

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Ferrari-Duell: Leclerc gegen Vettel

Wann kracht es in Maranello?

NR. 19 / 25. APRIL 2019



Interview: Markus Reiterberger
**Höhenflug dank
BMW-Updates**

Saisonauftritt Super Formula
**Red-Bull-Junioren
zahlen Lehrgeld**

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



MotoGP-Interview: Alex Rins
**Wie geht es nach dem
ersten Sieg weiter?**



DTM: Großer Test am Lausitzring
**Neuling Aston Martin
auf Anhieb schnell**



IndyCar-Interview: Josef Newgarden
**Dank Powerspritze
von Chevy zum Titel?**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Wie lange hält der Ferrari-Friede noch? S. 4
- Formel 1** Die spannende „B-Meisterschaft“ im Mittelfeld S. 6
- Formelsport** Interview mit Indy-Car-Leader Newgarden S. 10
- Formelsport** Kommentar zur F1-Zukunft und aktuelle News S. 12
- Motorsport-Historie** Was macht eigentlich Mario Andretti? S. 14
- Sportwagen** Aktuelles aus der GT- und Prototypenwelt S. 16
- Sportwagen** Interview mit Ring-Legende Johannes Scheid S. 18
- Rallyesport** Die World Rally Cars im Wandel der Zeit S. 20
- Rallyesport** WM-Vorschau Argentinien und Nachrichten S. 22
- Tourenwagen** Interview mit WTCR-Promoter F. Ribeiro S. 24
- Tourenwagen** Aktuelles aus DTM, TCR und weiteren Serien S. 26
- Aktion** „Super Racer“ 2019: Das sind die Gewinner S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Argentinien-Sieger Álex Rins S. 30
- Motorrad-WM** Hintergründe und News aus den WM-Klassen S. 32
- Historie** Rückblick auf die Match Races in den 70ern/80ern S. 34
- Straßensport** Interview mit M. Reiterberger und IDM-News S. 36
- Langstrecken-WM** Kawasaki gewinnt 24h von Le Mans S. 38
- Offroad** Dakar-Hintergründe, Speedway und News S. 40
- Eisspeedway** Interview mit WM-Spitzenpilot Hans Weber S. 42

Leserservice:

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



13 Saisonauftakt Super Formula In Suzuka: Das Japan-Debüt von Lucas Auer



17 Pläne für die WEC-Zukunft: Wie sieht die Langstrecken-WM 2020/21 aus?



34 Motorrad-Historie Transatlantic Match Races: USA und Großbritannien im Zweirad-Duell



36 Markus Reiterberger im Interview:
Die Gründe für den BMW-Aufwärtstrend



06 Formel-1-Analyse:
Das beste Mittelfeld aller Zeiten

MSa-Paddock



TURBULENZEN BEI FERRARI

Noch können Ferrari-Teamchef Mattia Binotto und sein Kollege Günther Steiner von HaasF1 herzhafte Lachen. MSa-Redakteur Michael Schmidt darf mithören. Nach dem Rennen in China war die Stimmung nicht mehr so gut.



SCHLAFLOS IN LE MANS

Langstreckenrennen bieten eine einmalige Faszination, aber sie sind eben lang und arbeitsam. Nicht nur die Teams verbrachten beim 24-Stunden-Klassiker eine durchgearbeitete Nacht, sondern auch MSa-Reporter und Fernsehkommentator Toni Börner.

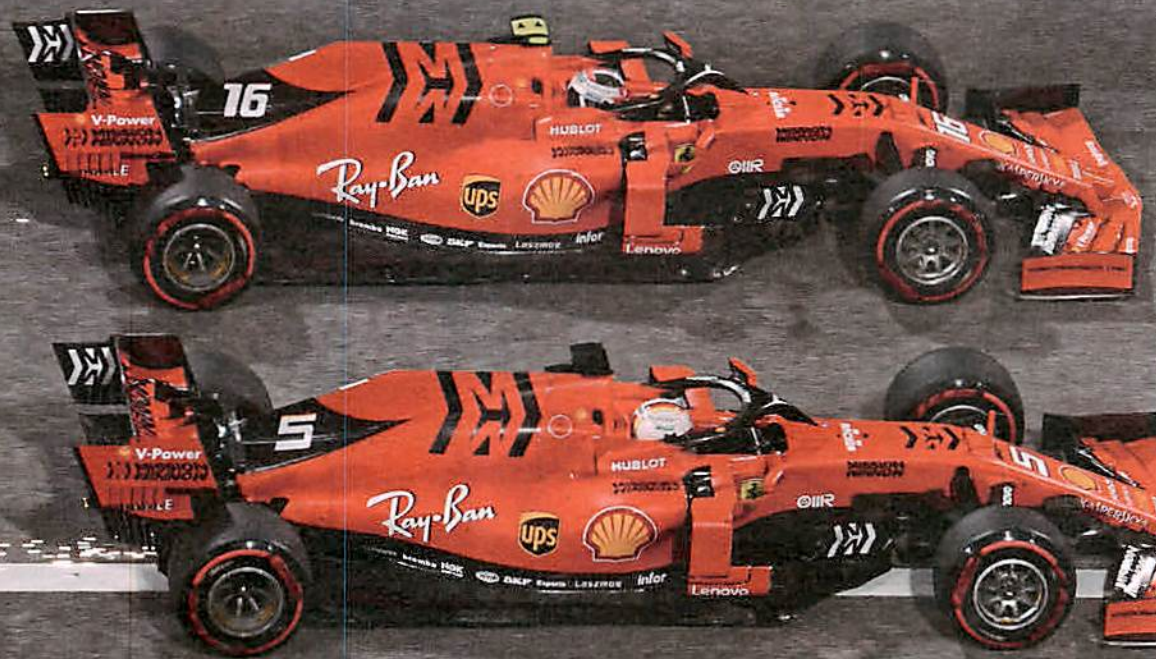


ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT

Zum 50-jährigen Motorsport-Jubiläum von Nordschleifen-Urgestein Johannes Scheid plauschte MSa-Reporterin Bianca Leppert mit dem Kult-Teamchef. Es war ein Déjà-vu: Genau vor zehn Jahren interviewte sie ihn zum ersten Mal. In zehn Jahren wollen sie sich wieder zum Kaffee treffen.

BMW

WILHELM



Szenen einer Problem

Drei Rennen, dreimal Stallregie. Bei Ferrari brennt jetzt schon der Baum. Die Ehe zwischen Sebastian Vettel und Charles Leclerc könnte sich zum Problemfall auswachsen.

