Helmut Marko	20	+ 54,48 s
6. Jean-Louis Lafosse (F)	BMW France	20	+ 1,19,75 min

Schnellste Runde: De Angelis, 1.39,14 min = 154,763 km/h

DAS RESULTAT

GP von Belgien (Rahmenrennen), 12. Mai 1979

Wetter:	sonnig, warm
Distanz:	20 Runden à 4,262 km = 85,24 Kilometer
Nennungen:	20
Gestartet:	19
Gewertet:	8
Führungswechsel:	4
Trainingsbestzeit:	Markus Höttinger (A/Marko), 1.50,333 min = 133,066 km/h

schnell den Wind aus den Segeln: „Laut Ausschreibung punktet ein Fahrer fürs Team, wenn er sich über die Formel-1-Trainingszeit qualifiziert.“ Sprich, er nimmt dann den Privatiers auch keine Punkte weg.

Die Idee zu diesem hochkarätigen Markenpokal im Rahmen der Formel 1 hatten Jochen Neerpasch, Chef der BMW Motorsport GmbH, und Teamchef Max Mosley im Vorjahr im Münchner Szenelokal „Why Not“ ausgeheckt.

Ein Wermutstropfen bei der Umsetzung: Die Fahrer von Ferrari und Renault bekamen keine Freigabe für den Einsatz im BMW. So standen nicht Gilles Villeneuve und Jean-Pierre Jabouille in der ersten Startreihe des Premierenrennens in Zolder, sondern Ligier-Pilot Jacques Laffite und Clay Regazzoni (Williams). Weltmeister Mario Andretti bekam zwar das Okay von Lotus-Teamchef Chapman. Doch der US-Amerikaner ließ sich angeblich erst mit einem dicken Dollarbündel ins M1-Cockpit locken – was BMW standhaft dementierte.

Im Rennen löste sich der Zwist um die Punktevergabe in Wohlgefallen auf: Lauda schied bereits in der siebten Runde mit einem abgerissenen Schwingungsdämpfer aus. Dieses Teil riss auch Mario Andretti aus dem Rennen und mittelbar auch Laffite. Nelson Piquet muss schon vor dem Start mit überhitztem Motor aufgeben. Zwei Runden lang führte Clay Regazzoni, um sich am Ende als Dritter immerhin noch den letzten Podiumsplatz zu sichern.

Generationenkonflikt

Die Geschichte des Rennens schrieben Hans-Joachim Stuck und Markus Höttinger. Der 22 Jahre alte Youngster Höttinger, Schützling von Dr. Helmut Marko, forderte den arrivierten Deutschen im Qualifying mit einer nur eine Hundertstelsekunde schnelleren Runde heraus. Höttinger war als Renault-5-Cup-Sieger von 1977 mit allen Markenpokal-Wassern gewaschen. Das zeigte der BMW-Testpilot in Zolder. Bis zum Beginn der 13. Runde duellierte er sich mit dem Cassani-Piloten Stuck. Der fünf Jahre

ältere Formel-1-Pilot nahm den Fehde-Handschuh auf: „Von den jungen Stiften darfst du dir nichts gefallen lassen.“ Das musste schiefehen: Stuck und Höttinger gerieten in der Kanalbocht aneinander, warfen das Rennen weg und beschuldigten sich anschließend gegenseitig. Clay Regazzoni konnte sich allerdings nur zwei Umläufe lang über die gerberte Führung freuen. Dann tauchte ein blütenweißer M1 mit einem weiteren „jungen Stift“ an der Spitze auf, mit dem zu Beginn des Premierenwochenendes niemand gerechnet hätte: Elio de Angelis kam von der Osella-Ersatzbank in den Recaro-Sitz des Mittelmotor-Renners. Der erst 21 Jahre alte Römer vertrat Eddie Cheever, der am gleichen Wochenende für Osella in der Formel-2-Europameisterschaft antreten musste. Im Training hatten dem Formel-1-Neuling in seiner schnellsten Runde noch über fünf Sekunden auf die Spitze gefehlt. Aber nach 15 Rennrunden lag er vor den Routiniers Regazzoni und Hezemans.

Der holländische Fuchs hatte die Reifenempfehlung von BMW ignoriert: Eigentlich sollte vorne links die harte Goodyear-Mischung montiert werden, Hezemans jedoch fuhr dort den weichen Reifen. Der Reifenausrüster hatte aus seinem IMSA-Kontingent pro Auto nur je einen harten und einen weichen Vorderreifen liefern können – ein schaler Beigeschmack im Premieren-Champagner. Aber so sind eben die eigenen Gesetze. ■



Gesamtsieger 1979: Brabham-Pilot Niki Lauda im Project-Four-M1



M1-Jagd-Geschwader: Höttinger verteidigte die Spitze gegen Stuck



Leben aus der Kiste

Neben neun Rallyes in Europa stehen erstmals seit 2010 wieder fünf sogenannte Übersee-Läufe im WM-Kalender. Eine ganz besondere Herausforderung – auch für die Logistik.

Von: **Reiner Kuhn**

Vor ein paar Tagen saß Carlos Fernandes noch in seinem Büro am Stuttgarter Flughafen. Nun steht der Generalmanager Motorsport von DHL im Servicepark in Villa Carlos Paz mit Paul Vörno zusammen. Der Logistiker des Toyota-Teams will wissen, ob man 16 Schotterräder nach Chile schicken kann oder die Reifen von den Felgen ziehen muss, damit die Anzahl der Felgen wieder mit den Frachtpapieren übereinstimmt. Tagesgeschäft für den 30-jährigen DHL-Mann, der neben Toyota und dem WM-Promoter in der Rallye-WM auch die gesamte Transportlogistik der Sportwagen-WM betreut. Der entscheidende Unterschied: Anders als in der Formel 1 oder der WEC touren in der Rallye-WM nicht nur die Fahrzeuge und ein paar Ersatzteile durch die Welt,

sondern gleich das ganze Fahrerlager. Toyota karrt neben drei Werkswagen, Ersatzteilen und Werkzeug mit zehn Sattelschleppern plus Transportern auch eine komplette Zeltwerkstatt nebst Ingenieur-Bereich, Hospitality inklusive Küche und Fanzone sowie drei seriennahe Subaru plus kleinem Ersatzteilkpaket für die Streckenbesichtigung durch Europa. Zwölf Mitarbeiter erledigen den Auf- und Abbau.

90 Tonnen Seefracht

Anders bei den Übersee-Läufen: Die raumgreifende Servicestation der Werkstruppe ist nicht nur etwas kleiner, den Aufbau erledigen fernab der Heimat sechs Fachkräfte, denen einige Mechaniker zur Hand gehen. Komplizierter ist der Transport.

Während die drei Yaris WRC nebst wesentlichen Ersatzteilen – vom Getriebe über Stoßdämpfer bis zur modifizierten Pedalbox – in sechs maximal zwei Tonnen schweren Luftfrachtboxen zur jeweiligen Rallye geflogen werden, schippert der Großteil des Equipments über die Weltmeere. Knapp 90 Tonnen verteilen sich auf sechs große Seecontainer: Einer beherbergt die kompletten Serviceplatzaufbauten. Ein weiterer einen Service-Van für die Trainingssautos, einen jener drei

Subaru sowie deren Ersatzteile. Die beiden anderen finden in jenem der beiden zwölf Meter langen 40-Fuß-Werkstatt-Container Platz, in dem während der Rallye die eher schmutzigeren mechanischen Arbeiten, zum Beispiel das Nachjustieren der Dämpfer, stattfinden. Eine zweite, ebenfalls mit Arbeitsflächen ausgestattete Werkstatt ist für die filigrane Elektrik und Elektronik reserviert. Ein Container ist vollgepackt mit Fahrzeugteilen, darunter zahlreiche, weil für unterschiedlichste Bedingungen ausgelegte Unterbodenschutzplatten und „genau 112 Felgen“, wie DHL-Mann Fernandes aus den Frachtpapieren rapportiert. Ein Highlight ist der Küchencontainer. Im vorderen Bereich könnten bis zu vier Köche ganze Hochzeitsgesellschaften verpflegen. Im hinteren Teil befindet sich eine sechs Grad Celsius frische, begehbare Kühlkammer und noch dahinter ein minus 15 Grad kalter, ebenfalls begehrter Eisschrank.

Schnäppchen Portugal

In dieser Saison tourt die Seefracht der japanisch-finnischen Werkstruppe vom europäischen Heimathafen zu den WM-Läufen in Mexiko, Argentinien, Chile und Australien; nicht dabei die

(weil auf asiatischem Boden) als Übersee-Lauf deklarierte Rallye Türkei. Statt diese wie im Vorjahr gemeinsam mit den anderen WM-Teams vom französischen Seehafen Le Havre anzusteuern, hat sich Toyota-Mann Vörno nun für den Landweg entschieden: „Wegen der einfacheren Logistik und den Kosten.“ Letztere sind nur schwer festzumachen. Denn neben dem Transport des Equipments belasten auch die Flüge aller Teammitglieder sowie deren Übernachtung und Verpflegung das Reisebudget.

Geschätzte fünf Millionen Euro veranschlagt ein mit drei Werksautos agierendes Werksteam für eine Saison. Knapp über die Hälfte davon geht für die fünf Übersee-Läufe drauf. Die Rallye Mexiko ist dank günstiger Hotels und preiswerter Verpflegung mit rund 450 000 Euro am günstigsten. Fast doppelt so teuer ist der WM-Trip nach Australien. In Europa gilt Portugal dank niedriger Lebenshaltungskosten mit rund 250 000 Euro als die preiswerteste Veranstaltung. Satt 100 000 Euro mehr müssen für die skandinavischen Läufe in Finnland und Schweden berappt werden – auch weil fernab von Großstädten beim Ansturm der Rallye-WM die Unterkunftspreise explodieren. ■



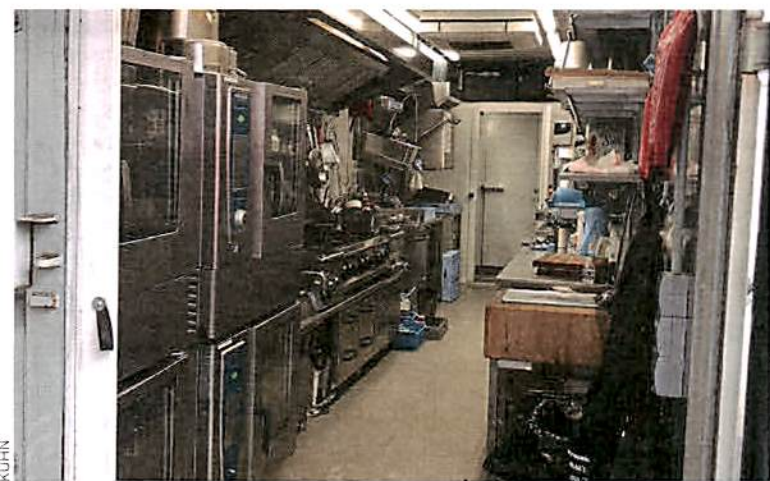
Business Class: In Frankfurt beginnen die Toyota Yaris WRC ihre Flugreise



Viel Platz, keine Fenster: Werkstatt-Container für die Elektrik und Elektronik



Zuerst bereit: Die seriennahen Rallyeaautos für die Streckenbesichtigung



Wenig Freiraum: Die Container-Küche mit zwei begehbaren Kühlbereichen



„Wir haben nicht nur einen Notfallplan“

Die Logistik des Toyota-Werksteams liegt in den Händen von Paul Vörno. Der 37-jährige Este über die Herausforderungen beim Südamerika-Doppel.

Fehler sollten da keine passieren, schließlich beginnt ein WM-Lauf mit der Streckenbesichtigung am Dienstag. Der Puffer im Zeitplan ist mit 48 Stunden ziemlich überschaubar.

Haben Sie einen Notfallplan?

Nicht nur einen, man muss schließlich immer mit dem Unerwarteten rechnen. Für den Fall des Falles stand zum Beispiel in Europa ein weiterer einsatzfertiger Yaris WRC für den Abflug bereit. Beim Transport arbeiten wir mit DHL zusammen. Deren Logistikmanager Carlos Fernandes ist immer mit vor Ort, spricht fließend Spanisch und hat seinerseits noch einen lokalen Experten an der Hand.

Nicht nur die Technik, auch die Menschen haben verschiedene Reisepläne?

Genau. Ebenso unterschiedlich wie die Aufgaben sind auch die Einsatzzeiten, ob Aufbau-Team, Mechaniker, aber auch Wetter-Crew oder Koch. Um die Reisen und Hotels kümmert sich von zu Hause aus ein vierköpfiges Team. Wir stehen in ständigem Kontakt und stimmen uns ab.

Wie viele Tage sind Sie in einer WM-Saison unterwegs?

Auch wenn ich bei den Übersee-Läufen etwas früher an- und etwas später abreise, sind es deutlich weniger als bei den anderen Teammitgliedern. Das liegt daran, dass ich bei den WM-Rallyes in Europa nicht vor Ort bin und diese aus dem Büro organisiere. ■

Von: Reiner Kuhn

Erstmals stehen in der Rallye-WM mit Argentinien und Chile zwei Läufe direkt hintereinander auf dem Programm. Was ist im Vergleich zu den bisherigen Übersee-Rallyes die größte Herausforderung?

Das größte Problem für die Teams ist das enge Zeitfenster. Erstmals gehen die Autos ja nicht zurück, sondern müssen vor Ort vorbereitet werden. Der Aufwand dafür ist enorm. Mindestens ebenso wichtig: Das Material dafür muss vorrätig sein. Mein Vorteil ist, dass ich bis zum Vorjahr noch für die Ersatzteile zuständig war. Für Chile haben wir einen zusätzlichen Luftfrachtcontainer einfliegen lassen. Hinzu kommt, dass die beiden Veranstaltungsorte 2000 Kilometer voneinander entfernt sind. Sehr vieles musste parallel laufen.

Zum Beispiel?

In Argentinien konnten wir nicht gleich alles abbauen, weil die drei Werksautos ja noch vor Ort vorbereitet werden mussten. Dann folgte der Transport über Land sowie der stufenweise Aufbau in Chile und das Einrichten.

Sébastien Ogier hat in Chile die vielleicht beste Startposition

Neuland für alle

Aufbruch ins Unbekannte. Am Wochenende gastiert die Königsklasse des Rallysports erstmals in Chile. Im südamerikanischen Herbst muss sich die Weltelite auf völlig neue Schotterstrecken und nasskalte Bedingungen einstellen.

Von: **Reiner Kuhn**

Nur zehn Tage nach Argentinien steht der WM-Zirkus auf der anderen Seite der Anden am Start. Chile ist nach Bulgarien im Jahr 2010 das 32. Land, das einen WM-Lauf ausrichtet. Die Wertungsprüfungen führen durch Wälder südlich und südöstlich der am Pazifik gelegenen Hafenstadt Concepción, der drittgrößten Metropole des Landes, etwa 600 km südlich der Hauptstadt Santiago de Chile. Die Schotterstrecken mit ihren vielen überhöhten Kurven sollen jenen in Neuseeland und Finnland ähneln und im Vergleich zu denen

in Argentinien weniger rau und steinig sein. Deshalb und wegen des südamerikanischen Herbstes mit Temperaturen zwischen zehn und 15 Grad kommen statt der sonst auf Schotter meist üblichen harten Reifen nur die weiche und die mittelharte Gummimischung von Michelin zum Einsatz.

Bei Hyundai übernimmt Sébastien Loeb das Lenkrad von Dani Sordo. Doch aus dem vermeintlichen Vorteil des Rekord-Weltmeisters könnte nichts werden, nasskaltes Wetter und Regen dürften die Teilnehmer an die Rallye Wales erinnern. Gut für Loeb's Teamkollege Thierry Neuville, der als Tabellenführer statt den Straßenkehrer zu geben nach Argentinien erneut von aufgeweichtem Untergrund profitieren könnte. Gleiches gilt für Neuville's ärgsten Verfolger Sébastien Ogier, der im Vorjahr in Großbritannien siegte, wenn auch noch im Ford statt im Citroën.

Rekordfeld zur Premiere

Auf dem Programm stehen 1199,24 Gesamtkilometer mit 17 Wertungsprüfungen über insgesamt 325,70 WP-Kilometer. 63



Wieder dabei: Loeb im Hyundai

Nennungen sind eingegangen. Mehr waren es bei einem Übersee-Lauf letztmals vor elf Jahren in Japan. Weitere Überraschung: Nur der Mitsubishi Mirage des Chilenen Luis Rosselot entspricht nicht dem FIA-Reglement.

Die Spitze des Feldes bilden einmal mehr die zehn World Rally Cars der vier Hersteller. Zudem gibt sich, wie in Schweden, Prada-Erbe Lorenzo Bertelli im privaten Ford Fiesta WRC die Ehre. Es folgen 22 WRC2-Teams, nie waren es außerhalb Europas mehr. Vier von ihnen – und damit so viele wie in Monte Carlo und auf Korsika zusammen – haben für die den Werksfahrern vorbehaltene WRC2 PRO genannt. ■

WM-NACHRICHTEN

M-SPORT MIT EXTRA-TOUR ÜBER „EL CONDOR“

Mechaniker sehen selten mehr als den Servicepark, schon gar keine Wertungsprüfungen. Anders bei M-Sport. Nachdem die Fahrzeuge in Carlos Paz für die Rallye Chile vorbereitet waren, lud Teamchef Richard Millener alle Mitarbeiter zu einer Mountainbike-Ausfahrt in die Sierra. Höhepunkt der willkommenen Extra-Tour: Die berühmteste aller argentinischen Prüfungen, „El Condor“. Selbst mit dem Rad sollen nicht alle unbeschadet durchgekommen sein.

WRC2: VOLLES FELD UND FÜNF HERSTELLER

Seit die Chilenen auf einen eigenen WM-Lauf hinarbeiten, boomt dort auch die vor drei Jahren noch nicht existente R5-Kategorie. Zwölf der insgesamt 22 WRC2-Teams stellt beim WM-Debüt dann auch das Gastgeberland. Hätte Ex-Europameister Kajetan Kajetanowicz nach Argentinien seinen VW Polo R5 nicht enttäuscht zurückgezogen, wären mit jeweils fünf Citroën C3 und Ford Fiesta sowie je zwei Hyundai i20 und Peugeot 208 nebst acht Skoda Fabia alle sechs R5-Hersteller vertreten gewesen.

EXTRA-TRAINING FÜR MIKKELSEN UND LAPPI

Urmo Aava, einst selbst Akteur in der Rallye-Weltmeisterschaft und nun Chef-Organisator der Rallye Estonia, gibt stolz bekannt, dass seine Veranstaltung (12. bis 14. Juli) prominenten Zuwachs bekommt: Um seinen formschwankenden Stammfahrer Andreas Mikkelsen weiter zu stabilisieren, schickt ihn Hyundai-Teamchef Andrea Adamo ins Baltikum. Die schnellen Prüfungen ähneln teilweise der Anfang August anstehenden Rallye Finnland. Mikkelsen ist nicht der Einzige, dessen Sommerpause verkürzt wird: Mit am Start in Estland wird auch Citroën-Werksfahrer Esapekka Lappi sein. ■ RK



Rallye-WM

Auswärtsspiel

Das Südamerika-Doppel in Argentinien und Chile sorgte für ein Novum in der WM-Geschichte. Erstmals wurden die Werkswagen nicht in den heimischen Hallen auf den nächsten Lauf vorbereitet, sondern vor Ort. Das ermöglichte erstaunlich tiefe Einblicke.

Von: **Reiner Kuhn**

Kaum im Ziel, waren die Werksfahrer schnell entschwinden. Nach Hause, oder für ein paar Tage Urlaub an schönen Plätzen in Lateinamerika. Ganz anders die Situation der Mechaniker. Für sie begann die Vorbereitung auf die Rallye Chile direkt nach der Zieldurchfahrt in Argentinien, spätestens am nächsten Morgen. Aufgrund des eng gesteckten Zeitplans konnten die Werkswagen nicht zurückgeflogen oder gar verschifft werden, sondern mussten erstmals in der Geschichte der Rallye-WM noch

vor Ort für die nur zehn Tage später folgende Rallye Chile gerichtet werden. Nur so könnten, im Falle eines Falles, dringend benötigte Teile noch rechtzeitig eingeflogen werden.

Während sich Hyundai eine Werkstatt bei Cordoba anmietete, blieben Citroën, M-Sport und Toyota an ihrem Serviceplatz in Villa Carlos Paz. Die Konsequenz: Die Arbeiten fanden nicht wie üblich von der Öffentlichkeit abgeschirmt statt. Bei der Renovierung der von Argentinien geschundenen Autos ließen sich die Teams über die Schulter gucken.

Knapp 40 Personen zählte die M-Sport-Truppe, bei der mit Richard Millener als Einziger auch der Teamchef blieb. Zur auf zweieinhalb Tage angesetzten Generalüberholung standen neben den

beiden WRC von Evans und Suninen die drei Fiesta R5 von Green-Smith und den Heller-Brüdern an. Ein sportliches Programm, werden die Fahrzeuge doch komplett demontiert und alle Komponenten, ob Motor, Getriebe, Antriebsstrang, Fahrwerk, und selbst die komplette Elektrik gecheckt.

Nicht nur beim Unfallwagen von Evans, für dessen Wiederaufbau ein zusätzlicher Arbeitstag draufging, wurde kräftig Hand angelegt. Auch bei Suninens Fiesta wurden auf der Fahrerseite sämtliche Karbonteile ersetzt. Ähnlich bei Toyota, wo zum Beispiel das Yaris-Chassis von Tänak nachgerichtet wurde. Bei Citroën konzentrierte man sich auf den C3 WRC von Ogier. Für Lappi wurde ein neues eingeflogen – direkt nach Chile. ■



Nackte Wahrheit: Die WRCs werden bis auf die Grundfesten demontiert

Österreichische Rallye-Meisterschaft – Wechselnd

Doppelter Hattrick für Neubauer

Beim dritten Saisonsieg in Folge feiert Hermann Neubauer auch seinen dritten Erfolg bei der Wechselnd-Rallye.

Von: **Reiner Kuhn**

Von den wechselhaften Bedingungen in der Steiermark lässt sich Hermann Neubauer nicht beeindrucken. Sowohl im Trockenen als auch im Regen hat der Ex-Meister beim vierten Lauf zur Österreichischen Rallye Meisterschaft (ÖRM) neben seinem Ford Fiesta R5 auch die Konkurrenz fest im Griff. Nur eine von 17 Prüfungen gibt der Salzburger ab.

Als er zur Halbzeit schon mit über einer Minute Vorsprung führt, lässt er Julian Wagner im Skoda Fabia R5 einmal kurz den Vortritt. An Neubauers überle-

genem Start-Ziel-Sieg mit 1.15 Minuten Vorsprung kann der Youngster eh nicht rütteln. „Ich freue mich sehr über diesen Sieg, weil von Anfang an alles gepasst hat und er eigentlich nie wirklich infrage stand“, sagte Neubauer. „Das Auto war immer top, die Reifenwahl bis auf ein einziges Mal immer richtig. Auf der letzten Prüfung habe ich bis zur Hälfte noch voll gepusht, um mir

noch die drei Zusatzpunkte für den Sieg dort zu holen.“

Dritter wurde Wagners Skoda-Markengefährte Günther Knobloch. Der Grazer hatte beim Heimspiel knapp zwei Minuten Rückstand auf Sieger Neubauer, der nach seinem Ausfall zu Saisonbeginn und nunmehr drei Siegen in Serie den Rückstand auf Auftaktsieger und Tabellenführer Wagner weiter verringert.

Mit 83 Punkten liegt Neubauer nur noch sechs Zähler hinter dem schnellen Junior.

Überraschung in der 2WD-Wertung: Luca Waldherr, der im neuen Ford Fiesta R2 bis zur WP15 alle Klassen-Bestzeiten markierte und mit über fünf Minuten führte, rutschte ins Aus. Andreas Kainer (Opel Corsa OPC), vor genau einem Jahr letztmals im Auto, holte sich den Sieg. ■



Ohne Gegner: Ex-Meister Neubauer auf dem Weg zum dritten Saisonsieg



Weiter Tabellenführer: Wagner



Wurde für seinen Dauerdruck belohnt: Sieger Pepe López

Klarer Heimsieg



Plattfuß im Schlusspurt: Griebel



Wieder top und hopp: Lukyanuk

Zweimal geführt, zweimal draußen. Während Titelverteidiger Alexey Lukyanuk mit seinem Citroën hadert, gewinnt Markengefährte Pepe López. Pech für Marijan Griebel: Ein später Reifenschaden kostet den Podiumsplatz.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach der ersten Tagesetappe war die Welt von Alexey Lukyanuk noch in Ordnung. Wie beim Saisonauftakt lag der Europameister in Führung. Doch anders als auf den Schotterpisten auf den Azoren, saß dem Russen bei der selektiven Asphaltfahrt auf den Kanaren der heimische Pepe López im Kreuz. Nur 3,8 Sekunden trennten die beiden Citroën-Markenkollegen. 40 Sekunden dahinter balgte das Skoda-Duo Chris Ingram und Marijan Griebel ums Podium. Als nach der Halbzeit Kohlen nachgelegt wurden, erwischte es Lukyanuk. Auf der neunten Prüfung traf er mit dem linken Vorderrad eine Kante und musste seinen C3 R5 mit gebrochener Aufhängung abstellen (WP 10). Der 23-jährige Spanier war damit durch und siegte mit 28,5 Sekunden Vorsprung vor Ingram. Der Brite feierte Platz 2

wie einen Sieg: „Ich stehe so unter Druck, weder hab ich einen Sponsor, noch Geld. Jeder Unfall könnte das Ende meiner Karriere bedeuten.“

Unbefriedigendes Ende bei Widersacher Griebel: Auf der vorletzten Prüfung fing sich der schnelle Pfälzer einen Reifenschaden ein, kassierte knapp zwei Minuten und fiel vom dritten auf den zehnten Platz zurück. „Es ging verdammt eng zu, und wir mussten alles geben“, erklärte Griebel. „Leider habe ich mit der Außenkante des Reifens einen Felsen touchiert, was uns kurz vor Schluss nahezu alle Punkte und Hoffnungen zunichte machte. Mit unserem Tempo konnten wir jedoch zufrieden sein.“ Griebels Platz auf dem Treppchen staubte Azoren-Sieger Lukasz Habaj (Skoda) ab.

Erstmals in dieser Saison tobten in der kontinentalen Topliga der österreichische Meister Niki Mayr-Melnhof und Albert von Thurn und Taxis mit. Mayr-Melnhof erreichte im Ford Fiesta R5 als Elfter das Ziel, der Blaublüter aus Bayern musste sich mit seinem VW Polo R5 mit Rang 21 begnügen.

Noch weniger zu bestellen hatten die deutschsprachigen Teilnehmer in der mit 15 Teams nicht nur breit, sondern auch stark besetzten U-27-Junior-EM. Der französische Youngster Jean-Baptiste Franceschi agierte im

neuen Ford Fiesta R2 in einer eigenen Welt und gewann in der Nachwuchsklasse trotz 20-Sekunden-Zeitstrafe mit fast zwei Minuten Vorsprung vor dem Spanier Efrén Llarena und weitere 30 Sekunden vor dessen portugiesischem Peugeot-208-R2-Kollegen Pedro Antunes.

Einmal mehr war es Simon Wagner, der die Fahnen der deutschsprachigen Fraktion hochhielt

und im Opel Adam R2 mit drei Minuten Rückstand als Sechster gewertet wurde. Landsmann Roland Stengg stellte seinen Opel in der elften Prüfung auf Rang 12 liegend mit defektem Fahrwerk ab. Fast gleichzeitig war die Rallye auch für den fünf Positionen besser platzierten Roman Schwedt gelaufen. Der 19-jährige Saarländer parkte seinen Peugeot 208 R2 mit Motorschaden. ■

RALLYE GRAN CANARIA (02.-04. 5. 2019)

Zweiter von acht EM-Läufen, mit 16 Wertungsprüfungen über 198,58 km

1. López/Rozada (E/E), Citroën C3 R5	2:06.23,9 h
2. Ingram/Whitlock (GB/GB), Skoda Fabia R5	+ 28,5 s
3. Habaj/Dymurski (PL/PL), Skoda Fabia R5	+ 39,9 s
4. Herczig/Ferencz (HU/ HU), VW Polo R5	+ 52,9 s
5. Loubet/Landais (F/F), Skoda Fabia R5	+ 54,6 s
6. Ares/Pintor (E/E), Hyundai i20 R5	+ 1.07,5 min
7. Pernía/Sánchez (E/E), Hyundai i20 R5	+ 2.14,4 min
8. Monzón/Déniz (E/E), Ford Fiesta R5	+ 2.16,6 min
9. Cruz/Mújica (E/E), Porsche 997 GT3	+ 2.35,2 min
10. Griebel/Kopczyk (D/D), Skoda Fabia R5	+ 2.47,3 min

Bestzeiten: Lukyanuk & López 4; Loubet 3; Ingram & Habaj 2; Suárez 1.

EM-STAND NACH LAUF 2

1. Lukasz Habaj (PL)	58 Punkte
2. Chris Ingram (GB)	50
3. Pepe López (E)	35
4. Ricardo Moura (P)	28
4. Marijan Griebel (D)	18
6. Bruno Magalhães (P)	18
7. Norbert Herczig (HU)	17
8. Ricardo Teodósio (P)	17
9. Pierre-Louis Lobet (F)	15
10. Alexey Lukyanuk (RUS)	14

Junioren U 28

1. Chris Ingram (GB)	69 Punkte
2. Alexandros Tsoulouftas (CY)	49
3. Pepe Lopes E)	37

Junioren U 27

1. Efrén Llarena (E)	68 Punkte
2. Pedro Antunes (P)	45
3. J.-B. Franceschi (F)	39

Zeitvorteil

10 Hefte **MOTORSPORT** aktuell zum Sparpreis plus Armbanduhr Ihrer Wahl dazu!



1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

- Qualitätsquarzwerk mit Batterie
- Verschraubter Edelstahlboden
- Armband aus hochwertigem Kalbsleder
- Silberfarbene Schließe und Zeiger
- Maße: Ø ca. 36 mm
- Zuzahlung: 1,- €



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

- Qualitätsquarzwerk mit Batterie
- Verschraubter Edelstahlboden
- Waschbares und antiallergisches Armband in Schwarz-Grau-Rot-Gestreift
- Maße: Ø ca. 36 mm
- Zuzahlung: 1,- €

**Für Sie
zur Wahl**

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

• Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu • 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf • Nach den 10 Ausgaben jederzeit kündbar

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte Bestellnummer angeben:
1773031

10 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 17,50 € (D) inkl. MwSt. und Versand (zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung für das Extra).
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.



Turbo-lenter Start

Wie nah Freud und Leid in der DTM beisammenliegen, mussten beim Auftakt in Hockenheim auch die beiden Sieger Marco Wittmann (BMW) und René Rast (Audi) feststellen. Nicht nur aufgrund ihrer Achterbahnfahrten war der Start in die neue Turbo-Ära sehr turbulent.

Von: **Michael Bräutigam**

Der erste schnellste Mann in der Turbo-Neuzeit hieß am frühen Freitagnachmittag Nico Müller. Die Bestzeit des Audi-Manns im FP1 von 1.30.476 war über zwei Sekunden schneller als die Pole-Zeiten beim DTM-Finale 2018. Dass es noch ein ganzes Eck schneller geht, sollte am Sonntag bewiesen werden. Doch vorher kam der Regen. So soff nicht nur das zweite freie Training ab, sondern auch der komplette Samstag.

Wie schon oft stellte sich der Regen als großer Gleichmacher heraus, so passierte im Qualifying, was niemand für möglich gehalten hatte: Alle drei Marken schafften den Sprung in die Top 3. Wittmann knapp vor Mike Rockenfeller (Audi), die in einer eigenen Liga unterwegs waren, und als „Best of the Rest“ Paul di Resta im brandneuen Aston Martin. Dieser dritte Platz wurde von der Crew bejubelt wie ein Rennsieg. Erst am Montag vor dem Saisonstart stand überhaupt fest, dass man mit vier fahrbereiten Autos nach Hockenheim anreisen würde. Die vielen, vielen Nachtschichten zahlten sich in diesem Moment aus.

Reifen-Unterschiede

Im Rennen aber fiel der Aston-Pilot schnell zurück. Und so wie ihm ging es gleich einigen Piloten. Die Hankook-Regenreifen bei sechs Grad Lufttemperatur überhaupt warm zu bekommen, war ein schwieriges Unterfangen. Dazu kamen ganz offensichtliche Unterschiede zwischen den Rei-

„Wir waren bei vergleichbaren Bedingungen sechs Sekunden langsamer. Der Reifen war nicht annähernd im Bereich wie im Quali.“

Paul di Resta

fensätzen. „Wir waren bei vergleichbaren Bedingungen sechs Sekunden langsamer, was nicht akzeptabel ist. Die Reifen waren nicht annähernd in dem Bereich vom Qualifying“, haderte Di Resta nach dem Rennen, das er wegen eines Bremsproblems aber ohnehin früher beenden musste.

Wittmann, der auf dem gleichen Reifensatz wie im Quali unterwegs war, hielt derweil souverän den Spitzenplatz. Dahinter hatte sich Rast geschoben, nachdem er im Qualifying mit den Reifen nicht zurechtkam, der Renn-Satz ihm aber deutlich bes-

ser zu passen schien als beispielsweise Rockenfeller, der den Speed von Rast nicht gehen konnte.

Als gerade alles aufs spannende Finale zwischen Wittmann und Rast, die beide noch zum Reifenstopp mussten, hindeutete, war die Luft auch wieder raus. Rasts Audi wurde eingangs Motodrom langsamer und rollte nach der Sachs-Kurve aus. Ein Getriebesensor hatte sich gelockert, womöglich wegen der höheren Vibrationen, die ein Vierzylinder-motor mit sich bringt.

Philipp Eng's Wunderrunde

So wurde also Wittmann erster Rennsieger des Jahres, was so nach den Testeindrücken vom Lausitzring nicht unbedingt zu erwarten war. Auf sein Seelenleben in der Lausitz angesprochen, gab BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt unumwunden zu, dass er bei seiner Abreise am Dienstag Bauchschmerzen hatte. Nach den zwei weiteren Testtagen habe sich das zwar etwas gelegt gehabt, dennoch: Audi schien die Nase doch klar vorn zu haben.



Start ins Samstagsrennen: Marco Wittmann führt das Feld in Richtung Kurve 1



Reines Audi-Podium am Sonntag (v.l.): Nico Müller, René Rast, Robin Frijns



Rekord-Mann: Philipp Eng



Guter Einstand: Die Neulinge von Aston Martin holten im ersten Quali sowie in beiden Rennen Punkte

Ob Wittmann als bekannt begnadeter Regenfahrer einfach nur etwaige Defizite hatte überfahren können, sollte sich am trockenen Sonntag zeigen. Aber wieder hieß es: BMW vorne! Diesmal belegten Philipp Eng und Wittmann die erste Startreihe, wobei Engs Pole-Zeit von 1.28,972 min eine wahre Fabelrunde war. Siebeneinhalb (!) Zehntel lagen die besten Audi von Robin Frijns und Nico Müller zurück.

„Drücke waren da, Temperatur war da und ich war auch da“, sagte Eng nach der schnellsten Runde, die je ein geschlossener Rennwagen in Hockenheim gefahren ist. Das ganze Wochenende zuvor lief für den Salzburger alles andere nach Plan. Weil ein Öldrucksensor immer wieder den Motor lahmlegte, was allerdings erst nach langwieriger Suche festgestellt wurde, konnte er so wohl im FP2 als auch im ersten Qualifying fast gar nicht fahren. Umso größer war die Erleichterung nach der „Wunderrunde“.

Der zweite Pechvogel René Rast hatte im Sonntags-Quali er-

„Ich habe gedacht: Wie kommt der Rast jetzt hierhin? Hinterher hat man es mir gesagt, und ich kann nur sagen: coole Nummer!“

Philipp Eng

neut kein Glück. Weil plötzlich der Motor keinen Sprit mehr bekam, rollte er nach dem ersten Run aus. Da alle anderen natürlich noch weitere Versuche starteten, musste Rast letztlich vom 16. Startplatz ins Rennen gehen.

Rast rast durchs Feld

Doch aus der Not machte man beim Team Rosberg eine Tugend: Schon vor dem Rennen wurde diskutiert, ob eine Zwei-Stopp-Strategie sinnvoll ist. Klare Antwort: Im Falle eines Safety Cars ja! Markenkollege Loïc Duval tat ihm den Gefallen und rauschte

ins Kiesbett, aus dem er erst mal geborgen werden musste. Noch kurz vor der SC-Phase holte sich Di Resta neue Reifen, womit er seinen Pflichtstopp absolviert hatte. Rast fuhr in der Neutralisationsphase zum Service, damit war klar, dass er später noch zum Pflichtstopp kommen muss, weil der unter SC-Bedingungen nicht absolviert werden kann.

Rast nutzte die neuen Reifen, um nach dem Restart wie das vielzitierte heiße Messer durch die Butter zu schneiden, und war bald an den altbereiften direkten Konkurrenten vorbei. Leader Eng, der natürlich nicht wusste, was Rast gemacht hatte, verstand die Welt nicht mehr. „Ich habe nur gedacht: Das gibt's ja nicht. Wie kommt der jetzt hierhin? Hinterher hat man mir gesagt, wie er es gemacht hat, und ich kann nur sagen: coole Nummer!“

Rast fuhr danach einsam an der Spitze und verlor die Führung nur noch mal, als er sich zum zweiten Mal frische Reifen holte. Danach ging es wieder nach vorne, und zwar in einem

solchen Tempo, dass sich hinterher alle einig waren: Rast hätte wohl auch mit einem Stopp vom 16. Startplatz gewonnen. Am Ende reichte es dank besseren Reifenmanagements des Audi gegenüber dem BMW gar für einen Dreifachsieg: Rast vor Müller und Frijns. Der Niederländer war schon am Vortag Dritter geworden und liegt damit in der Tabelle auf P2. Hätte er Müller noch kassiert, wäre er sogar punktgleich an der Tabellenspitze.