Von: **Michael Schmidt**

Junger Wilder gegen den alten Platzhirsch. Diese Konstellation hatte im Motorsport selten lange Bestand. Ayrton Senna wollte Ende der

80er-Jahre Alain Prost bei McLaren vom Thron stürzen. Nach zwei Jahren suchte Prost das Weite. Der Neuling Lewis Hamilton forderte 2007 respektlos den zweifachen Weltmeister Fernando Alonso heraus. Das Jahr endete in Tränen. Hamilton verlor den WM-Titel, Alonso den Job. McLaren bekam den Generationenkonflikt nicht in den Griff.

Jetzt bahnt sich das Gleiche bei Ferrari an. Sebastian Vettel hat vier Jahre lang Aufbauarbeit geleistet, ist wie einst Michael Schumacher durch viele Höhen und Tiefen gegangen. Jetzt will



Charles Leclerc sieht vielleicht harmlos aus, ist es aber nicht. Ferraris Neuzugang hat keine Lust auf ein zweites Lehrjahr. Und auch keine Lust auf Nummer 2.

er endlich ernten. Doch dann kommt da so ein Wunderknabe aus Monte Carlo daher, der vielleicht harmlos aussieht, aber alles andere als harmlos ist. Charles Leclerc weiß, was er will. „Wer für Ferrari fährt, fährt um die Weltmeisterschaft.“ Ferraris Neuzugang hat keine Lust auf ein zweites Lehrjahr. Und auch keine Lust auf Nummer 2.

Als Teamchef Mattia Binotto bei der Präsentation des neuen Autos Vettel zum Teamkapitän erklärte, da hat es Leclerc noch geschluckt. Er ist kein Verstappen, der sofort auf den Tisch



Im Pulverdampf: Teamchef Binotto muss zwischen den Fahrern schlichten



Fassade: Leclerc sieht vielleicht harmlos aus, aber er ist ein Alphatier



Faire Geste: Vettel gratuliert Leclerc in Bahrain zur Pole-Position

sah aber nicht so aus, als hätte Ferrari einen Plan, wie man das Duell steuern soll. Es ist eine noble Geste, sie gegeneinander fahren zu lassen, doch bei Rückstand auf Mercedes darf man als Team nichts verschenken.

Lewis Hamilton war außer Reichweite. Valtteri Bottas hätte man vielleicht durch Undercuts unter Druck setzen können, wenn Ferrari konsequent den schnelleren Fahrer auf ihn angesetzt hätte. Und das war Vettel. Wer sich elf Runden lang im DRS-Bereich seines Teamkollegen hält, ist per Definition schneller. Weil er es trotz Turbulenzen und abnutzenden Reifen tut. Ferrari hat mit dem Befehl zum Platztausch sechs Runden zu lang gewartet. Bis dahin hatten Vettels Reifen schon so stark gelitten, dass nun Leclerc hinter Vettel in der Falle saß.

Die Kommunikation per Funk zeigte das Dilemma, in das sich Ferrari geritten hatte. Frage an Vettel: „Kannst du schneller fahren?“ Antwort: „Ich glaube schon.“ Warnung an Leclerc: „Du musst schneller fahren, sonst lassen wir Vettel vorbei.“ Aus dem Cockpit kam ein leises Okay. Dann die Order: „Lass Seb vorbei.“ Stiller Protest: „Ich ziehe ihm doch weg.“ Leclerc macht sichtbar widerwillig Platz, hängt sich an seinen Teamkollegen dran. Drei Runden später spottet der Neuling: „Falls es euch interessiert: Ich verliere Zeit.“

Man hätte gerne beim Ferrari-Briefing nach dem Rennen zugehört. Vettel kam allein zur Pressekonferenz. Leclerc mit Binotto. Vettel antwortete dünnhäutig auf Fragen zur Stallregie. Mercedes habe auch schon so taktiert, da habe sich auch keiner aufgeregt. Leclerc vermied jede Emotion, heuchelte demonstrativ Verständnis. Auch das kann eine Provokation sein. „Wir haben alles untereinander geklärt. Seb war schneller, hat sich hinter mir die Reifen ruiniert. Dann ist mir das Gleiche hinter ihm passiert.“

Mercedes hat auch da einen Trumpf in der Hand. Bottas wird sich nie so gegen Hamilton auflehnen wie Leclerc gegen Vettel. Mehr als Kampfansagen sind von dem Finnen nicht zu erwarten. Leclerc bevorzugt die leise Konfrontation. Doch die ist umso schwieriger zu kontrollieren. Alle fragen sich: Wie lange hält der Friede. Es läuft bei Ferrari am Ende darauf hinaus, dass es nur Platz für einen geben kann. ■

Kopf an Kopf: Das Duell der Ferrari-Piloten wird immer härter. Wann kommt es zum ersten Crash?

Ehe

haut. Leclerc geht subtiler vor. Er würde Ferrari schon auf der Strecke zeigen, wer hier die Nummer 1 im Stall ist. Und insgeheim war das auch die Taktik von Binotto. Die klare Ansage sollte seine Fahrer motivieren. Sie sollte Vettel zeigen, dass er die Unterstützung bekommt, die er unter Maurizio Arrivabene manchmal vermisst hat. Und sie war ein Köder für den jungen Mann im Team. Nach dem Motto: Jetzt erst recht.

Nach drei Rennen beginnt man sich zu fragen, ob Binotto mit seinem Treueschwur für Vettel

nicht zu viel Öl ins Feuer gegossen hat. Vettel und Leclerc sind 1-a-Alphatier. Mit Kimi Räikkönen oder Daniel Ricciardo konnte man auskommen. Der eine schwieg, der andere lachte Konflikte weg.

Wie lange hält der Friede?

Mit Leclerc wird das schwierig. Das zeigen die Funksprüche beim GP China. Da steckte Frust auf der einen, Auflehnung auf der anderen Seite dahinter. Ferrari musste in jedem der drei Grands Prix von außen in das Renngeschehen eingreifen. In Mel-

bourne wurde Leclerc zurückgepfiffen, weil man Vettel nicht für eine riskante, aber am Ende falsche Strategie bestrafen wollte. In Bahrain wurde Leclerc beim Angriff auf Vettel eingebremst. „Warte noch zwei Runden.“ Leclerc wartete genau zwei Kurven. Es war ein erster Fingerzeig, dass er im Ernstfall seinen eigenen Kopf durchsetzen wird. Selbst Vettel sah ein: „Charles war schneller. Wenn ich dagegegengewhalten hätte, hätten wir nur beide Zeit verloren.“

Der Funkverkehr von Shanghai war zwar unterhaltsam, es



Eins-A-Qualität in der B-Welt

Die goldene Mitte macht die Spannung in der noch frischen Formel-1-Saison aus, wenn es vorne mal wieder silbern glänzt. Fünf Hingucker aus dem Mittelfeld, das längst mehr ist als eine B-Weltmeisterschaft.

Von: **Elmar Brümmer**

Duell bei den Franzosen

Die Botschaft aus der Qualifikation von Shanghai und der Konstrukteurswertung: Renault liegt auf dem vierten Platz. Und das wurde auch langsam mal Zeit. Die Franzosen würden noch besser dastehen, wenn sie ihr Zuverlässigkeitsproblem in den Griff bekämen. Vor allem Nico Hülkenberg wurde durch die defekte Elektromaschine MGU-K zum zweiten Mal in Folge aus dem Rennen gerissen und liegt damit im internen Konkurrenzkampf gegen den bisherigen Pechvogel Daniel Ricciardo nun gleichauf. „Wir schießen uns selbst ins Knie, so kann es nicht weiterge-

hen“, grummelt Hulk, denn offenbar ist auch die eilig verbauete zweite Generation der Elektronik noch nicht kugelsicher. Der Australier, der ob des schwierigen Saisonbeginns sogar sein Grinsen zu verlieren drohte, konnte mit dem siebten Platz seine ersten sechs WM-Punkte im Renn-Schwarz einfahren. Wenn die Franzosen ihre Autos und ihre Position gefestigt haben, muss es an die Reduzierung des Rückstands auf die Top-Teams gehen, der immer noch deutlich über einer Sekunde liegt. Welches ist wohl das härtere Duell: das zwischen Ricciardo und Hülkenberg oder das der Techniker unter sich?

Räikkönens neues Hobby

Punktgleich mit Renault ist Sauber-Alfa, obwohl auch dort die Motorelektronik reichlich Ärger machte, vor allem beim unglücklichen Neuling Antonio Giovinazzi. Kimi Räikkönen hingegen tut die neue Leichtigkeit nach der Rückkehr an seine allererste Formel-1-Arbeitsstelle sichtlich gut. Der Finne war zum dritten Mal in den Punkten, und mit den Sorgen, ob auch an seinem Auto das nicht eingebaute

Update die Performance ruinieren würde, ging der Finne um wie immer: Er ersetzte die Zweifel durch Sorglosigkeit. „Seit ich die Formel 1 mehr wie ein Hobby angehe, habe ich wieder mehr Spaß an der Sache“, sagt der 39-Jährige. Vermutlich ist das genau die richtige Einstellung, um vom 13. Startplatz auf den neunten Rang im Rennen zu kommen. Am Ende hätte Räikkönen mehr Power durchaus brauchen können, der siebte Platz wäre drin gewesen. Teamchef Frédéric Vasseur kommt mit dem neuen Kimi wunderbar zurecht: „Seine Herangehensweise ist großartig – sehr engagiert bei der Arbeit, sehr gelassen außerhalb des Jobs. Aber ich kann versichern, dass er nichts leicht nimmt, sondern bis ins Detail fokussiert ist.“

McLaren im Aufschwung

Lando Norris ist genau das Talent, das Zak Brown in ihm vermutet hat. Der Brite ist schnell, lernfähig und unerschrocken. Ungeachtet des verpatzten Rennwochenendes in China reklamiert der 19-Jährige für die orangefarbenen Autos den Platz an der Spitze der B-Weltmeisterschaft: „Abgesehen von den Pro-

blemen stimmt das Tempo unseres Autos.“ Norris ist ein Positivenkenner und damit das perfekte Gegenstück zu Carlos Sainz junior. Seine ersten Formel-1-Punkte in Bahrain, gleich acht an der Zahl, haben Norris bestätigt. England träumt schon wieder von einer neuen großen Rennhoffnung. Der Vize-Meister der Formel 2 hat sich weit besser und schneller akklimatisieren können als Champion George Russell, was viel mit den Autos der beiden zu tun hat. Norris' persönliches Ziel ist es, die Formel-1-Technik so zu inhalieren, dass er nicht alle Entscheidungen den Ingenieuren überlassen muss. Im Dienste des Teams fordert er eine größere Konstanz bei der Abstimmung des MCL 34.

Ein Rookie namens Albon

Ein Thailänder in der Formel 1, na klar, das kann nur ein Bezahlfahrer sein. Nicht alle Wahrheiten in diesem Sport sind so einfach wie die Klischees. Der 23-jährige Rookie ist in London geboren, besitzt auch die britische Staatsbürgerschaft, aber vor allem auch so viel Talent, dass ihn Red Bull in seinem Nachwuchsteam Toro Rosso fahren



Das Mittelfeld der Formel 1 bietet viel Spektakel und interessante Geschichten

Meisterschaft

lässt. Und dort ist mit Franz Tost einer der besten und strengsten Lehrmeister zugange. In Shanghai schienen sich aber alle Skeptiker am Samstag bestätigt, als der Junior-Pilot einen kapitalen Crash hatte, der sogar die Sicherheitszelle demolierte. Das Auto musste für das Rennen komplett neu aufgebaut werden, der Start erfolgte aus der Boxengasse. „Ich war den Mechanikern ein gutes Rennen schuldig“, sagte Albon mit einem Grinsen, nachdem er auf Rang 10 gerast war und damit noch einen WM-Punkt abgestaubt hatte. Geschafft hat er das mit nur einem Stopp, und der Videozusammenschnitt aller Überholvorgänge bis zu Platz 10 ist sehenswert. Das Publikum hatte diesmal das richtige Gespür, Doppel-A zum Mann des Tages zu wählen, und das hat auch mit seiner Verteidigungsleistung auf ruinierten Reifen gegen den heranstürmenden Romain Grosjean zu tun. Der Rookie hat sich auf der Piste so verhalten, wie es ihm Franz Tost generell für sein Formel-1-Dasein geraten hatte: „Sei aggressiv und ignoriere einfach den Druck von außen.“ Eine kleine Geschichte, ein großartiges Comeback.