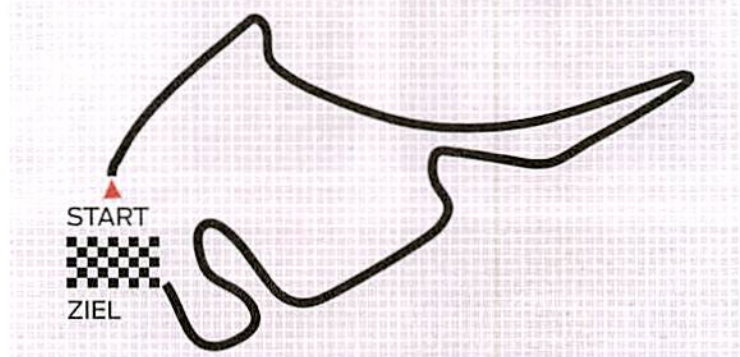
Tabellenführer Wittmann rettete sich am Sonntag noch auf Platz 8, nachdem er von Pietro Fittipaldi (Audi) herumgedreht wurde und lange außerhalb der Punkteränge unterwegs war.

Und was war mit Paul di Resta? Der sammelte tatsächlich die ersten Aston-Führungskilometer, doch dann brachen die Hankook-Pneus ein, sodass er noch mal die Box ansteuern musste. Vom zwölften Platz ging es noch auf P7. „Ein sehr guter Einstand. Das Team kann unglaublich stolz sein“, sagte ein zufriedener R-Motorsport-Chef Florian Kamelger. ■

DTM-2019-RESULTATE

HOCKENHEIM (D) 4,574 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Marco Wittmann	1:48,215 min
2.	Mike Rockenfeller	1:48,281 min
3.	Paul di Resta	1:49,191 min
4.	René Rast	1:49,510 min
5.	Robin Frijns	1:49,535 min
6.	Jake Dennis	1:49,762 min
7.	Sheldon v. d. Linde	1:50,331 min
8.	Timo Glock	1:50,509 min
9.	Joel Eriksson	1:50,626 min
10.	Nico Müller	1:50,839 min
11.	Daniel Juncadella	1:50,884 min
12.	Loïc Duval	1:50,909 min
13.	Jamie Green	1:50,914 min
14.	Bruno Spengler	1:51,094 min
15.	Pietro Fittipaldi	1:51,287 min
16.	Ferdinand Habsburg	1:55,470 min
17.	Philipp Eng	keine Zeit
18.	Jonathan Aberdein	disqualif.*

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Philipp Eng	1:28,972 min
2.	Marco Wittmann	1:29,388 min
3.	Robin Frijns	1:29,712 min
4.	Nico Müller	1:29,734 min
5.	Bruno Spengler	1:29,899 min
6.	Timo Glock	1:29,910 min
7.	Jamie Green	1:29,911 min
8.	Loïc Duval	1:29,915 min
9.	Joel Eriksson	1:29,920 min
10.	Sheldon v. d. Linde	1:29,957 min
11.	Mike Rockenfeller	1:30,088 min
12.	Jonathan Aberdein	1:30,122 min
13.	Pietro Fittipaldi	1:30,126 min
14.	Daniel Juncadella	1:30,273 min
15.	Paul di Resta	1:30,403 min
16.	René Rast	1:30,568 min
17.	Ferdinand Habsburg	1:30,702 min
18.	Jake Dennis	1:31,031 min

*Verstoß gegen Parc-fermé-Regeln

ERGEBNIS RENNEN 1

Hockenheim (D): 04. Mai 2019; 1. von 18 Läufen; 155,516 km über 34 Rdn.: 18 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter: 6 Grad, nass/abtrocknend
Pole-Position:
 #11, Marco Wittmann (BMW Team RMG), 1:48,215 min
Schnellste Runde:
 #16, Timo Glock (BMW Team RMR), 1:42,469 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.	
1.	Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	34	1:03.30.158 h	143,574	25+3
2.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	34	+ 13,727 s	144,266	18+2
3.	Robin Frijns (NL)	Audi/Abt	34	+ 34,681 s	144,063	15
4.	Timo Glock (D)	BMW/RMR (RMG)	34	+ 37,407 s	142,469	12
5.	Loïc Duval (F)	Audi/Phoenix	34	+ 1:03,383 min	142,663	10
6.	Sheldon v. d. Linde (ZA)	BMW/RBM	34	+ 1:05,453 min	142,554	8
7.	Bruno Spengler (CDN)	BMW/RMG	34	+ 1:13,886 min	144,560	6
8.	Nico Müller (CH)	Audi/Abt	34	+ 1:29,780 min	143,777	4
9.	Daniel Juncadella (E)	Aston/R-Motorsport 2	34	+ 1:30,322 min	144,438	2
10.	Pietro Fittipaldi (BR)	Audi/WRT	34	+ 1:31,873 min	142,821	1
11.	Jake Dennis (GB)	Aston/R-Motorsport 1	34	+ 1:36,899 min	142,797	0
12.	Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	33	+ 1 Runde	144,756	0
13.	Joel Eriksson (S)	BMW/RBM	33	+ 1 Runde	149,458	0
14.	Philipp Eng (A)	BMW/RMR (RBM)	33	+ 1 Runde	144,008	0
15.	Jonathan Aberdein (ZA)	Audi/WRT	33	+ 1 Runde	145,058	0
16.	René Rast (D)	Audi/Rosberg	28	+ 6 Runden	147,237	0
17.	Paul di Resta (GB)	Aston/R-Motorsport 1	17	+ 17 Runden	155,565	0+1
18.	Ferdinand Habsburg (A)	Aston/R-Motorsport 2	2	+ 32 Runden	2:21,899	0

Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

ERGEBNIS RENNEN 2

Hockenheim (D): 05. Mai 2019; 2. von 18 Läufen; 169,238 km über 37 Rdn.: 18 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter: 11 Grad, bewölkt/trocken
Pole-Position:
 #25, Philipp Eng (BMW Team RMR), 1:28,972 min
Schnellste Runde:
 #21, Pietro Fittipaldi (WRT Team Audi Sport), 1:30,401 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.	
1.	René Rast (D)	Audi/Rosberg	37	58.53.819 min	131,455	25
2.	Nico Müller (CH)	Audi/Abt	37	+ 11,922 s	131,138	18
3.	Robin Frijns (NL)	Audi/Abt	37	+ 12,184 s	131,175	15+1
4.	Philipp Eng (A)	BMW/RMR (RBM)	37	+ 17,952 s	131,018	12+3
5.	Bruno Spengler (CDN)	BMW/RMG	37	+ 22,769 s	131,464	10
6.	Timo Glock (D)	BMW/RMR (RMG)	37	+ 37,615 s	131,061	8
7.	Paul di Resta (GB)	Aston/R-Motorsport 1	37	+ 37,920 s	132,387	6
8.	Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	37	+ 44,294 s	131,098	4+2
9.	Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	37	+ 47,031 s	131,433	2
10.	Joel Eriksson (S)	BMW/RBM	37	+ 49,079 s	131,561	1
11.	Jake Dennis (GB)	Aston/R-Motorsport 1	37	+ 49,114 s	131,509	0
12.	Ferdinand Habsburg (A)	Aston/R-Motorsport 2	37	+ 1:04,833 min	132,280	0
13.	Sheldon v. d. Linde (ZA)	BMW/RBM	37	+ 1:16,566 min	131,770	0
14.	Jonathan Aberdein (ZA)	Audi/WRT	37	+ 1:18,396 min*	131,935	0
15.	Pietro Fittipaldi (BR)	Audi/WRT	36	+ 1 Runde	130,401	0
16.	Daniel Juncadella (E)	Aston/R-Motorsport 2	34	+ 3 Runden	132,871	0
17.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	7	+ 30 Runden	132,359	0
18.	Loïc Duval (F)	Audi/Phoenix	6	+ 31 Runden	131,665	0

Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

*inkl. 2 x 10-Sek-Strafe



Machte die Konkurrenz vor allem am Samstag nass: Gesamt-Leader Wittmann

STAND FAHRER

1.	Wittmann	34 Punkte
2.	Frijns	31
3.	Rast	25
4.	Müller	22
5.	Rockenfeller	20
6.	Glock	20
7.	Spengler	16
8.	Eng	15
9.	Duval	10
10.	van der Linde	8
11.	Di Resta	7
12.	Green	2
13.	Juncadella	2

STAND HERSTELLER

1.	Audi	110 Punkte
2.	BMW	93
3.	Aston Martin	9

STAND TEAMS

1.	Audi Sport Team Abt Sp.	53 Punkte
2.	BMW Team RMG	50
3.	BMW Team RMR	35
4.	Audi Sport Team Phoenix	30
5.	Audi Sport Team Rosberg	27
6.	BMW Team RBM	9
7.	R-Motorsport 1	7

Privatteam WRT

Punkt zum Einstand

Seit 2009 gab es keine Privatteams mehr in der DTM. Die belgische WRT-Mannschaft beendete diese lange Zeit mit ihrem Debüt in der Serie. Und es gab gleich einen Punkt.

Von: **Michael Bräutigam**

Vor allem der Südafrikaner Jonathan Aberdein sorgte für Aufsehen. Er ließ im ersten freien Training direkt mal die viertbeste Zeit notieren. Tags darauf lag er im ersten Lauf auf Punktekurs, doch dann wurden beim Boxenstopp Slicks aufgezo-gen und es ging im Zeitraffer bis ans Ende des Feldes zurück. „Es war eine tolle Erfahrung. Der erste Stint war gut, ich kam vom 18. auf den 9. Platz nach vorne. Dann haben wir Slicks aufgezo-gen, was sich als Fehlentscheidung herausgestellt hat. Hätte es funktioniert, wären wir die Helden gewesen“, sagte Aberdein.

Glück im Unglück: Auch Pietro Fittipaldi kam auf Anhieb gut zurecht und holte mit P10 den ersten Punkt für WRT in der DTM. „Wir könnten enttäuscht sein, weil wir noch mehr Punkte



Punkt am Samstag, schnellste Rennrunde am Sonntag: WRT-Pilot Fittipaldi

hätten holen können“, sagte Teamchef Vincent Vosse. „Aber wir haben unser Ziel erreicht, das Wochenende gut durchzubringen – und ohne Strafen wegen Fehlern des Teams.“

Jetzt zum Heimrennen

Fittipaldi ließ am Sonntag sogar die schnellste Rennrunde notieren, nachdem er sich kurz vor Schluss noch einmal neue Reifen aufziehen ließ. Klar, dass der

Chef da stolz ist, auch angesichts der Umstände. „Beide haben einen unglaublichen Job gemacht. Sie haben beide nur zwei Tage im Auto gehabt, bevor es nach Hockenheim ging.“ Die Erfahrung, so sagt Vosse, sei auch für das Team noch die größte Schwäche.

Als nächstes steht Zolder (18./19.5.) auf dem Programm, also das WRT-Heimrennen. Die eigene Erfahrung dort will man für weitere Punkte nutzen. ■

KOMMENTAR

DIESE DTM MACHT SPASS!

Die DTM hat am Wochenende richtig Spaß gemacht, nicht nur den Fahrern, sondern auch den Zuschauern, inklusive mir. Am Samstag sorgte der Regen für zusätzliche Spannung beim Start in die neue Turbo-Ära. Doch auch am Sonntag war durch die 2019er-Fahrzeuggeneration mit mehr Leistung und weniger Aerodynamik, verschiedenen Strategien, Reifendrop, Safety Car, Restart und Aufholjagden so viel drin, dass man sich als Motorsportfan nicht mehr wünschen kann. Würze bringt auch der Umstand rein, dass BMW auf eine Runde extrem stark ist, Audi aber im Longrun die besseren Karten zu haben scheint. Die Änderungen, die Gerhard Berger und sein Umfeld nach und nach durch- und umsetzen, sind zumindest bis jetzt meistens Volltreffer. Das müssen auch die Verfechter von natürlich etwas lauterem Saugmotoren und die Anti-DRS-Fraktion anerkennen.



Michael Bräutigam
Redakteur
Automobil

AUS DEM FAHRERLAGER

SENNA-MANAGER HALB

Das DTM-Engagement von Pietro Fittipaldi kam augenscheinlich erst in letzter Sekunde zustande, ITR-Chef Gerhard Berger ist sich aber sicher, dass der Einsatz eines zweiten Audi des belgischen Privatteams WRT nie zur Diskussion stand. Bei der Vermittlung des freien Cockpits, für das sich mehrere Fahrer beworben hatten, half übrigens Julian Jakobi. Die Manager-Legende führte seinerzeit auch schon Verhandlungen für Ayrton Senna und Alain Prost. Seine von ihm geführte Firma „GP Sports Management“ zählt auch Sébastien Buemi, André Lotterer, Sergio Pérez und Allan McNish zu seinen Klienten. Auch letztgenannter Schotte half mit seinen Audi-Connections mit.

PLAN B STAND BEREIT

Aston Martin hat tatsächlich das Kunststück fertiggebracht, vier Autos zum Saisonstart zu bringen. Damit blieb das Feld mit 18 Autos gegenüber dem Vorjahr unverändert. Ganz anfänglich sprach man beim Aston-Team erst von einem Einstieg 2020. Der Plan B wäre gewesen, dass Audi und BMW gemeinsam 18 Autos in der Saison 2019 stellen. Auch wenn R-Motorsport nur zwei Autos zum Saisonstart hätte bringen können, wäre wohl – ggf. mit den Testträgern – das Feld aufgefüllt worden.

GASTSTARTER BEI BMW

Anders als bei Audi hat es bekanntlich bei BMW in diesem Jahr noch nicht mit einem Privatteam geklappt. „Ich bin zuversichtlich,

dass sie noch kommen“, ließ Gerhard Berger auf durchaus vielversprechende Verhandlungen für spätestens 2020 schließen. Doch schon in diesem Jahr werden mehr als sechs BMW am Start stehen. Bei den Münchnern steht durchaus die Möglichkeit von Gaststarts im Raum. Konkrete Namen, so beteuert man bei BMW, seien noch nicht spruchreif. Fest steht nur: Alex Zanardi wird nicht erneut starten. Er bereitet sich auf die Paralympics 2020 in Tokio vor.

RAHEL FREY SIEGT IM R8

Zwei Saisons lang, 2011 und 2012, gab die schnelle Schweizerin Rahel Frey in der DTM Gas. Die – zusammen mit Susie Wolff – bislang letzte Dame im Fahrerfeld war diesmal im Rahmen der Tourenwagenserie

im Renneinsatz. Eigentlich als Coach beim Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup angestellt, fuhr sie diesmal auch selbst mit. In beiden Rennen fuhr die 33-Jährige als Siegerin ins Ziel. „Insgesamt hatte ich ein schönes Wochenende“, bilanzierte Frey. Auch YouTube-Star Felix von der Lade war beim Auftakt mit dabei, er belegte zweimal P7. ■ MBR



Zwei Siege: R8-Pilotin Rahel Frey

WTCR

Noch mehr deutsche Momente?

Bislang sorgte das deutsche Münnich-Team für die meisten Schlagzeilen der WTCR-Saison. Am Slovakiaring verdoppelt sich die Abteilung der deutschen Fahrer und will ihren Anteil leisten.

Von: **Michael Bräutigam**

Für Luca Engstler (Hyundai) ist der Auftritt in der Slowakei gleichzeitig seine WTCR-Premiere. Er und noch vielmehr Benjamin Leuchter (VW) werden alles daransetzen, dass möglicherweise nun auch endlich für einen Fahrer die deutsche Nationalhymne gespielt wird. Für Leuchter waren die Rennen am Hungaroring eine echte Offenbarung. Nach dem Debakel von Marrakesch, als man sich mit dem VW-Setup noch im Nirvana befand, ging es in Ungarn schon deutlich konkurrenzfähiger zu. Im Samstags-Quali fuhr man mit vier verschiedenen Setups an den vier



Im Kampf mit großen Namen, aber die richtig guten Ergebnisse fehlen noch: Benjamin Leuchter im Loeb-Golf

Loeb-Golfs. Johan Kristoffersons Variante stellte sich als die beste heraus, sodass auch Leuchter dieses Setup für die Rennen adaptierte. „Da kam endlich wieder die Lichthupe zum Einsatz“, freute sich Leuchter, der spätestens zum Heimrennen am Nürburgring aus eigener Kraft vorne mitfahren will. Mit den Big Boys legt er sich jetzt schon an, es fehlen einzig Resultate.

Die hat man beim Münnich-Team bereits eingefahren. Drei Siege in den ersten sechs Rennen, beide Fahrer an der Tabellenspitze, Führung in der Teamwertung – die sächsische Truppe hat einen Lauf. „Wir gehen voller Elan zum Slovakiaring, damit wir da an die Erfolge anknüpfen können“, sagt Münnich-Teammanager Dominik Greiner, für den die Siegesfahrten nicht von ungefähr kommen:

„Wir haben ein Lehrjahr gehabt, da konnten wir viel mitnehmen. Dann hatten wir eine gute Wintervorbereitung. Wir haben viele Stellschrauben justiert – und wir haben natürlich zwei gute Fahrer, die es umsetzen.“

Für Engstler geht es bei seiner Premiere vor allem darum, Erfahrungen zu sammeln. „Mein Ziel ist sicher nicht, aufs Podest zu fahren“, so der 19-Jährige. ■

Supercars Australien

Ford gewinnt trotzdem weiter

Fabian Coulthard und Scott McLaughlin haben die Nachtrennen in Perth gewonnen und damit gezeigt, dass Ford trotz der neuen Restriktionen kaum zu stoppen ist.

Von: **Michael Bräutigam**

Die diversen Einschnitte in die Ford-Performance wurden im Lager der Mustang-Fahrer teils mit einem Augenzwinkern aufgenommen. So schraubte sich Cameron Waters bei einem Speedway-Rennen drei Bleiplatten ans Dach und nahm den Heckspoiler ab. „Damit ich mich wie zu Hause fühle. Wir wollen die Gegner ja nicht verärgern, indem wir zu schnell sind“, scherzte er auf Facebook.

Markenkollege und Titelverteidiger Scott McLaughlin nahm es mit weniger Humor und mehr Angriffslust: „Ich denke, Siege werden sich nun noch besser anfühlen“, so der DJR-Penske-Pilot.

Mit den Nachtrennen auf dem Barbagallo Raceway nahe Perth

wurden auch die neuesten Aero-Änderungen beim Mustang wirksam (siehe MSa 19). So richtig einzubremsen schien das speziell die Penske-Boys aber nicht. McLaughlin sicherte sich vor Teamkollege Coulthard die schon siebte Pole-Position des Jahres.

Im ersten Rennen drehte Coulthard den Spieß um und schob sich gleich an McLaughlin vorbei. Der kam nicht recht vom Fleck und musste sich von P4 zurückkämpfen. Auf P2 war Schluss und Coulthard fuhr zum Sieg vor seinem Teamkollegen sowie Chaz Mostert – also wieder drei Ford vorne. „Eine bessere Antwort hätte man nicht geben können“, sagte Coulthard.