Umbau bei Racing Point

Fast 30 Millionen Euro investierten Lawrence Stroll und die anderen Geldgeber für den nächsten Schritt, den das ehemalige Force-India-Team machen soll. Gegenüber der Einfahrt zur Rennstrecke von Silverstone entsteht eine komplett neue Rennfabrik, 200 neue Leute sollen in den nächsten beiden Jahren dazukommen. Teamchef Otmar Szafnauer spricht gar von einer neuen Ära: „Mit dieser Basis werden wir es schaffen, künftig regelmäßig aufs Podium zu fahren. Der Rennstall war noch nie in so sicheren Händen, und die große Energie dahinter ist spürbar.“ In Punkten drückt sich das bislang noch nicht so richtig aus. Racing Point zeigt sich zwar konstant, aber der richtige Sprung nach vorn lässt noch auf sich warten. Dabei muss man sich nur an sich selbst ein Beispiel nehmen, was Sergio Pérez direkt nach dem Start in Shanghai gezeigt hat, war sehenswert – drei Überholvorgänge in einer Runde. Der Anschluss ist hergestellt, jetzt kommt die Attacke. Auch diese Konstellation im Mittelfeld wird uns noch viel Freude und Action bereiten. ■



Lando Norris – hier mit David Beckham – fällt im und außerhalb des Cockpits auf



Alexander Albon war im Training der Depp und am Sonntag Fahrer des Rennens



Kimi Räikkönen hat Spaß und erlebt bei Alfa Romeo seinen dritten Frühling



Hülkenberg vs. Ricciardo: Zwei absolute Top-Fahrer duellieren sich bei Renault



Mit ehrlicher Arbeit hoch hinaus

Auto Bild DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN

LESERWAHL
BEST BRAND 2019
KATEGORIE Schmierstoffe
mit 2018
auto motor sport

LESERWAHL
BEST BRAND 2019
KATEGORIE Schmierstoffe
mit 2018
Motor Klassik

AUTO
TOP MARKE 2019
OLEE
Schmierstoffe

MOTORRAD
BEST BRAND 2019
Kategorie: Öle/Schmiermittel

LESERWAHL
BEST BRAND 2018
KATEGORIE MOTORRAD
Öle/Schmierstoffe
mit 2017
MOTOR SPORT

LESERWAHL
BEST BRAND 2018
KATEGORIE AUTOMOBIL
Öle/Schmierstoffe
mit 2017
MOTOR SPORT

AUTO
TOP MARKE 2019
CITILED
Pflanzmittel

Als Seriensieger machen wir auch Sie zum Gewinner – jetzt auf www.nimm-liqui-moly.de





LIQUI MOLY

365 Tage im Jahr arbeiten wir für 1 Ziel: für unsere Kunden! Als Weltmarke sind wir auf den freien Welthandel angewiesen. Dieser sichert Wohlstand, Frieden, Freiheit und Demokratie. Wir, die LIQUI MOLY family worldwide, sind dankbar für die vielen Chancen, die sich aus unserer freien und sozialen Marktwirtschaft ergeben. Wir sind stolz darauf, was wir im engen Schulterschluss mit unseren Kunden daraus machen: eine Weltmarke, die für erstklassige Produkte, menschliche Vielfalt, geschäftlichen Erfolg und soziales Engagement steht. Schön, dass diese ehrliche Arbeit wertgeschätzt wird und uns Deutschlands Autofahrer regelmäßig zur beliebtesten Motorölmarke und in der Kategorie Pflegemittel auf Platz 2 wählen.

Dafür danke ich Ihnen von ganzem Herzen!

Ihr Ernst Probst

Geschäftsführer
LIQUI MOLY





Nach vier von 16 Saisonrennen führt der Penske-Pilot Josef Newgarden die IndyCar-Meisterschaft an. Der 28-Jährige reifte seit seinem ersten Titelgewinn 2017 zur Galionsfigur der US-Rennserie.

Von: **Marcus Schurig**

In den ersten vier Saisonrennen kamen Sie immer in den Top 4 ins Ziel. Ist das der Schlüssel, um den Titel gewinnen zu können?

Konstanz ist in dieser extrem ausgeglichenen Meisterschaft wirklich der Schlüssel, um auch am Ende ganz vorne stehen zu können. Das Fahrerfeld ist sehr ausgeglichen: In den letzten Jahren hatten wir durchschnittlich acht unterschiedliche Sieger pro Jahr – bei 17 Saisonrennen!

Beim letzten Lauf in Long Beach sind Sie von Platz 4 losgebrochen, im Ziel schaute wieder ein zweiter Platz heraus.

Ich bin froh, überhaupt Plätze gewonnen zu haben, denn das Rennen in Long Beach ist strategisch nicht sehr anspruchsvoll: Es läuft de facto immer auf eine Zwei-Stopp-Strategie heraus, dazu ist der Belag des Straßenkurses recht freundlich zu den Reifen. Und damit gibt es dann in Summe in Long Beach immer wenig Überraschungspotenzial.

Man könnte das Rennen auch weniger freundlich formuliert als einen Langweiler bezeichnen, oder nicht?

Vielleicht müsste die IndyCar-Serie ein paar Kleinigkeiten ändern, um für mehr Überraschung zu sorgen. Allein bei der Distanz könnte man die Länge des Rennens so einsortieren, dass mehrere Strategieoptionen mit unterschiedlicher Anzahl an Stopps möglich sind – so oder so ähnlich ist es ja auch bei vielen anderen IndyCar-Läufen. Wenn die Strategie quasi vorher feststeht und bei den Reifen auch keine Überraschungen kommen, dann ist das Rennen vorhersehbar. Es gibt also in Long Beach durchaus noch Verbesserungspotenzial.

Beim zweiten Lauf in Austin haben Sie gesagt, Sie hätten nur ein Auto, dass für zweite oder dritte Plätze gut sei.

„Es gibt bei den IndyCars keinen Mangel an Talent“

Galt das auch wieder für Long Beach?

Ja, das war eindeutig so. Damit wir uns nicht missverstehen: Ich bin sehr zufrieden, dass wir mit Penske und Chevrolet konstant vorne fahren. Ich habe lieber das ganze Jahr ein Auto, das für zweite oder dritte Plätze gut ist, als ein Auto, mit dem ich nur ein- oder zweimal pro Jahr gewinnen kann. Im letzten Jahr konnte ich meinen Titel aus 2017 nicht verteidigen, weil wir auf den normalen Rennstrecken sowie auf den Stadtkursen nicht konstant genug waren, was auch etwas mit der Situation auf der Motorensseite zu tun hatte. 2019 kann ich dagegen konstant vorne mitfahren und Punkte scheffeln.

Die Rennergebnisse sind 2019 tendenziell besser als Ihre Resultate in der Qualifikation, korrekt?

Das ist richtig. In Austin fuhr ich von Startplatz 7 los, in Long Beach von Position 4. Bei der Leistungsdichte brauchst du dann auch etwas Glück, um aufs Podium zu kommen. In Austin hatten wir bei einigen Überholmanövern auch Glück, dazu half uns eine letzte Gelbphase. In Long Beach konnten wir über die Strategie etwas gutmachen. Der Punkt ist aber: Genau das haben wir letztes Jahr zu selten geschafft. Du musst akzeptieren, dass du hier nicht die ganze Saison dominierst. Deine Titelchance wird an den Tagen entschieden, wo du kein siegfähiges Auto hast – aber trotzdem viele Punkte mitnehmen musst.

Welche Rolle spielen 2019 die Reifen?

Wir haben einen sehr guten Verschleiß und schaffen es regelmäßig, sowohl die weichere als auch die härtere Mischung gut über die Stints zu bringen – das ist unsere Stärke. Das hat aber auch einen kleinen Nachteil: Im Qualifying wie auch bei den Restarts im Rennen bekommen wir die Reifen manchmal nicht so schnell auf Temperatur wie die Gegner – aber man kann halt nicht alles haben!

Die Konkurrenzsituation in der IndyCar-Serie hat sich 2019 verschärft: Junge Piloten wie Colton Herta und Felix Rosenqvist sorgen für Furore.

Ich finde das großartig. Colton Herta ist in Austin ein famoses Rennen gefahren – und der Junge ist gerade mal 19 Jahre alt. Rosenqvist hatte beim Saisonstart in St. Petersburg eine reelle Siegchance. Es gibt in der IndyCar-Serie keinen Mangel an Talent!

Ihre Karriere und die von Colton Herta verliefen ganz ähnlich, oder?

Das stimmt, wir sind beide in jungen Jahren nach Europa gegangen und haben uns durch die kleinen Formelklassen gekämpft. Ich war ein oder zwei Jahre älter als Colton, als ich nach Europa ging. Ich bin in der Britischen Formel Ford gefahren, er in der Formel 4. Die Ausbildung in den britischen Nachwuchs-Formelklassen ist ausgezeichnet, mir hat das sehr viel geholfen. In Austin hat Colton sein erstes IndyCar-Rennen gewonnen – übrigens viel früher als ich! Sein Renningenieur Nathan O'Rourke war in meiner Rookie-Saison auch mein Ingenieur!

Mit Ausnahme von Long Beach waren alle bisherigen Rennen recht unterhaltsam. Wie viel davon geht auf das Konto der Gelbphasen?

Die Gelbphasen sorgen für Abwechslung, dazu können sie das Rennen auf den Kopf stellen: Wenn während der Boxenstopp-

Serie eine Gelbphase kommt, haben all jene verloren, die noch nicht drin waren, weil sie extrem viel Track Position verlieren. Das führt dazu, dass die schlechter platzierten Teams pokern und früher reinkommen, um von der Gelbphase zu profitieren, da kann sich das ganze Rennen drehen. Manchmal profitierst du von so was, manchmal kostet es dich Plätze. Wenn du an der Spitze des

„Wenn die Strategie wie in Long Beach vorher feststeht und bei den Reifen auch keine Überraschungen dazukommen, dann ist das Rennen vorhersehbar.“

Penske-Pilot Josef Newgarden

Feldes fährst, dann betest du die ganze Zeit zu Gott, dass hoffentlich keine Gelbphase kommt, weil du eigentlich nur verlieren kannst. Aber am Ende musst du professionell damit umgehen und das alles in deiner Rennstrategie berücksichtigen.

Rote Flaggen haben im Qualifying 2019 schon mehrfach für Ärger gesorgt. Ihre Meinung zu dem Thema?

Wenn ich das Sagen hätte, würde ich vom Reglement her sicherstel-

len, dass jeder Fahrer zumindest eine Chance hat, eine schnelle Runde zu fahren. Wenn man im Qualifying ausscheidet, nur weil zum falschen Zeitpunkt eine rote Flagge herauskommt und man selbst gar keine Chance hatte, eine schnelle Runde auf den weichen Reifen zu fahren, dann ist das insgesamt nicht fair.

Die Chevrolet-Motoren, die auch ihr Penske-Team verwendet, hatten letztes Jahr Vorteile im Oval – und Nachteile bei den Stadtkursen. Dieser Malus ist offenbar eliminiert, oder?

Chevrolet hat ganz offensichtlich aufgeholt, das wurde schon beim ersten Saisontest in Sebring offensichtlich. Wir konnten damals aber noch nicht abschätzen, wie stark sich das auf Straßen- und Stadtkursen exakt niederschlägt. Das Mapping der Motoren wurde so geändert, dass sich die Fahrbarkeit und Dosierbarkeit deutlich verbessert haben – und das sorgt natürlich besonders auf Straßen- und Stadtkursen für Zeitgewinn. Das Motoren-Reglement ist sehr restriktiv, bei der Hardware konnte man eigentlich nur an der Auspuffanlage Änderungen vornehmen, glaube ich, der Rest war de facto eingefroren.

Wie viel Prozent an Leistung hat das gebracht?

Das kann ich gar nicht genau beziffern, aber wir haben definitiv aufgeholt. Im letzten Jahr haben alle Chevy-Piloten ihre Titelchancen letztlich bei den Rennen auf den Straßen- und Stadtkursen eingebüßt. Nach vier Saisonrennen im Jahr 2019 kann ich sagen, dass wir jetzt wieder voll wettbewerbsfähig sind.

Jetzt kommt der lange Monat Mai in Indianapolis. Wie steht es um die Chancen beim Indy 500?

Es ist immer schwer, für das Indy 500 eine Prognose zu erstellen. Die Chevy-Teams waren 2018 in Indianapolis sehr gut sortiert, und ich vermag nicht zu erkennen, warum sich daran für 2019 viel geändert haben sollte. ■



Beim GP Long Beach baute Newgarden mit Platz 2 die Führung aus

Das nächste Kapitel der Erfolgsgeschichte



Die Formel 1 hat in China ihr großes Jubiläum gefeiert. Aber wird die Königsklasse auch noch weitere 1000 Rennen bestehen bleiben? Elmar Brümmer wagt einen Blick in die Zukunft.

Von: **Elmar Brümmer**

Wir schreiben das Frühjahr 2062. Die Formel Eins plus, wie sie neuerdings heißt, nachdem die Ur-enkel von Tamara Ecclestone die Vermarktungsrechte übernommen haben, steht vor einem großen Jubiläum: Es geht um den 2000. Grand Prix der Geschichte. Er wird in Luanda ausgetragen, der Hauptstadt von Angola. Die Rennwelt applaudiert über diese hervorragende Wahl.