Der zweite Renntag war ganz in McLaughlins Hand. Im Qualifying drückte er dem Zweitplatzierten Jamie Whincup (Holden) vier Zehntelsekunden auf und fuhr souverän zum achten Saisonsieg. Whincup holte P2, Scherzkeks Waters P3. In der Fahrerwertung liegen McLaughlin und Coulthard auf den ersten beiden Plätzen. Das DJR Team Penske hat bei den Teams schon über 500 Punkte Vorsprung. ■



Auch in der Nacht von Perth nicht zu schlagen: Beschnittener Ford Mustang

Mikaelas Auftaktsieg

Mikaela Åhlin-Kottulinsky (Cupra) und Andreas Wernersson (Audi) holten sich die Laufsiege bei der neu aufgelegten TCR Skandinavien (ex-STCC).

Von: **Michael Bräutigam**

Für die 26-jährige Enkelin von Freddy Kottulinsky wurde das Qualifying in Knutstorp zum entscheidenden Faktor. Auf der kurzen, winkligen Strecke hatte sie bei nasskalten Bedingungen das beste Händchen und sicherte sich kurz vor Ende der Session die Pole.

Im Rennen lieferte die PWR-Pilotin ab: erster Saisonsieg! „Der Saisonstart war fantastisch, schwärmte der Protegé von Teamchef und WTCR-Pilot Daniel Haglöf. Der will die Schwedin langsam aufbauen und auf die WTCR vorbereiten. Der Auftaktsieg u. a. gegen Teamkollege und



Pole und Sieg gleich beim Auftakt: Mikaela Åhlin-Kottulinsky

Ex-WTCC-Werksfahrer Robert Dahlgren war ein großer Schritt in dieser Richtung.

„Das hätte ich mir nie träumen lassen, dass ich hier Pole und Sieg hole“, so die ehemalige Scirocco-Cup-Laufsiegerin. Im zweiten Lauf hatte sie jedoch Pech: Auf dem Weg nach vorne im Reversed Grid verhandelte sie sich mit dem Audi von Tobias Brink und fiel aus. „Da war ich natürlich angefressen“, gab sie zu Protokoll.

Brink gewann den Kampf um P5 und sein Teamkollege Andreas Wernersson (Audi) das Rennen. Im Finish hielt dieser Dahlgren knapp hinter sich, doch der bekam wegen eines vorangegangenen Kontakts eine Zehn-Sekunden-Strafe und fiel auf P6 zurück. So erbten die beiden Kägered-Golfs von Andreas Ahlberg und Tomas Engström P2 und P3. Wernersson ist jetzt auch erster Tabellenführer der „neuen“ TCR Skandinavien. ■

NACHRICHTEN

TCR ASIA: ENGSTLER HOLT EINEN DOPPELSIEG

Luca Engstler (Hyundai) hat bei der zweiten Saisonstation der TCR Asia in Zhuhai beide Rennen gewonnen. Nach dem Auftaktsieg sowie einem Ausfall in Sepang konnte er sich damit auch die Tabellenführung zurückerobern. Erster Verfolger ist Team- und Markenkollege Diego Moran. Roland Hertner (VW) ist nach einem Laufsieg neuer Führender in der Cup-Wertung.

ETCR: WILLIAMS LIEFERT DIE BATTERIEN

Die WSC Group und Williams Advanced Engineering haben einen Deal für die ETCR unterzeichnet. Demnach liefert die britische Firma die Einheits-Batterien und -Steuergeräte für den vollelektrischen TCR-Ableger, der 2020 an den Start gehen soll. Williams rüstete auch die Formel E von 2014 bis 2018 aus.

NASCAR

Ein Blick in die anderen Ligen

Das Cup-Rennen in Dover fiel ins Wasser und musste auf Montag (nach Redaktionsschluss) verschoben werden. In der zweiten und dritten Liga wurde aber bereits gefahren.

Von: **Michael Bräutigam**

Im Truck-Rennen gab es erst den zweiten Sieg eines Stammfahrers in der laufenden Saison. Zuletzt hatte Kyle Busch viermal in Folge gewonnen, in Dover setzte sich Johnny Sauter (Ford) durch. Nach einem verkorksten Saisonstart in Daytona hat dieser sich mittlerweile wieder bis auf die zweite Tabellenposition vorgeschoben und mit seinem dritten Dover-Sieg hintereinander auch sein Playoff-Ticket sicher. „In Martinsville haben wir den Sieg vielleicht weggegeben, aber heute haben wir ihn geholt“, freute sich der Sieger aus dem ThorSport-Team. Tabel-

lenführer nach Punkten bleibt aber Teamkollege Grant Enfinger, der in Dover auf Platz 4 fuhr.

Xfinity: Bell zum Dritten

Das Rennen der zweiten NASCAR-Liga, der Xfinity Series, war geprägt von zwei Fahrern: zum einen Cole Custer (Ford), der die Pole, beide Stage-Siege und die meisten Führungsrunden holte. Doch beim Stopp in einer Gelbphase war die Stewart-Haas-Crew etwas langsamer als die Joe Gibbs-Truppe von – zum anderen – Christopher Bell (Toyota), welcher dadurch die Führung übernahm und danach nicht mehr zu halten war. Für den Truck-Champion von 2017 war es schon der dritte Triumph im laufenden Jahr. Wie schon in Bristol nahm er damit auch den 100 000-Dollar-Scheck als „Dash 4 Cash“-Gewinner mit nach Hause. Tabellenführer ist Talladega-Sieger Tyler Reddick (Chevrolet).

Wie das Rennen der Cup Series auf der „Monster Mile“ lief, lesen sie in der nächsten MSa. ■



Erster Saisonsieg: Truck-Pilot Johnny Sauter war in Dover erfolgreich



Dritter Saisonsieg: In der Xfinity Series gewann Christopher Bell



Totale Rehabilitation

Mit einem klaren Sieg in Jerez machte Marc Márquez den Sturz von Austin vergessen und ist wieder WM-Leader. Doch die Gegner werden stärker, und einer blieb am Ende völlig unbelohnt.

Von: **Imre Paulovits**

Die Welt des MotoGP ist hart. Und manchmal so ungerecht. In diesem unbarmherzigen Kampf, der in den letzten Jahren ein Niveau und eine Enge erreicht hat wie noch nie zuvor, liegen Sensation und Niederlage ganz eng beieinander. Am Samstag wurde in Jerez wieder Geschichte geschrieben. Fabio Quartararo stellte die Satelliten-Yamaha des neuen malaysischen Teams knapp vor seinem Teamkollegen Franco Morbidelli auf die Pole-Position. Dass zwei Fahrer aus einem Satelliten-Team die ersten beiden Startplätze in der

MotoGP belegen, hatte es zuletzt 2005 durch Sete Gibernau und Marco Melandri vom Movistar-Honda-Team in Valencia gegeben. Mit 20 Jahren und 14 Tagen unterbot dazu Quartararo den Rekord von Marc Márquez, der 2013 gerade einmal 20 Jahre und 62 Tage alt war, als er in Austin das erste Mal in der MotoGP Trainings schnellster war.

Doch der neue Wunderknabe hatte sein Pulver noch nicht verschossen. Wenn er auch nicht sonderlich gut vom Start wegkam und sich zunächst hinter Blitzstarter Márquez und seinem Teamkollegen Franco Morbidelli anstellen musste, war er bereit, als Márquez vorne zu flüchten begann. Er ließ Morbidelli stehen und machte Jagd auf den Weltmeister. Doch dann war in der 13. Runde mit einem Schlag Schluss. Das Getriebe ließ sich beim Beschleunigen auf die lange Gegenstraße vom dritten Gang nicht weiterschalten. Quartararo musste aufgeben, wir werden nie erfahren, ob ein weiterer Rekord in Jerez möglich gewesen wäre. Er

„Wir arbeiten an unserem Qualifying, und ich versuche mich auf einer Runde zu verbessern. Dann können wir um Siege und auch um den Titel fahren.“

Alex Rins

fuhr an die Box, und als sein Team das Motorrad hineinschob, saß er mit gesenktem Kopf in seinem Stuhl und heulte in seinen Helm hinein.

Dampf vorprogrammiert

So konnte Marc Márquez unbehelligt vollstrecken. Sein Sturz von Austin völlig vergessen, feierten die Fans ihren Weltmeister ausgiebig. Doch wenn Márquez sich auch wieder als der derzeit klar überlegene Fahrer der MotoGP outete, zeigte sich beim Europa-Auftakt, wie viel

Explosionsstoff diese Saison noch bereithält.

Maverick Viñales war erstmals seit Langem von Anfang an bei der Musik. „Wir haben nun eine Abstimmung gefunden, mit der ich in den ersten Runden nicht so viel verliere“, freute sich der Yamaha-Werksfahrer hinterher. Doch auch er konnte Alex Rins nicht aufhalten. Der Suzuki-Werkspilot hatte zwar nach seinem Austin-Sieg nicht, wie mit seinem Team einst vereinbart, seine Locken eingebüßt, doch seinen Speed ebenfalls nicht. Von der neunten Startposition aus arbeitete sich der 23-jährige Spanier unaufhaltsam nach vorn, und wenn Andrea Dovizioso es ihm mit der Power und der Bremsstabilität seiner Ducati auch schwer machte, als er einmal vorbei war, fuhr er dem Italiener innerhalb von zwei Kurven so davon, dass der sich nur wundern konnte. „Es war wie schon in Katar und Austin: Die Suzuki hat einen unglaublichen Kurvenspeed“, schüttelte Dovizioso den Kopf. Und auch Maverick Viñales hatte Rins im

In Spanien ein König: Marc Márquez fuhr einen fehlerfreien Sieg ein und ist wieder WM-Leader



Der unbelohnte Held: Pole-Sitter Fabio Quartararo ging das Getriebe ein



Maverick Viñales: Zurück aufs Podest



Álex Rins: Nach dem Austin-Sieg folgte eine unglaublich beeindruckende Aufholjagd bis Platz 2 in Jerez

Nu ein- und überholt. Márquez hatte Glück, dass er vorn schon so weit enteilt war, denn Rins war zum Schluss der Schnellste auf der Strecke.

„Ich habe viel Zeit an Dovizioso verloren, die Ducati zu überholen war nicht leicht“, gab Rins zu, der im Ziel von seinem Team genauso euphorisch gefeiert wurde wie bei seinem Sieg vor drei Wochen. Und das Selbstvertrauen des Suzuki-Werkspiloten ist nun noch einmal gestärkt worden. „Marc war vorn schon enteilt, ich wartete drauf, dass er eventuell einen Fehler macht, aber das hat er nicht. Aber wir haben den Speed, um den Sieg mitzukämpfen. Doch die MotoGP ist hart und verzeiht keine Schwächen. Wir arbeiten jetzt an unserem Qualifying, und ich versuche auch, mich auf einer Runde zu verbessern. Ich denke, dann können wir um Siege fahren und auch im Titelkampf mitreden.“

Noch mehr drin

Dass Ducati mit Dovizioso und Petrucci Fünfter und Sechster

wurde, zeigt, dass auch die Roten immer weniger Schwächen haben. „Unser Ziel war das Podest, das haben wir knapp verpasst, aber wir haben uns gegenüber dem Vorjahr klar verbessert“, stellte Andrea Dovizioso fest. Und Valentino Rossi, der an den Trainingstagen versackte, stieg im Rennen wieder zu Hochform auf. Allerdings steckte er lange hinter Jack Miller fest. Nachdem er den Australier überholen konnte, fuhr er eine gewaltige Aufholjagd und war dabei genauso schnell wie Márquez vorne. „Ich kann mich jetzt fragen, ob es besser gewesen wäre, vorn die mittlere Mischung zu wählen, damit hätte ich vielleicht zu Beginn den Kurvenspeed gehabt, mit dem ich an Jack vorbeigekommen wäre“, sinnierte Rossi. „Aber wir sind auf alle Fälle viel konkurrenzfähiger als vor einem Jahr, wir können wieder kämpfen.“

Nach dem Rennen wurde am Montag getestet, so könnten die Karten schon für Le Mans wieder neu gemischt sein. ■

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



HAT SIE DIESER SIEG IN JEREZ WIEDER REHABILITIERT?

Ja, so habe ich es empfunden. Ich bin glücklich über diesen Sieg, und ganz besonders darüber, wie ich ihn gemacht habe. Nach dem Fehler in Austin hatte ich mir gesagt, ich muss in Jerez hart arbeiten und versuchen, genau so zu gewinnen, wie ich dort unterwegs war. Und wir haben es geschafft. In den ersten Runden hatte ich nicht das Gefühl, deshalb habe ich mir gesagt, ich muss mich erst einmal beruhigen. Als dann weniger Sprit im Tank war und die Reifen zu rutschen begannen, habe ich begonnen anzugreifen, aber immer unter Kontrolle. Ich habe den Gegnern meine Stärke zeigen wollen. Das ist aufgegangen, darüber bin ich happy.

HAT ES GEHOLFEN, DASS ZUNÄCHST ZWEI HINTER IHNEN WAREN, DIE IN DER MEISTERSCHAFT KEINE GEFAHR SIND?

Als ich Quartararo und Morbidelli hinter mir sah, hatte ich schon gedacht, dass es gut ist, wenn sie hier bleiben, weil sie den anderen mehr Punkte wegnehmen. Ich habe dann auf den Bildschirmen gesehen, dass Quartararos Motorrad stehen geblieben ist. Aber da war ich bereits ein Stück enteilt.

WIE GEHT ES JETZT WEITER?

Honda arbeitet derzeit wirklich hart. Ich habe die Teilliste für den Test gesehen und ich habe ihnen schon gesagt, dass wir nur einen Tag haben. Aber ihre Begeisterung motiviert mich noch viel mehr. Wir konnten zeigen, dass wir stark sind, und wir werden noch stärker werden.

Harte Zeit für KTM-Piloten

Auch die harte Arbeit und das Testen konnte KTM nicht vor harten Zeiten in Jerez bewahren. Immerhin konnten sowohl Pol Espargaró als auch Johann Zarco punkten.

Von: Imre Paulovits

Nach den tollen Leistungen von Pol Espargaró und Miguel Oliveira in Austin sowie zwei ausgiebigen Testtagen in Le Mans kam das KTM-MotoGP-Aufgebot voller Erwartung nach Jerez. Doch auf dem andalusischen Kurs, der nach der Neuasphaltierung richtig viel Grip besitzt, kam die Ernüchterung. Pol Espargaró begann das erste freie Training nur auf dem 17. Platz. Und wenn er am Samstag auch zeigte, dass seine Rennpace für die Top 10 reichen könnte, kam er in der Q1 nicht über den 17. Startplatz hinaus. Johann Zarco begann zwar erstmals als bester KTM-Pilot, doch dann rutschte er wieder in Probleme und fiel am Freitag zweimal von der KTM RC16. „Dass ich als 18. trotzdem das beste Quali-Ergebnis dieser Saison hatte, ist das Positive“, sinnierte der Franzose. „Die neuen



Pol Espargaró (#44) vor Johann Zarco: Boxentafel falsch gelesen

Dinge haben etwas gebracht, aber die MotoGP ist unheimlich eng. Aber immerhin ist meine Balance jetzt besser, und ich kann besser mit dem Motorrad spielen.“

Im Rennen kam der Franzose erstmals gleich hinter seinem Teamkollegen Pol Espargaró ins Ziel und wurde 14. „Ich hätte gerne noch mehr Piloten überholt, aber mir fehlte es in der Beschleunigung, damit ich beim Bremsen nah genug dran war.

Jetzt hoffe ich, dass wir bei den Tests am Montag vor meinem Heim-GP in Le Mans noch einen Schritt nach vorne machen“, sagte Zarco. Pol Espargaró ärgerte sich zum Schluss: „Ich hatte meine Boxentafel falsch gelesen und dachte, das Rennen wäre bereits eine Runde früher zu Ende. Ich hatte schon Jorge Lorenzo überholt. Und dann habe ich den größten Fehler meiner ganzen Grand-Prix-Karriere gemacht.“ ■

KOMMENTAR

EIN KAMPF DER GENERATIONEN STEHT AN

Marc Márquez – Sinnbild für das junge, unerschrockene Talent, das den erfahrenen MotoGP-Piloten einheizt. Wie sehr mussten wir dieses Bild in Jerez doch korrigieren. Mittlerweile ist der siebenfache Weltmeister 26 Jahre alt, und erstmals war er sowohl nach dem Qualifying als auch nach dem Rennen der Älteste der ersten drei. Und das kommt nicht von ungefähr. Durch die gezielte Nachwuchsförderung und mörderisch konkurrenzfähige Moto3 und Moto2 sind nun Talente in der höchsten Liga angelangt, die auch einem solchen Jahrhundert-Talent in absehbarer Zeit das Leben schwermachen können. Valentino Rossi, der in diesem Umfeld wie ein Methusalem wirkt, weiß mit dieser Situation umzugehen. Und so können wir uns bald umso mehr auf den Kampf von mittlerweile Generationen freuen.



Imre Paulovits
Leiter
Motorradspport

AUS DEM FAHRERLAGER

DANI PEDROSA GEEHRT

Erstmals konnte man Dani Pedrosa öffentlich in den Farben des KTM-Werksteams im Fahrerlager umherlaufen sehen. Der zurückgetretene dreifache Weltmeister zeigte sich sehr fröhlich, wenn sein Schlüsselbein auch noch nicht ganz verheilt ist. Dafür wurde dem 33-jährigen Spanier eine große Ehre zuteil. Die Kurve 6 nach der langen Gegengeraden war bisher als Dry Sack bekannt, nun heißt sie offiziell Curva Dani Pedrosa. Am Donnerstagabend wurde dort auch eine Statue enthüllt, worüber der symbolische Samurai-Helm, der das Symbol des einstigen Honda-Werksfahrers war, angebracht ist. Marc Márquez freute sich für seinen ehemaligen Teamkollegen: „Sie

haben die richtige Kurve für ihn ausgesucht. In dieser war er unheimlich schnell. Wenn ich mir seine Daten ansehe, weiß ich noch immer nicht, wie ich dort so schnell fahren könnte.“

ENDE DER FAHNENSTANGE

In den letzten Jahren wurden beim ersten Europa-GP immer neue Superlative aufgeföhren. Dieses Jahr beschränkte sich das auf die Rundenzeiten, die in die nun ordentlich neu asphaltierte Strecke gebrannt wurden. Doch bei den immer größer und pompöser werdenden Hospitalitys scheint nun eine Grenze erreicht. Die großen Teams beließen es bei leicht überarbeiteten Varianten ihrer Vorjahres-Bewirtungspaläste. Und das ist im Sinne des Sports auch erst einmal gut so.

DIE GROSSE FIESTA

Der Hype um die spanischen MotoGP-Stars nimmt in Spanien auch jetzt noch zu. Überall um die Strecke herum waren Stände der einzelnen Fanclubs aufgebaut worden, in denen kräftig gefeiert wurde. Eine positive Nebenerscheinung: Diesmal wurde Marc Márquez nach seinem Sieg sogar von Rossi-Fans beklatscht.