Denn anders als damals beim 1000. Rennen der Königsklasse, als sich der Chronist Michael Schmidt zurecht über die schändlichen Jubiläumsfeierlichkeiten im ungeliebten Shanghai auslassen musste, führt an Afrika kein Weg mehr vorbei. Dort sind inzwischen neun der 23 Rennen beheimatet, da der Kontinent der einzige ist, der noch über ausreichend Ölvorkommen verfügt, mit denen die Benzinmotoren über 50 Runden betrieben werden können. Außerdem gehört diese tolerante Region auch nicht zu jenen, die im Sinne der Vernunft und des Fortschritts nur noch Rennen mit Wasserstoff-Lufttaxis als politisch korrekt empfinden. Eine Alternativserie namens Formel E, die es auch mal gegeben haben soll, ist der viel zu aufwendigen, teuren, und wenig nachhaltigen Stromerzeugung zum Opfer gefallen. Lithium-Batterien wurden ja schon vor Jahrzehnten von der Umweltbehörde der Vereinten Nationen verboten. Der Formel 1 von 2062 geht es wie jener anno 2019: Diese Serie ist so herrlich unvernünftig, dass ihr Fortbestand allein aus Gründen des Sports und der Show unverzichtbar ist. Sie steht deshalb als Weltkulturerbe unter besonderem Schutz.

Tatsächlich kann die Formel 1 es schaffen, den Weg zum zweiten Meilenstein deutlich abzukürzen. Waren für 1000 Rennen noch 69 Jahre nötig, könnte es beim derzeitigen Rhythmus, der sich auf 23 bis 25 WM-Läufe pro Jahr einpendeln soll, schon in 43 Jahren so weit sein, dass die Serie sich zum zweiten Mal als Tausendsassa feiern lassen kann.

„Die Formel 1 war auch deshalb immer über alles erhaben, weil sie so selbstverliebt ist und sich nur um sich selbst gekümmert hat, statt auf Konsens wert zu legen.“

Der Kollege Schmidt hatte natürlich recht mit allem, was er über die Versuche geschrieben hat, im grauen China so etwas wie Jubiläumsstimmung zu erzeugen. Prinzipiell wäre Shanghai durchaus geeignet gewesen, die Formel

1 zu zelebrieren, denn in diesem Moloch prallen – ganz wie im Motorsport auch – Tradition und Moderne heftig aufeinander, herrscht ein Tempo vor, dem nicht alle folgen können, stehen Gier nach Macht und Geld häufig über der Vernunft, gilt Maßlosigkeit als vornehme Tugend. Dass das Rennen, abgesehen von der Hörspieleinlage bei Ferrari, auch ein eher laues war, dafür kann natürlich niemand etwas.

Es gibt viele kluge Menschen, weit klügere als der Kolumnist, die jetzt aufschreiben, was die Formel 1 der Zukunft bringen muss. Da ist für jeden etwas dabei: Die einen wollen lautere Motoren, die anderen E-Mobilität, die dritten ein Budget Cap und die vierten freie Fahrt für alle Reichen. Es ist also ungefähr so, wie auch sonst in unserer Gesellschaft. Aber wer sich die bisherigen sieben Jahrzehnte anschaut, der erkennt unabhängig von den unzähligen Reglementsänderungen ein Strickmuster: Die Formel 1 war auch deshalb immer über alles erhaben, weil sie so selbstverliebt ist und sich nur um sich selbst gekümmert hat, statt groß auf Konsens wert zu legen. (Eine

der löblichen Ausnahmen: die Sicherheitsbemühungen.)

Warum genießt James Hunt heute noch Heldenstatus? Warum ist der stumme Kimi Räikkönen so ein Massenliebbling? Eben, weil es für Anpasser genügend Möglichkeiten gibt, sich anderswo zu vergnügen. Die DNA der Formel 1 beinhaltet, alles, aber auch wirklich alles auf die Spitze zu treiben. Inzwischen gibt es ja wieder eine kollektive Sehnsucht nach einer solchen Spielwiese.

Würde es den Mix aus Wettbewerb und Gefahr, Verschwendung und Effizienz, Sex-Appeal und Technokratie nicht geben, man müsste ihn sofort erfinden. Das wird auch 2062 noch so sein – hoffentlich. Der wahre Treibstoff ist, neben den Dollars, der Optimismus und Enthusiasmus, den diese Weltmeisterschaft im Zwei-Wochen-Rhythmus verbreitet. Happy Birthday! ■

RETURN TO SENDER

Die Zukunft der Königsklasse

F1 unzerstörbar oder in Lebensgefahr? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribune@motorpresse.de



Die ersten 1000 F1-Rennen sind im Kasten. Wird die Königsklasse weiter die Menschen begeistern wie bisher?

Formel 1

Boxenstopps flotter

Red Bull, Ferrari, Toro Rosso und McLaren profitieren vom Verbot der Luftdurchleitung durch die Vorderachse. Ihre Boxenstopps sind jetzt schneller.

Von: **Michael Schmidt**

Red Bull ist dieses Jahr bei den Boxenstopps die klare Nummer 1. Würde man die WM-Wertung nach den Reifenwechseln erstellen, dann läge Red Bull mit 115 Punkten klar vor Ferrari (49), Williams (39), Mercedes (38), McLaren (36) und Toro Rosso (16). Im Vergleich zu 2018 stehen auch Ferrari, Toro Rosso und McLaren besser da.

Das Verbot der Luftdurchleitung durch die Vorderachse hilft diesen Teams. Sie können jetzt kleinere Radmuttern aus weni-

ger kritischem Material einsetzen. „Das bringt im Schnitt zwei bis drei Zehntel pro Boxenstopp“, freut sich Ferrari-Teamchef Mattia Binotto. Die kleineren Radmuttern müssen mit weniger Drehmoment auf die Achsen gehämmert werden und lassen sich deshalb auch leichter wieder lösen. Ein weiterer Vorteil ist, dass

sie auch nicht mehr so leicht verkanten. Damit haben die Mechaniker etwas mehr Sicherheit. Mercedes ist im Vergleich zu 2018 leicht zurückgefallen. „Wir hatten die Luftdurchleitung durch die Vorderachse nicht, bleiben also auf dem Stand vom letzten Jahr“, bedauert Teammanager Ron Meadows. ■



Red Bull führt diese Saison die Boxenstopp-Rangliste klar an

RED BULL

FI-PARTY IN HANOI

Red Bull hat rund ein Jahr vor dem ersten Grand Prix von Vietnam schon mal die Stimmung etwas angeheizt. Bei einem Showrun in Hanoi ließen Markenbotschafter David Coulthard und Simulatorfahrer Jake Dennis ordentlich die Reifen qualmen. Vor mehr als 50 000 Fans rasten die beiden FI-Botschafter in zwei RB7-Rennern von 2011 über eine 700 Meter lange Strecke.