EDLE PFERDE

Ducati-Werkspilot Andrea Dovizioso hat nicht nur in seinem Motor reichlich Pferde, auch seinen Helm zieren seit Jahren ein weißes und ein schwarzes Pferd als Symbole für Verstand und Instinkt. Nun konnte sich der Italiener die edelsten dieser Tiere in der Königlich-Andalusischen Reitschule in Jerez ansehen. ■ IP



Dovizioso zwischen dem weißen und dem schwarzen Pferd in der Arena

MOTOGP-ERGEBNISSE

Jerez (E) – 5. Mai 2019 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,575 km über 25 Runden à 4,423 km. 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 42 Grad. Schnitt des Siegers: 161,2 km/h

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	25	41.08,685 min	285,0 km/h	1.38,051 min	H/H	25
2. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	25	+1,654 sec	288,3 km/h	1.38,197 min	M/H	20
3. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	25	+2,443 sec	287,1 km/h	1.38,157 min	M/H	16
4. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 19	25	+2,804 sec	290,9 km/h	1.38,068 min	H/H	13
5. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 19	25	+4,748 sec	289,8 km/h	1.38,321 min	H/H	11
6. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	25	+7,547 sec	287,8 km/h	1.38,372 min	H/H	10
7. Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	25	+8,228 sec	284,6 km/h	1.38,322 min	H/H	9
8. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	25	+10,052 sec	290,2 km/h	1.38,312 min	H/M	8
9. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	25	+10,274 sec	286,0 km/h	1.38,463 min	H/H	7
10. Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	25	+13,402 sec	292,2 km/h	1.38,468 min	H/H	6
11. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	25	+15,431 sec	287,6 km/h	1.38,545 min	H/H	5
12. Jorge Lorenzo (E)	Honda RC 213 V	25	+18,473 sec	291,7 km/h	1.38,808 min	H/M	4
13. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	25	+20,156 sec	288,3 km/h	1.38,653 min	H/H	3
14. Johann Zarco (F)	KTM RC16	25	+26,706 sec	287,3 km/h	1.38,952 min	H/H	2
15. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP 18	25	+28,513 sec	288,3 km/h	1.38,957 min	H/H	1
16. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 17	25	+36,858 sec	286,0 km/h	1.39,117 min	H/H	-
17. Bradley Smith (GB)	Aprilia RS-GP	25	+41,390 sec	285,8 km/h	1.39,577 min	M/H	-
18. Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	25	+41,570 sec	286,0 km/h	1.39,642 min	H/H	-
19. Hafizh Syahrin (MAL)	KTM RC16	25	+50,568 sec	285,4 km/h	1.39,604 min	H/H	-
Nicht gewertet:							
Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 19	22	+3 Runden	292,0 km/h	1.38,419 min	H/H	-
Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	20	+5 Runden	291,6 km/h	1.38,362 min	M/H	-

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Quartararo	1.36,880 min
2. Morbidelli	1.36,962 min
3. Márquez	1.36,970 min
4. Dovizioso	1.37,018 min
5. Viñales	1.37,114 min
6. Crutchlow	1.37,175 min
7. Petrucci	1.37,209 min
8. Nakagami	1.37,332 min
9. Rins	1.37,351 min
10. Bagnaia	1.37,384 min
11. Lorenzo	1.37,496 min
12. Mir	1.37,514 min
13. Rossi	1.37,371 min
14. Bradl	1.37,406 min
15. Miller	1.37,605 min
16. A. Espargaró	1.37,625 min
17. P. Espargaró	1.37,798 min
18. Zarco	1.37,820 min
19. Smith	1.38,357 min
20. Rabat	1.38,403 min
21. Abraham	1.38,447 min
22. Oliveira	1.38,494 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	70
2. Rins	69
3. Dovizioso	67
4. Rossi	61
5. Petrucci	41
6. Viñales	30
7. Miller	29
8. Nakagami	29
9. Crutchlow	27
19. Bradl	6

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	76
2. Ducati	70
3. Suzuki	69
4. Yamaha	67
5. Aprilia	22
6. KTM	21

WM-STAND TEAMS

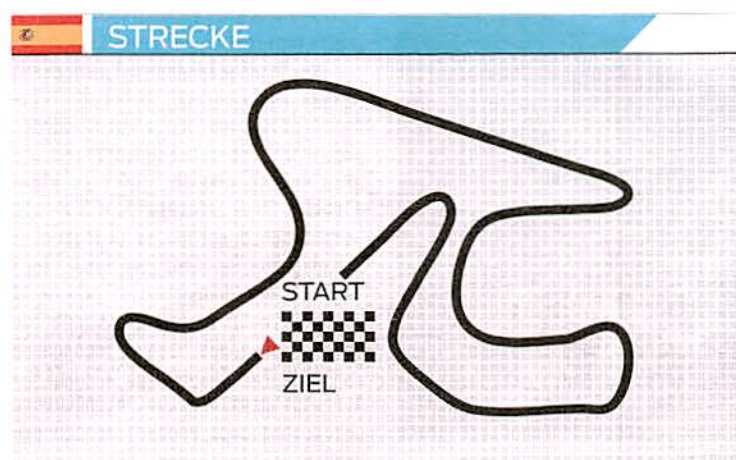
Team	Punkte
1. Mission Winnow Ducati	108
2. Monster Energy Yamaha MotoGP	91
3. Repsol Honda Team	81
4. Team Suzuki Ecstar	77
5. LCR Honda	56
6. Petronas Yamaha SRT	42
7. Pramac Racing	38
8. Red Bull KTM Factory Racing	28
9. Aprilia Racing Team Gresini	24
10. Red Bull KTM Tech3	7

„Wir sind im Fahrplan, Honda hat dazu sehr viel neues Material. Es sind aber noch 15 Rennen in diesem Jahr zu fahren.“

Marc Márquez

Rundenrekord: **1.38,051, Marc Márquez (Honda), 2019**
Quali-Rekord: **1.36,880, Fabio Quartararo (Yamaha), 2019**
Topspeedrekord: **295,9 km/h, Dani Pedrosa (Honda), 2014 und Andrea Iannone (Ducati), 2016**

CIRCUITO DE JEREZ (E) 4,423 KM



Marc Márquez: Wird es einen geben, der den Weltmeister stoppen kann?

Moto2

Baldassarri trotz dem Chaos

Nach einem Horror-Unfall und einem Restart behielt Lorenzo Baldassarri den klarsten Kopf und eroberte sich mit einem Sieg die WM-Führung zurück. Tom Lüthi bleibt kämpferisch.

Von: **Imre Paulovits**

Es war kein schöner Anblick. Gleich nach dem Start, als noch das ganze Feld beisammen war und um jeden Millimeter gekämpft wurde, ging der zu diesem Zeitpunkt an zweiter Stelle liegende Remy Gardner am Ausgang von Turn 1 einen Ticken zu heftig ans Gas und flog mit einem bösen Highsider ab. Die Fahrer um ihn herum zeigten erstaunliches Reaktionsvermögen, doch Álex Márquez hatte keine Chance. Er traf die Maschine von Gardner voll, und auch Dimas Ekky Pratama wurde von seiner Kalex gehobelt und dann von Marco Bezzecchi

überfahren. Als sich die Havarie, die sich bis Turn 2 zog, lichtete, wurde sofort mit der roten Flagge abgebrochen. Gardner und Pratama kamen ins Medical Center, Álex Márquez konnte wie durch ein Wunder unverletzt davonschleichen, doch als seine reichlich mitgenommene Kalex in die Box gebracht wurde, begann dort genauso das Rennen gegen die Zeit wie bei Tech3-KTM, um die Maschinen bis zu Restart wieder hinzukriegen. Bis die Boxengasse öffnete, war das Bike von Márquez zwar noch nicht fahrbereit, doch sie schafften es, sie während der Aufwärmrunde fertigzustellen, und der jüngere Márquez konnte aus der Boxengasse dem Feld auf der von 23 auf 15 Runden verkürzten Distanz hinterherhetzen.

Dort machte lange Zeit der gerade von seiner Handverletzung zurückgekehrte Augusto Fernández das Tempo, doch dann wurde er von seinem Teamkollegen Lorenzo Baldassarri überholt, und kurz vor Schluss schaffte es auch

Pole-Sitter Jorge Navarro an Fernández vorbei. „Ich bin glücklich, ich hatte beim ersten Start den Crash auch nur um ein Haar verfehlt“, gab Baldassarri hinterher zu. „Den zweiten Start habe ich dann besser erwischt, und als ich gesehen habe, dass Augusto beginnt Fehler zu machen, habe ich mich an die Spitze gesetzt und den entscheidenden Vorsprung rausgefahren.“

Balance neu finden

Tom Lüthi schaffte es nicht, das Tempo der ersten drei zu fahren. „Es sind aber immerhin schöne 13 Punkte“, sah der Schweizer die Sache positiv. „Aber um den Sieg zu kämpfen, dazu hatte ich einfach nicht den Vorderrad-Grip. Aber die Saison ist noch lang, man sollte den Baldassarri nicht jetzt schon als Weltmeister feiern.“ Dass Marcel Schrötter und er nicht mehr so klar vorne waren wie bei den Übersee-Grands-Prix, dafür hatte Teamchef Jürgen Lingg eine eindeutige Erklärung. „Der neue

Hinterreifen hat die feine Balance, die unsere Stärke war, wieder zunichtegemacht, nun müssen wir sie uns wieder erarbeiten.“ Schrötter war nach seinem 15. Platz auch nicht ganz glücklich. „Wir hatten noch gedacht, dass wir das Potenzial für die Top 6 haben, aber leider ist es nach dem Qualifying nicht mehr in die richtige Richtung gelaufen“, sinnierte er.

Dafür brachte Dominique Aegerter die MV auf den 13. Platz und freute sich über drei weitere Punkte. „Bei dem kurzen Rennen gab es in meiner Gruppe viele harte Kämpfe, aber das Motorrad hat richtig gut funktioniert, es wäre gar mehr drin gewesen, wenn das Rennen länger gedauert hätte.“ Auch Lukas Tulovic war zufrieden. „Platz 19 ist okay, und der Abstand zur Spitze ist auch wieder geringer geworden.“

Remy Gardner war am Nachmittag wieder bei seinen Freunden. Der Australier hat keine Brüche abbekommen, aber eine Gehirnerschütterung erlitten. ■

MotoGP

Honda zündet nächste Stufe

Stefan Bradl fuhr bei seinem Wildcard-Einsatz in Jerez einen Honda-Prototypen, der Marc Márquez schon bald gegen die Ducati wappnen soll.

Von: **Neil Spalding**

Honda hatte dieses Jahr einigen Kummer. Die Motorräder sind zwar jetzt so schnell wie die Ducati, doch sowohl bei Marc Márquez als auch Jorge Lorenzo waren Ketten abgesprungen – wegen des kontrollierten Flex des Chassis. Um bei voller Schräglage mit den Michelin-Reifen zu harmonisieren – besonders im Hinblick auf die extremen Schräglagen, die von Jorge Lorenzo erwartet wurden – wurden Rahmen und die neue Kohlefaser-Schwinge seitlich so weich, dass die Kraft, die an der Kette zieht, das Hinterrad so weit verzog, dass

die Kette so aus der Flucht lief, dass sie abspringen konnte.

Nun ließ Honda Stefan Bradl in Jerez ein Motorrad fahren, auf dessen Rahmen ein Kohlefaser-Überzug aufgeklebt war, dazu verwendete Bradl eine der alten, gebrauchten Alu-Schwingen.

Setzt man Kohlefaser richtig ein, lassen sich die seitlichen Verwindungen beibehalten und die Torsionsverwindungen so reduzieren, dass die Bremsstabilität gewahrt oder gar verbessert wird. Auffällig ist auch, dass die Verstärkung nicht ganz bis zum

Lenkkopf geht und so den Flex und damit das Vorderradgefühl nicht verändert. Es ist sehr wahrscheinlich, dass der Alu-Rahmen, der sich nun unter dem Kohlefaser-Überzug verbirgt, etwas schwächer ausgelegt ist als der vorige, nun eine steifere Schwinge verwendet wird und so das Gesamt-Flexverhalten in maximaler Schräglage beibehalten wird, ohne dass die Kettenflucht sich zu sehr ändert.

An Bradls Motorrad fiel noch etwas auf: Es hatte unter der Sitzbank genau so einen Massedämpfer, wie ihn Ducati benutzt. Bradl, der selbst zugibt, dass er drei Grands Prix hintereinander fahren müsste, damit er voll in den Rhythmus kommt, war nur 0,15 Sekunden langsamer als Cal Crutchlow und hängte Jorge Lorenzo ab. Das neue Motorrad scheint viel Potenzial in sich zu bergen und wurde am Montag auch von den Werksfahrern getestet. ■



Honda-Prototyp von Stefan Bradl: Aufgeklebte Kohlefaser-Verstärkung



Lorenzo Baldassarri: Sieg und erneute WM-Führung für den Italiener



Drama nach dem ersten Start: Gardner stürzt, Lüthi kommt vorbei, Márquez nicht

NACHRICHTEN

MOTO2

Die Entwicklung der Moto2-Maschinen mit dem neuen Triumph-Motor nimmt jetzt erst richtig Fahrt auf. Kalex hält neue Teile bereit, am Dienstag testen Marc VDS, Pons, SAG und Honda Asia in Jerez, Intact, VR46 und Italtrans in Aragón. Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel: „Dunlop hat nun einen neuen, etwas breiteren Hinterrifen gebracht, der viel Grip hat und hält. Da müssen wir nun am Setup arbeiten, denn der dreht das Motorrad schon ziemlich auf den Kopf. Dazu haben wir einige Teile fertig, mit denen wir eine Richtung für die Zukunft finden wollen.“

Während Speed Up auch sehr schnell ist, hat KTM weiterhin einen Rückstand, und nun wird daran gearbeitet, den wett-zumachen. Das Team von Aki Ajo testet diese Woche neue Rahmen und Schwingen, diese könnten schon in Le Mans zum

Einsatz kommen. Nach dem Frankreich-GP geht man noch einmal in Barcelona testen. MV Agusta hat gar zwei neue Rahmen fertig, diese aber jeweils in zwei Versionen, denn bei den Italienern ist an dem Stahl-Gitterrohr-Vorderteil die gefräste Schwingenlagerung angeschraubt. Auch MV Agusta wird in Barcelona noch einmal testen, dann geht man noch einmal in den Windkanal. So will man für den Heim-GP in Mugello ein völlig neues Motorrad fertig haben.

MOTOE

In Jerez trafen sich die Teams der MotoE und besprachen die nächsten Schritte bei und nach dem nächsten Test in Valencia Mitte Juni. Nach dem Brand beim Test in Jerez werden die E-Bikes in Zukunft aus Sicherheitsgründen außerhalb des Grand-Prix-Fahrerlagers geladen.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Jerez (E) – 5. Mai 2019 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 66,345 km über 15 Runden à 4,423 km. 29 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 40 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	15	25.33,841 min	1.41,539 min	25
2. Jorge Navarro (E)	Speed Up	15	+0,359 sec	1.41,583 min	20
3. Augusto Fernández (E)	Kalex	15	+1,091 sec	1.41,576 min	16
4. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	15	+2,428 sec	1.41,601 min	13
5. Brad Binder (ZA)	KTM	15	+3,767 sec	1.41,604 min	11
6. Xavi Vierge (E)	Kalex	15	+4,955 sec	1.41,708 min	10
7. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	15	+7,842 sec	1.41,918 min	9
8. Luca Marini (I)	Kalex	15	+8,026 sec	1.41,955 min	8
9. Nicolò Bulega (I)	Kalex	15	+8,571 sec	1.41,986 min	7
10. Iker Lecuona (E)	KTM	15	+10,235 sec	1.42,026 min	6
11. Enea Bastianini (I)	Kalex	15	+10,445 sec	1.41,776 min	5
12. Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	15	+12,708 sec	1.42,079 min	4
13. Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta	15	+14,179 sec	1.41,981 min	3
14. Andrea Locatelli (I)	Kalex	15	+15,470 sec	1.42,274 min	2
15. Marcel Schrötter (D)	Kalex	15	+16,188 sec	1.42,464 min	1
16. Bo Bendsneyder (NL)	NTS	15	+18,335 sec	1.42,422 min	-
17. Somkiat Chantira (T)	Kalex	15	+20,944 sec	1.42,532 min	-
18. Steven Odendaal (SA)	NTS	15	+22,591 sec	1.42,737 min	-
19. Lukas Tulovic (D)	KTM	15	+25,896 sec	1.42,858 min	-
20. Joe Roberts (USA)	KTM	15	+27,150 sec	1.42,893 min	-
21. Stefano Manzi (I)	MV Agusta	15	+27,887 sec	1.42,580 min	-
22. Marco Bezzecchi (I)	KTM	15	+28,312 sec	1.42,653 min	-
23. Philipp Öttl (D)	KTM	15	+29,063 sec	1.43,034 min	-
24. Álex Márquez (E)	Kalex	15	+32,311 sec	1.42,821 min	-
25. Xavi Cardelus (E)	KTM	15	+1.01,987 min	1.45,182 min	-

Nicht gewertet:

Jorge Martín (E)	KTM	7	+8 Runden	1.42,520 min	-
Sam Lowes (GB)	Kalex	7	+8 Runden	1.41,830 min	-
Mattia Pasini (I)	KTM	5	+10 Runden	1.42,744 min	-
Simone Corsi (I)	Kalex	3	+12 Runden	1.42,440 min	-

Nicht gestartet:

Remy Gardner (AUS)	Kalex				
--------------------	-------	--	--	--	--

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Baldassarri	75
2. Lüthi	58
3. Schrötter	48
4. Navarro	44
5. Gardner	38
6. Márquez	36
7. Marini	35
8. Fernández	27
22. Aegerter	5
23. Raffin	3

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	100
2. Speed Up	49
3. KTM	29

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Flexbox HP 40	115
2. Dynavolt Intact GP	106
3. Onexox TKKR SAG Team	55

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Navarro	1.41,182 min
2. Márquez	1.41,273 min
3. Fernández	1.41,323 min
4. Gardner	1.41,366 min
5. Bulega	1.41,393 min
6. Baldassarri	1.41,450 min
7. Di Giannantonio	1.41,451 min
8. Lüthi	1.41,458 min
9. Nagashima	1.41,460 min
10. Binder	1.41,528 min
11. Lowes	1.41,650 min
12. Vierge	1.41,660 min
13. Marini	1.41,806 min
14. Schrötter	1.41,834 min
15. Locatelli	1.41,837 min
16. Lecuona	1.41,850 min
17. Corsi	1.41,935 min
18. Bastianini	1.41,958 min
19. Manzi	1.41,896 min
20. Bendsneyder	1.41,923 min
21. Chantira	1.41,932 min
22. Martín	1.41,953 min
23. Aegerter	1.42,014 min
28. Tulovic	1.42,622 min
30. Öttl	1.42,817 min

Moto3

Antonelli und Suzuki lassen Sim

Das Moto3-Rennen in Jerez nahm ein sehr emotionales Ende: Niccolò Antonelli und Tatsuki Suzuki fuhren einen Doppelsieg für Paolo Simoncelli heraus, 15 Jahre nach dem ersten Sieg seines verstorbenen Sohnes auf ebendieser Strecke.

Von: Imre Paulovits

Paolo Simoncelli wusste nicht, wo er zuerst hinrennen und wen er zuerst umarmen sollte. Der Mann, der nach dem tragischen Tod seines Sohnes vor siebeneinhalb Jahren ein neues Lebensziel darin gefunden hatte, anderen jungen Talenten den gleichen Weg zu ebnen, erlebte das erste Podest seines Moto3-WM-Teams. Und es wurde gleich ein Doppelsieg. Dazu genau 15 Jahre, nachdem der heute noch schmerzlich vermisste Marco

Simoncelli 2004 hier in Jerez die Pole-Position, die schnellste Rennrunde und seinen ersten GP-Sieg auf einer 125er Aprilia herausgefahren hatte.

Als seine beiden Fahrer überglücklich in der Pressekonferenz weilten, war Simoncelli in seiner Box in sich gekehrt. „Der weint jetzt noch, es ist unglaublich, was wir heute hier geschafft haben“, freute sich Tatsuki Suzuki. „Ich bin sehr glücklich, dass wir Paolo nach all dem, was er für uns getan hat, mit diesem Sieg beschenken konnten.“

„Nur wer je Moto3 gefahren ist, weiß, was in so einem Rennen abläuft“, erklärte Niccolò Antonelli, der das erste Mal nach Katar 2016 wieder gewinnen konnte, und den Simoncelli nicht hatte fallen lassen. „Es ist ein unglaubliches Gefühl, nach so langer Zeit wieder ganz oben zu stehen. Man kann gar nicht beschreiben, wie sich Paolo Simoncelli für sein Team einsetzt. Wir wohnen oft bei ihm, er ist wie ein Vater. Am

Donnerstag hat er uns in das gleiche Lokal mitgenommen, wo er an dem Tag, an dem Marco seinen ersten GP-Sieg feierte, mit ihm gefrühstückt hat. Aber jetzt sollten wir immer dahin gehen.“

Wenn Áron Canet das Podest diesmal auch verpasste, übernahm der Pilot des gemeinsamen Teams von Peter Öttl und Max Biaggi mit seinem vierten Platz die WM-Führung. „Jerez war für mich immer eine schwierige Strecke“, gab Canet zu. „Das Rennen war sehr hart. Ich war mehrmals in Sturzgefahr. Darum bin ich mit diesem vierten Rang mehr als zufrieden. Es war unser Ziel, das Rennen zu beenden. Das ist wichtig für die Meisterschaft. Diese Strategie hat sich bisher ausgezahlt und wir werden sie auch weiterverfolgen.“

Doch damit es auch so weiterläuft, soll nichts dem Zufall überlassen werden: Bevor es nach Le Mans weitergeht, testet die derzeit stärkste KTM-Truppe noch zwei Tage in Jerez. ■



Moto3

Jakub Kornfeil kämpft endlich ganz vorne mit

Der frisch von seinem Schlüsselbeinbruch zurückgekehrte Jakub Kornfeil ließ das Prüstel-Team jubeln. Er mischte in der Spitzengruppe mit und wurde Siebter.

Manchmal schreibt der Rennsport Geschichten, in der Freud und Leid gleichermaßen den Ton angeben. Drei Wochen, nachdem sich Jakub Kornfeil in Austin das Schlüsselbein gebrochen hatte, konnte sich der 26-jährige Tscheche direkt an die Spitzengruppe heften und war schon mit im Kampf um Platz 3. Doch dann führte ein Fehler wenige Kurven vor dem Ziel fast zu einem Sturz, so konnte er noch den 7. Platz retten.

„Ich fühlte mich im Rennen wirklich stark, obwohl ich einen Weg finden musste, es durchzuhalten. Ich fand schnell einen Rhythmus und mein Renntempo

war schneller denn je hier in Jerez. In der letzten Runde ist viel passiert. In Kurve 11 bin ich fast hoch über das Vorderrad gestürzt“, berichtete er. „Es war ein kniffliges Rennen mit vielen Ereignissen, und ich bin mir sicher, dass mich der Fehler heute einen Podiumsplatz gekostet hat. Ich freue mich schon jetzt auf Le Mans, weil mir diese Strecke gefällt und ich viel fitter sein werde.“ ■ IP



Jakub Kornfeil: Starkes Tempo

MotoGP Rookies Cup

Japan-Spanien

Am ersten Wochenende des diesjährigen MotoGP Rookies Cup teilten sich der Japaner Yuki Kunii und der Spanier Carlos Tatay die Siege. Doch es gibt auch Hoffnungen aus Deutschland und der Schweiz.

Es fällt in der 13. MotoGP-Rookies-Cup-Saison auf, wie viele alte Hasen sich um die Neulinge kümmern. Und Laurent Fellon, der einst Johann Zarco betreute, ist zurückgekehrt – mit seinem eigenen Sohn Lorenzo.

Die Rennen machten drei Fahrer unter sich aus: Der 16-jährige Japaner Yuki Kunii, der schon die Pole-Position herausgefahren hatte, setzte sich zum Schluss im Trio mit dem 15-jährigen Carlos Tatay und dem 15-jährigen Belgier Barry Baltus durch. Im zweiten Lauf drehte Tatay den Spieß um

und schlug Kunii auf der Ziellinie. Baltus hatte in der letzten Runde einen fürchterlichen Highsider und konnte froh sein, diesen unbeschadet überstanden zu haben.

Der 17-jährige Schweizer Jason Dupasquier, der eigentlich schon letztes Jahr hätte teilnehmen sollen aber wegen einer Beinverletzung pausieren musste, qualifizierte sich als Fünfter, schaffte im ersten Rennen den siebten und im zweiten gar den vierten Platz. Der Schützling von Tom Lüthi nahm auch gerne dessen Tipps in Jerez an: „Im ersten Rennen hatte ich ein paar Probleme in der ersten Runde, und Tom hatte mir erklärt, auf was ich mehr achten muss. Das hat im zweiten Rennen den Unterschied gemacht.“

Sein 14-jähriger Landsmann Noah Dettweiler wurde im ersten Rennen 15, im zweiten stürzte er und knackte sich seinen rechten kleinen Finger an. „Ich konnte mein Gefühl über das Wochenende

Antonielli gewinnen



Emotionaler Moment: Moto3-Podest mit zwei SIC58-Piloten (L.)

unentschieden

immer weiter verbessern“, freute sich Dettweiler. „Gleich Punkte im ersten Rennen war wirklich gut. Leider bin ich in der zweiten Runde des zweiten Rennens runtergefliegen, aber das gehört mit dazu. In zwei Wochen sollte ich wieder fit sein.“

Der 13-jährige Phillip Tonn wurde in Jerez von Dirk Heidolf und Toni Finsterbusch betreut. Der dreifache Minibike-Meister zeigte viel Respekt vor seinen erfahrenen Cup-Rivalen, wurde im ersten Rennen 19, im zweiten 18. „Ich habe mich dem Samstag gegenüber um zwei Sekunden gesteigert“, freute sich Tonn. ■ IP



1. Rennen: Kunii (#92) vor Tatay



Jason Dupasquier (#50) gut dabel

CUP-STAND

Fahrer	Punkte
1. Carlos Tatay (E)	45
2. Yuki Kunii (J)	45
3. David Salvador (E)	23
4. Jason Dupasquier (CH)	22
18. Noah Dettweiler (CH)	1

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Jerez (E) – 5. Mai 2019 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 97,306 km über 22 Runden à 4,423 km. 31 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 30 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Niccolò Antonelli (I)	Honda	22	39.30,327 min	146,623 min	25
2. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	22	+0,242 sec	146,753 min	20
3. Celestino Vietti (I)	KTM	22	+0,305 sec	146,414 min	16
4. Arón Canet (E)	KTM	22	+0,472 sec	146,469 min	13
5. Albert Arenas (E)	KTM	22	+0,563 sec	146,785 min	11
6. Kaito Toba (J)	Honda	22	+1,133 sec	146,760 min	10
7. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	22	+1,187 sec	146,462 min	9
8. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	22	+1,291 sec	146,425 min	8
9. Ai Ogura (J)	Honda	22	+1,430 sec	146,948 min	7
10. Andrea Migno (I)	KTM	22	+1,441 sec	146,811 min	6
11. Darryn Binder (ZA)	KTM	22	+6,836 sec	146,784 min	5
12. John McPhee (GB)	Honda	22	+6,851 sec	146,365 min	4
13. Kazuki Masaki (J)	KTM	22	+7,104 sec	147,063 min	3
14. Alonso Lopez (E)	Honda	22	+7,113 sec	147,223 min	2
15. Ayumu Sasaki (J)	Honda	22	+7,119 sec	146,707 min	1
16. Dennis Foggia (I)	KTM	22	+8,968 sec	146,748 min	-
17. Tony Arbolino (I)	Honda	22	+10,252 sec	146,854 min	-
18. Can Öncü (TR)	KTM	22	+15,474 sec	147,044 min	-
19. Stefano Nepa (I)	KTM	22	+30,984 sec	147,438 min	-
20. Vicente Perez (E)	KTM	22	+31,035 sec	147,700 min	-
21. Riccardo Rossi (I)	Honda	22	+38,862 sec	147,433 min	-
22. Meikon Kawakami (BR)	KTM	22	+47,894 sec	147,717 min	-
23. Marcos Ramírez (E)	Honda	22	+114,849 min	146,835 min	-
Nicht gewertet:					
Makar Yurchenko (KZ)	KTM	21	+1 Runde	147,347 min	-
Sergio Garcia (E)	Honda	18	+4 Runden	146,767 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Canet	58
2. Antonelli	57
3. Masia	45
4. Toba	41
5. Dalla Porta	40
6. Vietti	36
7. Migno	29
8. Binder	26
9. Arbolino	26
10. Rodrigo	24

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. KTM	82
2. Honda	79

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. SIC58 Squadra Corse	80
2. Bester Capital Dubai	74
3. Leopard Racing	64
4. Sterilgarda Max Racing Team	58
5. Honda Team Asia	58
6. Sky Racing Team VR46	50
7. Sama Qatar Angel Nieto Team	40
8. VNE Snipers	33
9. CIP Green Power	26
10. Kömmerling Gresini Moto3	24

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Dalla Porta	146,011 min
2. Suzuki	146,015 min
3. Vietti	146,195 min
4. Antonelli	146,232 min
5. Foggia	146,356 min
6. Rodrigo	146,425 min
7. Canet	146,441 min
8. Ramírez	146,472 min
9. Arenas	146,498 min
10. Fenati	146,539 min
11. Sasaki	146,668 min
12. Kornfeil	146,906 min
13. Migno	146,980 min
14. McPhee	147,130 min
15. Masia	147,401 min
16. Nepa	147,410 min
17. Fernández	147,669 min
18. Yurchenko	147,843 min
19. Arbolino	146,392 min
20. Ogura	146,629 min
21. Lopez	146,781 min
22. Masaki	146,991 min
23. Garcia	147,065 min
24. Toba	147,146 min
25. Binder	147,515 min
26. Öncü	147,583 min
27. Rossi	147,605 min
28. Salac	147,999 min
29. Perez	148,422 min
30. Booth-Amos	148,440 min

„Wir sind vor dem Fahrplan“

BMW hat bei seiner Rückkehr in die Superbike-WM erstaunlich schnelle Fortschritte gemacht. BMW-Motorrad-Motorsport-Direktor Marc Bongers erklärt, wie es dazu kam und welche Schritte in Vorbereitung sind.

Von: Imre Paulovits

Warum fahren Sie in der Superbike-WM noch mit einem Superstock-Motor?

Der Startschuss von dem ganzen Projekt war sehr spät. Der Motor ist bei der neuen S 1000 RR auch komplett neu, da müssen wir erst lernen, auf was er wie reagiert. Da gibt es viele Sachen, die man an einem solchen Motor lernen kann. Wir bereiten uns da lieber besser drauf vor. Mit dem Superstock-Motor stehen wir ja nicht so schlecht da. Und auch den musste man erst mit Abgasanlage und Elektronik applizieren. Und der neue Motor hat variable Steuerzeiten, das macht die Fertigung von Sonderteilen automatisch richtig komplex und dauert von allem am längsten. Man musste das Material für die ersten zwei Rennen auch brutal früh verschicken, und da haben wir gesagt, da gehen wir erst einmal auf Nummer sicher. Es gab ja noch eine Menge Sachen, die wir fertigbringen mussten, wie die Kühlung für Thailand.

Es ist schon erstaunlich, dass ein Superstock-Motor im richtigen Umfeld in der Superbike-WM so gut mithalten kann.

Ja, das ist schon sehr erfreulich. Das sind natürlich von Hand aufgebaute Motoren, wo wir alle Grenzen innerhalb der FIM-Regeln ausgenutzt haben. Und das Getriebe ist Superbike.

Wie stehen Sie aus Ihrer Sicht sonst da?

Wir haben uns im Bereich des Chassis verbessert, aber man sieht, dass wir auf der Motorenseite nach wie vor ein Defizit haben. Wir haben seit Saisonbeginn einige aerodynamische Sachen gemacht, die schlicht und



„Wir haben nach dem Reglement beim Motor nur zwei Evolutionsstufen im Jahr. Da muss man sich genau überlegen, wann man sie bringt.“

Marc Bongers

einfach noch gefehlt haben, weil sie noch nicht fertig waren. Und das hat uns zu Saisonbeginn so einiges gekostet. Dazu haben wir anfangs bei der Getriebe-Abstufung einige Fehler gemacht, wodurch wir in Australien noch arg

im Rückstand waren. Aber wir arbeiten uns langsam, aber sicher in Richtung vorne.

Kommt für Imola der Superbike-Motor?

Wir müssen es noch bestätigen. Wir werden es erst in Imola sagen, ob ja oder nein. Das ist ein ziemlich langer Prozess. Die Leistungsentwicklung haben wir bereits betrieben, wir sind jetzt bei der Teilebeschaffung und der Applikation für so einen Motor und letztendlich der Absicherung. Das müssen wir uns wohl überlegen – ob wir uns erst auf andere Sachen konzentrieren, denn Imola ist auch nicht so leistungskritisch. Innerhalb der nächsten drei Rennen kommt der Superbike-Motor ganz sicher.



Markus Reiterberger (#28) vor Tom Sykes: Noch mit Superstock-Motor

Ist der Zeitpunkt mehr eine Frage der Haltbarkeit oder eine von Zulieferungsteilen?

Das läuft parallel. Im Moment warten wir noch auf die letzten Teile. Wir hatten in Aragón aber auch eine neue Software gebracht, womit die geteilte Drosselklappe angesteuert wird. Aber die Software für die Verwendung im Superbike umzusetzen, war ein großer Aufwand, und man muss ihn auf einem gewissen Motor machen. Da haben wir uns gesagt, das machen wir zuerst auf dem Motor, mit dem wir die ersten Rennen bereits bestritten haben. Die geteilte Klappe hat sich nun bestätigt, jetzt müssen wir es auf den neuen Motor übertragen. Außerdem müssen wir uns die Schritte bei der Leistung gut überlegen, denn nach dem Reglement haben wir nur zwei freie Evolutionsstufen im Jahr. Genauer gesagt nur eine, aber bei einem neuen Modell und Konzeptionspunkten haben wir zwei. Doch auch da dürfen wir keine Schüsse verpulvern, die nicht so viel bringen. Da müssen wir genau analysieren, ob wir es jetzt schon bringen oder erst auf die nächste Stufe in unserer eigenen Entwicklung warten. Es ist weniger eine Frage, dass alles fertig ist, sondern mehr die, wie man das Ganze plant.

Was erwarten Sie von dem ersten Update?

Es ist eine Kombination aus Spitzenleistung, Drehmoment und Fahrbarkeit. Wir verlieren zum Beispiel in Aragón im letzten Sektor, wo eigentlich alles unter Vollast ist, auf die Ducati fünf Zehntel. Ich hoffe, dass wir das zumindest auf zwei Zehntel reduzieren können. Da reden wir von irgendwas zwischen 5 und 10 PS.

Sind Sie bei Ergebnissen im Fahrplan?

Da sind wir sogar etwas vor dem Fahrplan. Das Paket von dem Motorrad scheint wirklich gut zu sein, die Sachen, die wir im Winter entwickelt und seither gebracht haben, brachten in der Regel auch Schritte nach vorne. So sind wir mehr als zufrieden mit dem, wo wir stehen. Das heißt aber nicht, dass wir nicht weiter Vollgas geben. ■

Superbike-WM

Ducati im Angriffsmodus

Nicht nur, dass Ducati dank Álvaro Bautista alle bisherigen Superbike-WM-Läufe der Saison gewonnen hat. Beim Heimspiel werden die Italiener auch zahlenmäßig mit die Stärksten sein.

Von: **Imre Paulovits**

Beim privaten Test in der vorletzten Woche hatte Álvaro Bautista in Imola gezeigt, dass auch auf der Strecke, die er zuvor nur vom Vorbeifahren auf der Autobahn in Richtung Misano kannte, der Sieg nur über ihn gehen wird.

Doch dass bislang nur vier Ducati Panigale V4 R in der Superbike-WM Kawasaki zumindest bei der grünen Farbe im Feld eine Dominanz verschaffte, wurde im Vorfeld des Heimrennens ebenfalls eliminiert. Denn mit Lorenzo Zanetti, der für das Team von Motocorsa Racing in

der italienischen Superbike-Meisterschaft fährt, kommt in Imola ein fünfter Ducati-Pilot mit Wildcard hinzu und egalisiert damit die Markenstärke.

Zanetti war von 2010 bis 2017 in der Superstock-1000-EM und in der Supersport-WM unterwegs und hat in beiden Serien Siege eingefahren. Er war auch bereits 2012 ein Jahr in der Superbike-WM unterwegs. Doch nun ist der mittlerweile 31-jährige mit der

Panigale V4 R ungleich besser bewaffnet. Er hat auch beim privaten Test in Imola teilgenommen und ist so bestens auf sein Heimrennen vorbereitet. Allerdings erlebt dieses Motorrad auch sein Renndebüt, denn in der italienischen Meisterschaft gab es noch keine Rennen. „Es war nicht leicht, dieses Projekt auf die Beine zu stellen, aber ich freue mich schon richtig“, zeigt sich Zanetti euphorisch. ■



Lorenzo Zanetti auf der Panigale von Motocorsa Racing: Wildcard in Imola

Imola 200 Revival

Stars und Wolkenbruch

Der 200-Meilen-Klassiker der 1970er-Jahre erlebt seit Kurzem ein erfolgreiches Revival als Klassik-Veranstaltung. In diesem Jahr wurden die Stars am Sonntag begossen.

Von: **Hartmut Reuschel**

Nachdem mit dem 200-Meilen-Rennen in Imola 1985 nach 13 Ausgaben Schluss war, gab es 2010 in der Classic-Szene viel Zustimmung und Applaus, als ein Revival aus der Taufe gehoben wurde, das nun zum vierten Mal stattfand.

Dabei liegt der besondere Reiz nicht nur an den legendären Rennmaschinen. Mit Steve Baker (1976), Johnny Cecotto (1975, 1978 und 1980) und Graeme Crosby (1982) nahmen auch drei ehemalige Sieger teil – ergänzt

durch Hochkaräter wie Christian Sarron, Carlos Lavado, Troy Bayliss, Eugenio Lazzarini und Kork Ballington, womit insgesamt sieben ehemalige Motorradweltmeister am Start waren.