KEINE ÜBERNAHME

Nach dem schwachen Saisonstart von Williams waren Gerüchte aufgekommen, dass der russische Milliardär Dmitry Mazepin die Mehrheit des Traditionsrennstalls übernehmen könnte. Nach Vorbild der Stroll-Familie bei Racing Point sollte damit Sohn Nikita der Einstieg in die Königsklasse erleichtert werden, hieß es. Doch das wurde nun offiziell dementiert: „Die Berichte entsprechen nicht der Wahrheit.“

SHWARTZMAN BESTZEIT

Der neue Formel-3-Jahrgang hat auf dem Hungaroring in Budapest die letzten Testkilometer vor dem Saisonstart Mitte Mai in Barcelona abgepult. Die schnellste Runde drehte dabei Prema-Pilot Robert Shwartzman. David Beckmann, der vergangene Saison schon in der Vorgängerserie GP3 unterwegs war, ließ sich die sechstschnellste Zeit notieren. Der Schweizer Fabio Scherer landete auf Platz 13, der deutsche Formel-4-Meister Lirim Zendeli auf Platz 16.

STARTERLISTE WÄCHST

Als 35. Pilot hat JR Hildebrand seinen Namen auf die Starterliste des Indy 500 setzen lassen. Der Vorjahreselfte wird neben Sage Karam einen von zwei Dreyer-&-Reinbold-Chevys pilotieren. Zu Ehren des 2018 verstorbenen Dan Gurney trägt Hildebrand die Startnummer 48. Bei nur 33 Startplätzen wird das Qualifying dieses Jahr eine interessante Angelegenheit.

Super Formula

Turbulenter Auftakt

Nick Cassidy hat den Auftakt zur japanischen Super Formula Saison gewonnen. Für die prominenten Starter aus Europa gab es nicht viel zu feiern.

Von: **Tobias Grüner**

Nach der Formel 1 ist die Super-Formula-Serie die schnellste Formelserie der Welt. Doch so viel Interesse am Saisonstart der Japan-Meisterschaft wie jetzt hatte es lange nicht mehr gegeben. Mit den Red-Bull-Junioren Lucas Auer und Dan Ticktum, den ehemaligen F1-Piloten Kazuki Nakajima und Kamui Kobayashi und Ex-Formel-2-Vizemeister Artem Markelov ist diese Saison jede Menge Prominenz am Start. Dazu wurde auch noch eine neue Rennwagen-Generation eingeführt.

Doch der erste Saisonlauf auf der Grand-Prix-Strecke in Suzuka lief für viele Piloten nicht ganz nach Plan. In einem dramatischen

Rennen mit zahlreichen Unfällen schafften es am Ende nur zwölf von 20 Autos ins Ziel. Der Neuseeländer Nick Cassidy, der im Vorjahr Zweiter im Gesamtklassement wurde, raste dank einer guten Strategie und passendem Safety-Car-Timing von Startplatz zwölf zum Sieg. Am Ende kreuzte der Tom's-Pilot die Linie 1,79 Sekunden vor Titelverteidiger Naoki Yamamoto. Cassidy war dabei der einzige Nicht-Japaner in den Top 6. Lucas Auer und Dan Ticktum

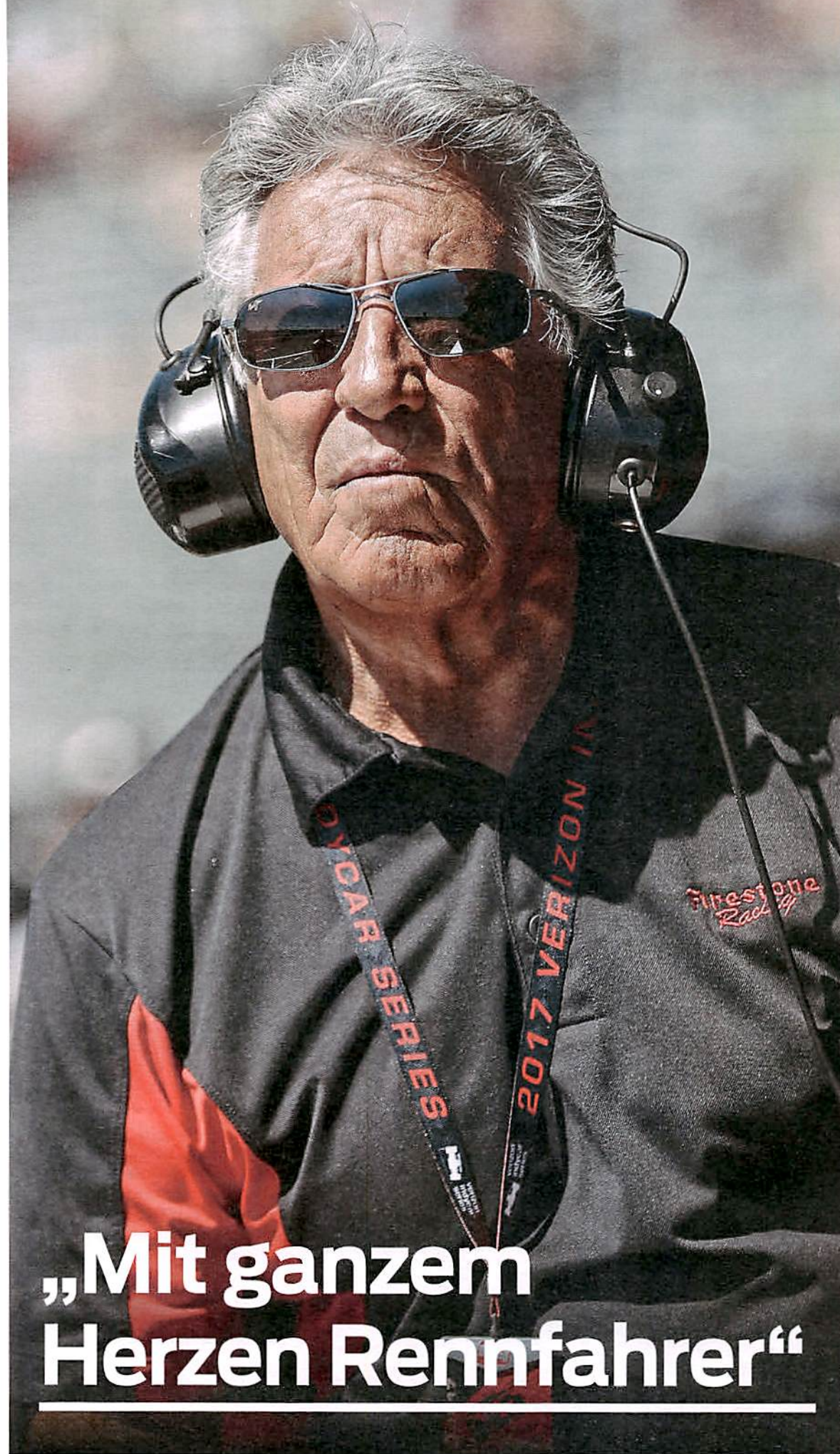
kamen bei ihrem Debüt in der Super Formula noch nicht optimal zurecht. Das Red-Bull-Duo landete auf den letzten beiden Punkteplätzen 7 und 8.