Leider spielte der Wettergott am Sonntag nicht mit, und Regen, Wind und Kälte sorgten dafür,

dass nicht nur die Zuschauer fast ganz ausblieben. Auch mehrere angekündigte Piloten wie Mick Doohan und Phil Read wurden am Autodromo Enzo e Dino Ferrari nicht gesichtet. So blieb es am Sonntag bei Dauerregen nach dem Training bei einem Foto-Shooting der Teilnehmer. ■



Am Samstag war es noch trocken: Cecotto (#4) vor Lavado (#31) und Baldé (#20)

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Ilya Mikhalchik wird die 8 Stunden vom Slovakia-Ring nicht fahren und sich voll auf den IDM-Start eine Woche danach konzentrieren. Stattdessen bot das Team von Viktor Noss den schnellen Tschechen Michal Filla auf. Der verletzte sich aber und wurde noch vor dem Wochenende durch Jan Böhn ersetzt. Doch auch Böhn verletzte sich. In letzter Sekunde wurde sich die BMW-Mannschaft mit dem Briten James Westmoreland einig, der zuletzt in Le Mans sein EWC-Debüt gegeben hatte und seither Langstrecken-Infiziert ist.

ENDURANCE-WM

Randy de Puniet steht in Diensten des französischen MotoGP-Übertragungs-Teams und musste am Sonntag Jerez de la Frontera fluchtartig verlassen. Seit Dienstag wird am Slovakia-Ring getestet, wo am Samstag der nächste 8 Stunden-Lauf der Langstrecken-WM stattfinden wird. Dort will De Puniet mit seinen Teamkollegen Yonny Hernandez und Sebastien Gimbert voll auf Sieg gehen.

ROADRACING

Die Road Racing Cracks vom Honda-Werksteam haben mit Ian Hutchinson und Davo Johnson den ersten Test des Jahres gefahren. Dabei konnten beide Piloten sowohl die Supersport-, Superstock- als auch die Superbike-CBRs auf Herz und Nieren prüfen. Beide zeigten sich begeistert.

CLASSIC RACING

Heinz Rosner, der im Januar 80 Jahre jung wurde, kann es noch immer nicht lassen. Der 250ccm-WM-Dritte von 1968, der zwischen 1964 und 1969 insgesamt 26 Grand-Prix-Podeste auf MZ herausfuhr, nahm letztes Wochenende am Autobahnspinn-Rennen in Weixdorf teil, einer Gedenkveranstaltung an Ewald Kluge, der 1938 auf DKW den ersten Isle-of-Man-TT-Sieg eines deutschen Piloten feierte.



Junger Brite vor jungem Briten: Sieger Freeman

AGRATI

Enduro-WM Valpaços

Bruderkampf

Sie sind beide junge Briten und fahren beide auf Beta. Doch es gibt keine Teamorder, denn beide fahren in unterschiedlichen Klassen und für unterschiedliche Teams. GP-Titelverteidiger Steve Holcombe musste sich in Portugal am zweiten Tag Landsmann Brad Freeman beugen.

Von: **Robert Pairan**

Dabei sprach zunächst alles für Holcombe: Schon den vorabendlichen Prolog konnte der Fahrer aus dem Beta-Worksteam als Sieger beenden. Am ersten Fahrtag im sommerlich warmen Nordportugal kam es nur kurz zu einem Straucheln, bevor er die Führung wieder übernahm und diese dann bis ins Ziel immer weiter ausbaute. „Ich hatte in der ersten der vier Runden ein wenig Probleme, meinen Rhythmus zu finden. In der ersten Prüfung, dem Extremtest, hatte ich sogar gleich Zeit verloren“, bekannte der Doppelweltmeister.

Sturz nach Druck

Am zweiten Tag verlor der bis dahin erneut in Führung liegen-

de Holcombe nach der Hälfte der Distanz ausgerechnet im von ihm sonst favorisierten Endurotest über elf Sekunden auf Freeman. Im gleichen Test in der Abschluss-Runde verlor er erneut zehn Sekunden und war damit chancenlos auf den zweiten Platz zurückgefallen.

„Ich habe versucht, einen vernünftigen Vorsprung herauszufahren, aber Freeman war mir auf den Fersen. Also habe ich noch härter gekämpft, und dann passierte das, was passiert, wenn man an die Grenzen geht. Ich hatte einen Sturz. Danach wollte ich in der letzten Runde erneut angreifen und hatte mich schon herangearbeitet – da hatte ich den nächsten Sturz.“ Insgesamt war Holcombe aber mit dem Resultat zufrieden.

Gesamtsieg im Enduro-GP

Für Freeman war es der erste Gesamtsieg im Enduro-GP, doch der erst 22-jährige Brite ist als Senk-

rechtstarter von der Europameisterschaft schon bis zum E1-Weltmeistertitel gekommen.

Alex Salvini meldete sich höchst eindrucksvoll nach seinem Desaster beim Auftakt in Deutschland zurück, wo er durch einen defekten Kühlerschlauch vier Strafminuten kassierte: Der Italiener gewann in Portugal nicht nur an beiden Tagen die E2-Klasse, sondern fuhr in der GP-Wertung jeweils auf den dritten Tagesrang.

Sein eigentlich härtester Konkurrent Loïc Larrieu musste wegen technischer Probleme am Samstag vorzeitig aufgeben. Doch auch der Tausch des Motors behob die Probleme offensichtlich nicht, denn das Team schaffte es nicht rechtzeitig, das Motorrad wieder in den Parc fermé zu bringen, womit dem Franzosen gleich zwei Wertungstage in der Meisterschaft fehlen.

Den weiten Weg nach Portugal (und Spanien am kommen-

den Wochenende) nahm nur ein Deutscher in der GP-Wertung auf sich: Eddi Hübner, der amtierende Deutsche E2-Meister, zeigte sich anschließend ganz zufrieden: „Ich hatte tatsächlich nur einen einzigen Sturz, sonst bin ich gut durchgekommen.“ Nach zwei zehnten Plätzen wird der KTM-Fahrer auf dem neunten Meisterschaftsrank gezählt. „Es ist total harter und felsiger Boden hier, nicht unbedingt meine Welt. Dass ich es sonst noch besser kann, hatte ich in Dahlen gezeigt.“

Gerüchte um GasGas

Ebenfalls am Start und im Ziel waren zwei deutsche Junioren mit 125ern im Youth-Cup. Für Luca Fischeder und Sherco-Teamkollege Karl Weigelt der beste Weg, um internationale Erfahrung zu sammeln. Nach Strafzeiten am Vortag kamen beide Fahrer ohne Strafpunkte am zweiten Tag ins Ziel und in die Punkteränge.

Nicht am Start war das GasGas-Worksteam mit beispielsweise Ex-Weltmeister Christophe Nambotin. Im Fahrerlager wurden schon Gerüchte gehandelt, dass der spanische Hersteller erneut zum Verkauf stehe. Eine Pressemitteilung der Spanier am Sonntag erklärte, dass sich GasGas zukünftig international nur noch an ausgewählten Enduro-Wettbewerben des GP und der WESS beteiligen werde. ■



Weiter Weg: Eddie Hübner

PAIRAN

ENDURO-WM

Valpaços (P)

1. Lauf, 4. Mai	
1. Steve Holcombe (GB), Beta	1:15.08,49 h
2. Bradley Freeman (GB), Beta	+ 23,03 s
3. Alex Salvini (I), Honda	+ 26,82 s
4. Daniel McCanney (GB), GasGas	+ 39,94 s
5. Christophe Charlier (F), Honda	+ 49,88 s
6. Giacomo Redondi (I), Husqva.	+ 1.01,76 min
7. Eero Remes (FIN), Yamaha	+ 1.08,92 min
20. Edward Hübner (D), KTM	+ 5.07,63 min

2. Lauf, 5. Mai

1. Bradley Freeman (GB), Beta	55.39,07 h
2. Steve Holcombe (GB), Beta	+ 13,86 s
3. Alex Salvini (I), Honda	+ 19,61 s
4. Daniel McCanney (GB), GasGas	+ 27,89 s
5. Christophe Charlier (F), Honda	+ 29,15 s
6. Eero Remes (FIN), Yamaha	+ 33,66 s
7. Davide Guarneri (I), Honda	+ 34,13 s
21. Edward Hübner (D), KTM	+ 4.03,86 min

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 4 Tagen

1. Steve Holcombe	77 Punkte
2. Bradley Freeman	69
3. Daniel McCanney	58
4. Alex Salvini	41
5. Christophe Charlier	33
6. Eero Remes	32
7. Matteo Cavallo	32
8. Davide Guarneri	28

Supercross-WM Las Vegas

Ende einer unglaublichen Reise

Cooper Webb ließ in Las Vegas nichts mehr anbrennen und holte für KTM seinen ersten WM-Titel. Ken Roczen (Vierter) verlängerte nach einer enttäuschenden Saison mit HRC um drei weitere Jahre.

Von: **Thomas Schiffner**

Auch sein bereits sechster Saisonsieg half Kawasaki-Star Eli Tomac nichts mehr. Der Meisterschaftsführende Cooper Webb hätte im Sam Boyd Stadion in der Spielerhauptstadt Las Vegas das Finale verfehlen müssen oder dort nur zwei Punkte einfahren dürfen. Doch der KTM-Werksfahrer aus North Carolina tat ihm diesen Gefallen natürlich nicht.

Eli Tomac gewann im Main Event den Holeshoot, aber Webb setzte sich auf die zweite Position in Schlagdistanz. Der Titelfavorit ließ sich dann hinter Teamkollege Marvin Musquin zurückfallen, aber er tat genug, um als Drittplatzierter seinen ersten WM-Titel ganz sicher nach Hause zu bringen. „Es war eine unglaub-



Sekt für den Champion: Marvin Musquin duscht KTM-Kollege Cooper Webb

liche Reise. Das KTM-Team glaubte an mich und sie transformierten mich dahin, wo ich immer wusste, dass ich sein könnte“, so der neue Champion.

Ken Roczen kam auch im 17. und letzten Rennen nicht aufs Podium. Als Viertplatzierten in Vegas bleiben dem 25-jährigen Thüringer als Saisonbilanz fünf Podiumsplätze, aber nicht ein einziger Sieg: „Obwohl die ganze Saison nicht lief, wie ich es wollte, können wir trotzdem eine Menge Dinge mitnehmen. Ich habe hier und da einen guten Speed gezeigt und – am wichtigsten – ich bin gesund durch alle 17 Runden gekommen. Das allein wird mir für die Zukunft helfen.“

Nach seinen schweren Verletzungen der letzten zwei Jahre hat Roczen begriffen, dass es Wichtigeres als Siege gibt. Und er setzte kurz vor Vegas ein Ausrufezeichen: KenRoc verlängerte seinen

auslaufenden Vertrag mit American Honda um weitere drei Jahre. Er wird weiter die US-Supercross sowie die Outdoor-Serie bestreiten. „Das brauchte nicht viel Überlegung. Ich schulde Honda eine Menge. Und ich fühle, dass wir viele gute Tage vor uns haben“, orakelte der Thüringer.

Verlierer der Saison waren u. a. der Schotte Dean Wilson, Joey Savatgy, Justin Barcia, der Australier Chad Reed und Aaron Plessinger: Sie alle mussten nach starken Leistungen wegen Verletzungen vorzeitig aus der Meisterschaft aussteigen.

Nach der Saison ist vor der Saison: In zehn Tagen beginnt in Hangtown die Pro Motocross Outdoor-Meisterschaft – mit am Start ist Ken Roczen. ■

SUPERCROSS-WM

Las Vegas (USA), 4. Mai

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

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 17 Läufen

1. Cooper Webb	379 Punkte
2. Eli Tomac	361
3. Marvin Musquin	350
4. Ken Roczen	319
5. Blake Baggett	290
6. Dean Wilson (GB)	223
7. Cole Seely	211
8. Joey Savatgy (USA)	208
9. Justin Bogle	171
10. Justin Brayton (USA)	163

Speedway-EM in Rivne und Krsko

Alle Deutschen „out“

Schlechter hätten die Qualifikationsrunden zur SEC aus deutscher Sicht nicht laufen können: Nach Kai Huckenbeck und Martin Smolinski schieden letzte Woche auch Erik Riss, Tobias Busch und Kevin Wölbart aus.

Von: **Thomas Schiffner**

Waren Smolinski und Huckenbeck schon am vorletzten Wochenende gescheitert, erwischte es um den Maifeiertag auch die weiteren drei gesetzten deutschen Drifter in den beiden noch ausstehenden Qualifikationsrennen: Am 1. Mai auf der slowe-

nischen GP-Strecke in Krsko wurde der einzige Deutsche Kevin Wölbart Sechster. Mit einem Sieg in seinem letzten Lauf schaffte der Mecklenburger gerade noch den Sprung ins Last Chance Heat, aus dem sich zwei Fahrer für das Finale qualifizierten. Das gewann aber Kacper Woryna vor Bjarne Pedersen. Pedersen schied als Finalvierter dennoch aus, da für den EM-Challenge ein Ungar eine Wildcard erhält und damit nur drei Fahrer weiterkamen.

Riss und Busch mussten noch einen Tag auf ihr K.O. warten: Im ukrainischen Rivne musste das Rennen wegen Regens auf den 2. Mai verschoben werden. Erik Riss wurde im ersten Lauf nach einem Sturz disqualifiziert. Mit fünf Punkten aus seinen weiteren vier Vorläufen war er weit vom ret-

tenden Last Chance Heat entfernt. Tobias Busch fuhr dreimal nur auf P4 und wurde im letzten Lauf disqualifiziert – Platz 13.

Der EM-Challenge in Nagyhalasz findet damit ohne Deutschsprachige statt. Diese können lediglich auf eine der fünf permanenten Wildcards hoffen. ■

SPEEDWAY-EM

Rivne (UA), 2. Mai

1. Michael Jepsen Jensen (DK)	13 Punkte
2. Andrzej Lebedevs (LV)	12
3. Peter Kildemand (DK)	12
4. Pawel Przedpelski (PL)	11

Ausgeschieden:

5. Tero Aarnio (FIN)	10
6. Marko Lewistyn (UA)	9
7. Ondrej Smetana (CZ)	9
12. Erik Riss (D)	5
13. Tobias Busch (D)	4



„Last Chance“ verpasst: Wölbart

Krsko (SLO), 1. Mai

1. Grigorij Laguta (RUS)	15 Punkte
2. Kacper Woryna (PL)	10
3. Sergej Logachov (RUS)	13

Ausgeschieden:

4. Bjarne Pedersen (DK)	10
5. Matic Ivacic (SLO)	11
6. Kevin Wölbart (D)	9
7. Steve Worrall (GB)	8
8. Kjustas Puodzuks (LV)	8
9. Frederik Jakobsen (DK)	8

Speedway of Nations Landshut

In letzter Sekunde

Deutschland machte es spannend: In seinen letzten beiden Läufen qualifizierte sich das DMSB-Trio für das Nations-Finale in Togliatti.

Von: **Thomas Schiffner**

Gegen potenziell schwächere Gegner und den späteren Sieger Schweden ließen Kai Huckenbeck und Martin Smolinski Punkte liegen. Vor ihrem letzten Lauf, ausgerechnet gegen Polen, lagen sie hinter Tschechien (3.) und Slowenien (4.) nur auf Platz 5. Und Michael Härtel musste als U-21-Fahrer nun seinen (ersten) Pflichteinsatz fahren. Der Dingolfer übernahm aber kurz die Spitze, wurde dann hinter Zmarzlik und Smolinski Dritter, womit Deutschland die benötigten drei Punkte für die Zwischenplatzierung 3 hatte.

Schweden und Polen hatten sich bereits direkt für das SoN-



Mit starkem Finale ins Finale: Huckenbeck und Smolinski dürfen nach Russland

Finale in Togliatti qualifiziert; Tschechien gewann das erste K.-o.-Rennen gegen Slowenien und war zumindest Vierter. Im zweiten K.-o.-Lauf mussten Smolinski/Huckenbeck zumindest die Plätze 2 und 3 belegen. Genau das schafften sie hinter Heatsieger Vaclav Milik – das deutsche Trio steht mit Schweden, Polen und Gastgeber Russland zum zweiten Mal nach 2018 im Speedway-of-Nations-Finale. ■

SPEEDWAY OF NATIONS

Semifinale Landshut (D), 4. Mai

- 1. Schweden 25 Punkte:** Fredrik Lindgren 18, Peter Ljung 6, Peter Hjemland 1
- 2. Polen 24 Punkte:** Patryk Dudek 7, Bartosz Zmarzlik 15, Bartosz Smektała 2
- 3. Deutschland 20 Punkte:** Kai Huckenbeck 8, Martin Smolinski 11, Michael Härtel 1
- 4. Tschechien 19 Punkte:** Vaclav Milik 16, Eduard Krčmar 2, Jan Kvech 1
- 5. Slowenien 19 Punkte:** Matej Zagar 13, Matic Ivacic 4, Nick Skorja 2

Speedway-Bundesliga: Brokstedt und Stralsund

Zweimal sehr knapp

Brokstedt unterlag Meister Landshut am 1. Mai mit einem einzigen Punkt. Auch Wittstock gewann nur knapp in Stralsund.

Von: **Thomas Schiffner**

Spannender hätte die Bundesliga 2019 nicht starten können: Am 1. Mai lag Rekordmeister Landshut nach sechs Läufen schon mit fünf Punkten in Führung. Aber nach Heat 12 führte nach einem 5:1 Gastgeber Brokstedt mit einem Punkt Vorsprung: 39:38. Nach einem 4:2 für Landshut und einem 3:3 in den Finals erlitten die „Wikinger“ die knappste aller Niederlagen: 41:42. 13 Punkte für Brokstedt-Topsorer Kai Huckenbeck standen ebenso 13 Punkten für den Kapitän der „Devils“, Martin

Smolinski, gegenüber. Nur ein Punkt von Max Dilger brachte Brokstedts Niederlage.

Auch das Match am Samstag in Stralsund verlief mit einem 44:40-Sieg für Wittstock knapper als erwartet. Noch nach Lauf 12 hatte Stralsund geführt. Den Unterschied für die Wölfe Wittstock machte deren Gastfahrer Kevin Wölbart mit 14 Punkten aus. ■



Protasiewicz (Wittstock) vor Laguta

SPEEDWAY BUNDESLIGA

Brokstedt (D), 1. Mai

- 1. AC Landshut 42 Punkte:**
Tomasz Gapinski 10, Vaclav Milik 10, Valentin Grobauer 4, Martin Smolinski 13, Sandro Wassermann 0, Stephan Katt 5, Jonas Wilke 0
- 2. MSC Brokstedt 41 Punkte:**
Rune Holta 10, Timo Lahti 12, Max Dilger 1, Kai Huckenbeck 13, Danny Maaßen 3, Geert Bruinsma 2

Stralsund (D), 4. Mai

- 1. MSC Wittstock 44 Punkte:**
Nicki Pedersen 8, Piotr Protasiewicz 6, Erik Riss 9, Kevin Wölbart 14, Steven Mauer 3, Lukas Baumann 3, Mirko Wolter 1
- 2. MC Nordstern Stralsund 40 Punkte:**
David Bellego 8, Grigorij Laguta 14, Tobias Busch 9, Dominik Moser 6, Celina Liebmann 0, Ben Ernst 3

NACHRICHTEN

SCHWAMMERLING FÜR MICHAEL HÄRTEL

Lokalmatador Michael Härtel gewann bei seinem ersten Langstart der Saison sein Heimrennen und damit den „Silbernen Schwammerling“ von Dingolfing. Lukas Fienhage wurde Zweiter vor dem Finnen Jesse Mustonen, der im Finallauf patzte. Bei den Gespannen siegte Markus Venus vor Mitch Godden und Markus Brandhofer.

GOLDHELM IN LÜBBENAU FÜR JÖRG TEBBE

Jörg Tebbe gewann nach einer starken Vorstellung am 1. Mai in Lübbenau den ADMV-Goldhelm vor dem Briten Paul Cooper und dem Finnen Henri Ahlbom. Vorjahressieger Bernd Diener, der vier Tage zuvor in Vries gestürzt war, stürzte im ersten Lauf erneut und gab auf.

MOORWINKELSDAMM ABGEBROCHEN

Wegen schlechter Bahnverhältnisse und Flutlichtproblemen wurde das Master of Speedway am Samstag in Moorwinkelsdamm bereits nach sechs Läufen abgebrochen. In Führung lag bei Abbruch der Pole Oskar Fajfer.

GÜSTROW IN WOLFSLAKE

Güstrow gewann den Lauf zum Speedway Team Cup in Wolfslake mit 40 Punkten vor Olching (31), Berghaupten (25) und den Gastgebern (18). Bester Fahrer war Michael Härtel (14) für Olching.

RAUCHENECKER UND STAUFFER IN IMBACH

Mit Doppelsiegen bezwangen Pascal Rauchenecker (Open) und Michael Stauffer (MX2) in Imbach bei Krems den Pfeningberg. Während die ÖM-Wertung der kleinen Klasse mit Stauffer, Klein (2/4), Perkhofer (3/2) und Markus Rammel (4/3) unverändert blieb, rückte der Tscheche Rudolf Plch in der Openklasse auf Rang 3 vor. Weiterhin Führender ist dort Rauchenecker vor Michi Sandner. ■

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo

D'Onofrio Aalen, seit 1972 Alfa Romeo Service. www.autohaus-donofrio.de H

Aston Martin



DB9 Kabrio, 1. Besitzer, schwarz/ beige, V12, Scheckheft, Garagenwagen, Bilder gern per whatsapp. Preis auf Anfr., 50858 Köln. Tel. 0178/6237546, pbloemer@gmx.de

BMW



i3 (94Ah) +Umweltpremie fähig+, EZ 03/2018, 4118 km, 125 kW (170 PS), protonic blue m. akzent frozen grey, Navi, Parkassistent, 35.914,- € (MwSt. awb.). Autohaus Hofmann GmbH, Junkersstr. 17, 93055 Regensburg, Tel. 0941/66099-0, www.hwgruppe.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48874



2001 BMW Z8, triple black, 25965 km original, deutsches Fahrzeug, €237.300,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

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

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/8339378 H

Dodge



Viper SRT-10, EZ 2003, 70000 km, TÜV neu, unfallfrei, Motor frisch revidiert, Traumzustand, VB 49.500,-, 0172/2330642
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48905

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 2550

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Kfz-Leitungen.de

Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung
Herstellung Stahlflex- Gummischläuche + Rohre
07666 / 9121550 - info@fabian-SPIEGLER.de

Ferrari



Ferrari Superamerica Bj. 2006 Cabrio, carbon-schwarz-metallic (Rotfolierung möglich). Ca. 60 Stück weltweit (Gesamtserie 599 limitiert). GTC-Paket, innen Vollleder beige, 600 PS, Schalensitze, Volllausstattung. Nur Sommerfahrzeug, garagegepflegt, wie neu. Standort Wien, privat, € 380.000,-. peterwiesner@aon.at

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



2006 Ferrari F430 Spider, Sonderfarbe, erst 18638 km! € 134.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H



1969/73 Ferrari 365 GTB/4 Daytona
Classique zertifiziert, matching numbers...
Haben Sie ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H

Infiniti



LARTE LR3 Breitbau QX 70, 149000 km, Diesel, weiß, Klima, VB 25.900,- € Einzelzulassung original Umbau bei Infiniti, 22 * Alu, nur Langstrecke, innen wie neu, Scheckheft. 09350 Lichtenstein, Tel. 0172/3040543

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48938

Jaguar

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



1956 Jaguar XK 140 SE OTS, Motor frisch revidiert, Heritage Zertifikat, phantastisch! Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

Jetzt online abonnieren!

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Top-Prämien und attraktive
Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Lotus

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

Maserati



2004/05 Maserati MC12 Stradale für Investor...
Haben Sie ihn? Wir suchen danach!
08036/7006, www.cargold.com H

Mazda

MX5 (ND) neuer Carbon-Gepäckträger mit Zubehör und ABE zu verkaufen, € 500,-
Tel. 0175/7381107

Mazda MX-5 Tageszulassung.
0211/9217273, www.brueggemann.de H

Mercedes



AMG GT R Designo/Burmester/Comand/LED, EZ 09/2017, 12000 km, 430 kW (584 PS), AMG green hell magno, Leder, Navi, Klima, Xenon, 151.800,- € (MwSt. abw.). Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Mercedesstr. 1-10, 73066 Uhingen, Tel. 07161/6518769, www.burgerschloz.de H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48893

A 35 AMG 4M, 300 km, 221 kW (306 PS), 05/19, 300 km, kein Eintrag, 360 Grad, Distr., Pano, MB LED, MBUX usw. 55.990,- € 91171 Greiding, 0171/6815754
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48754

VANSPORTS.DE
ST. HARTMANN-TUNING



Der Abenteurer "V 250 Edition" lang - VANSPTS VP GRAVITY Camper im SUV Look, EZ 11/2016, ca. 20500 km, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen und matschschwarze Seitenschwellerrohre sowie 19 Zoll FIVE Räder (Bereifung 245/45 R19), SCA Hubdach mit Bett (gefeder), Liegepaket im Basisfz., Konferenztisch, Interieur u. Exterieur-Pakete, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, DISTRONIC, NAVI, 2x Schiebetür, 2x Klima, Burmester Sound u.v.m. zum Preis von 51.300,- € (MwSt. abw.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48864

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

VANSPORTS.DE
ST. HARTMANN-TUNING



White SportsVan Vito 119 CDI Mixto - „VP Spirit“, absolutes Einzelstück mit kompletter Luxus Lederausstattung, EZ 04/2018, ca. 11000 km, Sportfahrwerk, VP Spirit Spoilersatz, Sportradsatz 20 Zoll, Soundmodul, Leistungssteigerung (+22 kW/30 PS), einmalige Innenraumveredelung komplett schwarz, 5-Sitzer, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, Klima, AHK abnehmbar u.v.m., 73.999,- € (MwSt. abw.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48865



SL 560, EZ 10/86, Originalzustand, Erstlack, orig. 88000 km, EU-Optik, kompl. Bordmappe, H-Kennzeichen, hohes Wertgutachten vorh., Hardtop, Inzahlungnahme, VK 49.990,- €. Automobile Nymphenburg, Inh. Robert Tuscher, Prambach2, 85304 Prambach, Tel. 0172-8151200 H

Ich suche einen Mercedes-Benz 190 SL als Restaurierungsobjekt zu kaufen, Bin Privatmann und Barzahler.
Tel. 0172/4217200, martin-spielerling@t-online.de



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H



GLE 350 d 4MATIC Coupé Comand/Pano.-Da., EZ 04/2016, 58000 km, 190 kW (258 PS), obsidianschwarz, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., 54.800,- €. Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Straße 359, 73312 Geislingen, Tel. 07331/7170127, www.burgerschloz.de H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48894

Mini

Leistungskit Z4 40iM (G29) ca. 324 kW/440 PS u. 600 Nm inkl. Vmax, Kits für fast alle BMW/Mini. www.wintertuning.de H

www.Rennsportshop.com



Mini Final Edition, Bj. 2000, 20500 km, VB 14.000,- €. Tel. 0171/7439379

Mitsubishi

Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid. 0211/9217202, www.mitsubishi-nrw.de H

Oldtimer

Kaufe gerne Ihren Oldtimer/Exoten. Bitte alles anbieten! Auch ganze Sammlungen.
Tel. 0172/7683296 o. 07131/579275 H

Porsche

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H



Porsche 911 SWB 05/65, Zustand 1, FIN3012**, deutsche EZ Mai 1965. Umfassend dokumentierte Vollrestaurierung in 2014-2016. Zustandsnote 1- Nach der Restaurierung ca. 1.200 km. Seltene Originalfarbkombi. schiefergrau/hellbraun. Original Solex-Vergaser mit mech. Benzinpumpe. H-Zulassung in D, TÜV 08/2020. WGA 280.000,- Euro. 1965p911@web.de, 0172/2707937

Porsche-Fan sucht 991GT2 RS/GT3 RS/R/993 o. älter, mit wenig km, unfallfrei.
Tel. 0172/5159727



356 Speedster Replica, Bj. 07/1967, 14086 Meilen, 47 kW (64 PS), silber, Herward Schloske, 2 Besitzer, 4 Zylinder, LHD, H-Kennz., Holzklenrad, Kunstleder, VB 36.500,- €. 14057 Berlin, Tel. 0173/2424076
mehr: motor-klassik.de Nr. 48907



356 C, Bj. 7/1964, 20150 Meilen, 55kW (75 PS), rubinrot, 4 Zylinder, LHD, H-Kennz., Holzklenrad, Leder, VB 158.000,- €. 80799 München, Tel. 01520-3345556
mehr: motor-klassik.de Nr. 48771

Zahle Top Preise. Bundesweite Abholung. 02051/809642, 0170/7026278, alonso-automobile@t-online.de H

Renn/Rallye

SCHARF und SCHNELL
WWW.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

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

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

Beratung - Verkauf - Service
BELL HELMETS Direkt vom Importeur
Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

Rennttransporter



Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900,- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211-54169751 oder Mobil +49 (0)172-7186266 H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 19 58
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
 Chefredakteur: Marcus Schurig
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cot-
 ton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner
 Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre
 Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schifflner,
 Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wiczorek
 Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
 Geschäftsführender Redakteur
 Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
 Grafik und Produktion:
 Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),
 Michael Wehner
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 18 20
 MOTORSPORT aktuell gehört zur
 auto motor und sport-Gruppe
 Geschäftsführung:
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),
 Andrea Rometsch, Tim Ramms
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
 Tim Ramms
 Publisher Automobil: Maik Müller
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung: Stefan Granzner
 sgranzner@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, leifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13
 Nicole Polta, npolta@motorpresse.de,
 Telefon: +49 (0)711 182 13 87
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
 22773 Hamburg
 Vertriebsleitung: Britt Unnerstall

Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)
 MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
 Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderhef-
 ten 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



Während es in Nordeuropa regnete und schneite, machte Renault in der Sonne Nizzas Werbung für den GP Frankreich

Kein Podium

**MotoGP-Berichterstattung
 MSa 20/2019**

Bitte bringt mehr MotoGP-Berichterstattung! Das ist die höchste Motorradsporthklasse und gleichzusetzen mit der Formel 1. Und ignoriert bitte nicht mehr Fabio Quartararo, den besten Rookie seit vielen Jahren! Ich bin seit Jahren ein Fan von diesem besonderen Fahrer. Ansonsten: Weiter so!

**Olaf Schnibbe,
 D-28237 Bremen**

Die Vorfreude auf die MotoGP bei ServusTV war groß. Nach vier Rennen ist jedoch Ernüchterung eingezogen. Dass es ohne Werbung nicht mehr geht, muss man wohl akzeptieren, oder eben draufzahlen. Dass Servus TV mehrere Veranstaltungen parallel live überträgt, ist aber kaum verständlich. Wieso wird z. B. beim Jerez-GP nicht die Siegerehrung der Moto 3/2 übertragen?

Auch die ständigen Interviews während der Rennen sind inakzeptabel, da außer Motorenlärm nichts zu verstehen ist. Resümee: Die vorherigen Sendeanstalten waren auch nicht viel schlechter.

**Matthias Lorenz,
 D-09130 Chemnitz**

Front gegen FIA

**FIA-Pläne zur Hybridisierung
 MSa 20/2019**

Dieser Altherrenverein gehört abgeschafft, alles nur Geklügel und Postenschieberei, aber Ahnung von der Materie hat keiner. Es wird Zeit, dass sich Teams, Serienbetreiber und Streckenbetreiber zusammenschließen und sich mal gegen diesen Verein stellen. Und auch gegen nationale Motorsportverbände, die ja nur die Verlängerung der FIA sind. Vielleicht sehen wir dann wieder vernünftigen Motorsport, der bezahlbar ist.

**Ralf Hansjosten,
 D-54338 Schweich**

Wo ist Senna?

**Jubiläum Imola 1994
 MSa 20/2019**

Ich habe mit Erstaunen festgestellt, dass Ihnen der 25. Todestag eines gewissen Ayrton Senna da Silva nicht mal eine Randnotiz wert ist! Selbst in unserer kleinen Provinzzeitung war dem besten Rennfahrer der Welt eine Viertel-seite gewidmet

**Harald Holzheuer,
 D-33334 Gütersloh**

Anm. d. Red.: Um die vielen aktuellen Rennen in MSa 20 unterzubringen, haben wir uns dazu entschieden, die Imola-Historie auf diese Ausgabe zu verschieben.

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.

16. Mai: Freies Fahren Oscherleben – Bikes
03. Juni: Freies Fahren Bilster Berg

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 10. Mai

10.55	Formel 1 Barcelona, FP1 LIVE (Wh. 13.15)	Sky Sport 1
11.00	Rallye-EM (ERC) Kanaren, Highlights	Eurosport 1
11.30	Langstrecken-WM Spa, Highlights	Eurosport 1
14.55	Formel 1 Barcelona, FP2 LIVE (Wh. 18.15)	Sky Sport 1
14.55	Formel 1 Barcelona, FP2 LIVE	N-TV/ORF 1
16.00	WTCR Slowakiar., 1. (Aufz.) & 2. Quali LIVE	Eurosport 1

Samstag, 11. Mai

10.55	Formel 1 Barcelona, FP3 LIVE	Sky Sport 1
11.45	Formel E Monaco, Qualifying LIVE	Eurosport 1
14.00	F1 Barcelona, FP3 (Zus.) & Quali LIVE	RTL
14.45	F1 Barcelona, Quali LIVE (Wh. 16.45)	Sky Sport 1
14.55	F1 Barcelona, Qualifying LIVE	ORF 1/SRF 2
16.00	Formel E Monaco, Rennen LIVE	Eurosport 2*
16.15	Formel E Monaco, Rennen LIVE	ORF 1

Sonntag, 12. Mai

01.00	NASCAR Cup Series, Kansas LIVE	Motorvision TV*
10.30	WTCR Slowakiaring, 1. Rennen LIVE	Eurosport 1
12.15	Porsche Supercup, Barcelona LIVE	Eurosport 1
14.00	F1 Barcelona, Vorber. & Rennen LIVE	RTL/ORF 1
14.15	F1 Barcelona, Vorber. & Rennen LIVE	Sky Sport 1
14.30	F1 Barcelona, Vorber. & Rennen LIVE	SRF 2
14.30	Rallycross-WM, Spa LIVE	Sport 1+*
ab 15.00	WTCR Slowakiaring, 2. & 3. Rennen LIVE	Eurosport 2*
17.30	Blancpain GT End., Silverstone LIVE	Eurosport 2*
ab 18.00	WTCR Slowakiaring, 2. & 3. Lauf (Wh.)	Eurosport 1
23.30	Rallycross-WM, Spa (Zus.)	Sport 1

Motorrad

Samstag, 11. Mai

11.00	Superbike-WM Imola, 1. Qualifying LIVE	Eurosport 2*
12.15	Langstr.-WM Slowakiar., Startphase LIVE	Eurosport 2*
14.00	Superbike-WM Imola, 1. Rennen LIVE	Eurosport 2*
15.00/17.15	Langstr.-WM Slowakiar., Rennen LIVE	Eurosport 2*
20.35	Superbike-WM Imola, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1

Sonntag, 12. Mai

11.00	Superbike-WM Imola, 2. Qualifying LIVE	Eurosport 2*
12.00	Supersport-WM Imola, Rennen LIVE	Eurosport 2*
13.00	MXGP-WM Mantova, 1. Lauf LIVE	Eurosport 2*
14.00	Superbike-WM Imola, 2. Rennen LIVE	Eurosport 2*
ab 19.00	Superbike-WM Imola, die Rennen (Wh.)	Eurosport 1
19.30	Motocross-WM, Mantova (Aufz.)	Eurosport 2*

Streams / Internet

Samstag, 11. Mai

04.00	Rallye-WM Chile, Highlights 1. Tag	redbull.tv
19.50	Rallye-WM Chile, Super Stage LIVE	redbull.tv
ca. 21.30	IndyCar Series, Indianapolis LIVE	dazn.de*

Sonntag, 12. Mai

04.00	Rallye-WM Chile, Highlights 2. Tag	redbull.tv
ca. 11.45	Europ. Le Mans Series, Monza LIVE www.europeanlemansseries.com	
ca. 14.45	Blancpain GT End., Silverstone LIVE auch: www.blancpaingtseries.com	motorsport.tv*

Montag, 13. Mai

04.00	Rallye-WM Chile, Highlights 3. Tag	redbull.tv
-------	------------------------------------	------------

*kostenpflichtig

Vorschau



Formel 1: In Barcelona feiert die Königsklasse ihren Europa-Auftakt



Superbike-WM: Dominiert Álvaro Bautista auch das Ducati-Heimspiel in Imola?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

09.-12.05.	Rallye-WM, Chile	RCH
11.05.	Formel E, Monte Carlo	MC
11.05.	IndyCar Series, Indianapolis/Indiana	USA
11.05.	NASCAR Cup Series, Kansas City/Kansas	USA
11./12.05.	Tourenwagen/WTCR, Slowakiaring	SK
11./12.05.	NASCAR Euroserie, Franciacorta	I
12.05.	Formel 1, Barcelona (+ F2/F3/Supercup)	E
12.05.	Rallycross-WM, Spa-Francorchamps	B
12.05.	Blancpain GT Endurance, Silverstone	GB
12.05.	European Le Mans Series, Monza	I

Motorrad

11.05.	Langstrecken-WM, Slowakiaring	SK
11.05.	Speedway of Nations, Semifinale Manchester	GB
11.05.	Speedway-Bundesliga, Diedenbergen	D
11./12.05.	Superbike-/Supersport-WM, Imola	I
11./12.05.	Enduro-WM, Santiago de Compostela	E
12.05.	Supermoto-IDM Großenhain	D
12.05.	Motocross-WM, Mantova	I

MOTORSPORT IMAGES

KAWASAKI



www.idm.de



POWERED BY


INTERNATIONALE DEUTSCHE
MOTORRADMEISTERSCHAFT 2019



Lausitzring	17.-19.05.	Schleiz	26.-28.07.
Oschersleben	06.-09.06.	Most/CZ	09.-11.08.
Zolder/BE	21.-23.06.	Assen/NL	06.-08.09.
Nürburgring	19.-21.07.	Hockenheim	27.-29.09.

Rennklassen IDM Superbike 1000,
IDM Supersport 600, IDM Supersport 300, Sidecars, ADAC-Junior Cup,
DMSB Superstock 600 Cup, GSX R-1000 Cup, Twin Cup, BMW Boxer-Cup

Günstige Tickets mit Fahrerlagerzugang Eintritt bis einschl. 17 Jahre frei,
Freitag freier Eintritt für alle, Samstag 19 €, Sonntag 25 €, Wochenende 35 €

BMW Motorrad 



Kawasaki



 SUZUKI







IBSS



MOTOREX

 MGP
GET IN FRONT