Kamui Kobayashi hatte lange aussichtsreich in Führung gelegen, doch das vierte Safety Car in Runde 27 dampfte den Vorsprung des Toyota-Werksfahrers ein, bevor er seinen Pflichtboxenstopp absolviert hatte. Nach dem Reifenwechsel fiel Kobayashi auf Rang 9 zurück. ■



Der Vorjahreszweite Nick Cassidy gewinnt vor Meister Naoki Yamamoto (l.)

MOTORSPORT IMAGES



„Mit ganzem Herzen Rennfahrer“

Mario Andretti muss man nicht erklären. Der 79-jährige Amerikaner ist eine Institution im Motorsport. Im Rückblick auf seine Karriere verrät er, warum er 1994 wirklich aufgehört hat und dass er in den ersten Runden eines Rennens gerne etwas ruhiger gewesen wäre.

Von: **Michael Schmidt**

Ich gebe es zu. Wenn es je einen Fahrer gab, der mein Held war, dann Mario Andretti. Er heißt wie ein Rennfahrer, sieht wie ein Rennfahrer aus, er ist ein Rennfahrer. Und zwar durch und durch. Wenn man bei ihm zu Hause in Nazareth/Pennsylvania eine Tour durch sein Anwesen macht, stößt man Schritt auf Schritt auf Insignien seines Berufes. An den Wänden hängen Fotos, auf den Tischen stehen Modellautos, in die Theke seiner Kellertafel sind Erinnerungen eines langen Rennfahrerlebens eingelassen. Deshalb ist es fast überraschend, dass in der Garage neben der Corvette und dem Lamborghini nur ein Rennauto steht. Sein letzter IndyCar, ein Lola-Ford des Newman-Haas-Teams. „Ich war so blöd, dass ich mir meine Rennautos nicht aufgehoben habe“, sagt Andretti bitter. „Ich hätte von Ferrari mein Siegerauto von Kyalami 1971 haben können, wollte aber lieber einen Ferrari Daytona für die Straße.“

Wenigstens hat sich der Weltmeister von 1978 alle Pokale aufgehoben, die in 30 Jahren Motorsport so zusammengekommen sind. Oder soll man sagen fast alle? „Sechs meiner Siegetrophäen aus der Formel 1 fehlen mir. Ich hatte sie kurz vor Chapmans Tod an Colin ausgeliehen. Als ich später mal fragte, wo meine Pokale sind, waren sie verschwunden.“ Andretti glaubt bis heute, dass Chapman im Dezember 1982 nicht an einem Herzinfarkt im Bett gestorben ist, sondern sich aus dem Staub gemacht hat. Mit seinen Trophäen.

Dann erzählt er eine lustige Geschichte. „Von meinem Siegetrophäenpokal in Long Beach 1977 habe ich mir eine Kopie anfertigen lassen. Auf der Plakette unten haben sie eingraviert: Winner US Grand Prix 1977. Replica, original stolen by Colin Chapman.“ Es ist ruhig geworden in dem großen Haus. Zu

MOTORSPORT IMAGES

ruhig. Andretti trägt schwer daran, dass seine Frau Dee Ann im Juli vergangenen Jahres plötzlich gestorben ist. Er lenkt sich dadurch ab, dass er im hohen Alter immer noch Gäste im IndyCar-Doppelsitzer um die Rennstrecken scheucht. Bei guten Bekannten dreht er 1000 min höher. „Ich weiß, wie man den Drehzahlbegrenzer austrickst“, grinst Mario.

Die Pokalsammlung ist auch ein Dokument für die Vielseitigkeit des Hausherrn. Andretti war in der Formel 1 erfolgreich, bei den IndyCars, in Sportwagen und in der Nascar. Er hat das Indy 500 gewonnen, den GP Italien in Monza, die 12 Stunden von Sebring, das Daytona 500.

Und doch war die Formel 1 für Andretti immer das Highlight. „In Monza habe ich als Kind mei-

„Ich war immer von meiner Leidenschaft getrieben, manchmal bis zu dem Punkt der Unvernunft. Diese Passion habe ich nie verloren.“

Mario Andretti

ne Helden zum ersten Mal gesehen. Mein Bruder Aldo, ein paar Freunde aus Lucca und ich standen auf der Anfahrt zur Parabolica, ungefähr dort, wo 1961 der Trips-Unfall passiert ist, hinter dem Zaun an einer Böschung. Eine Tribüne konnten wir uns nicht leisten.“ Und weil dort seine Wurzeln liegen, bedeuten dem vierfachen IndyCar-Meister seine zwölf GP-Siege mehr als alles andere: „Mit der Formel 1 ist meine Liebe zum Sport entstanden. Die Namen Ferrari, Maserati und Alfa Romeo klingen immer noch in den Ohren wie damals, als wir noch im Flüchtlingscamp wohnten. Ich habe in

den USA einen anderen Werdegang gemacht, in Stock Cars, auf den Sandbahnen. Aber im Hinterkopf hatte ich immer die Formel 1. Ich habe erst vor einem Jahr begriffen, dass ich 1977 meine beiden Heim-Grands Prix in einer Saison gewonnen habe. Zuerst Long Beach, dann Monza. In solchen Momenten wird mir klar, wie gesegnet ich war mit meiner Karriere.“

Einer der Schlüsselmomente war Andrettis erster Auftritt in Indianapolis 1965, dem Jahr, in dem Jim Clark gewann und der Rookie aus Nazareth auf Anhieb Dritter wurde. „Beim Siegerbankett am Montag nach dem Rennen hat Jimmy mir den Rookie-Wanderpokal überreicht. Da sagte ich zu Colin Chapman: ‚Eines Tages will ich Formel 1 fahren.‘ Und wissen Sie, was er geantwortet hat? ‚Wann immer du dich bereit fühlst, rufe mich an. Ich werde ein Auto für dich haben.‘“ So hatte ich den Fuß in der Tür. Das war der wichtigste Tag in meiner Karriere.“

Rückblickend würde die Rennsportlegende trotz aller Erfolge vieles anders machen. „Ich bin mein härtester Kritiker. Oft war ich zu ehrgeizig, besonders zu Beginn der Rennen. Da habe ich viele gute Resultate weggeworfen. Das wollte ich auch meinen Söhnen und meinem Enkel mitgeben. Das Rennen hat mehr als nur eine Runde. Hätte ich damals nur diese Geduld gehabt. Aber ich wollte immer nur Erster sein. Ich könnte neidisch werden, wenn ich höre, dass Michael Schumacher 67 Rennen ohne Ausfall geschafft hat. Wäre mir das passiert, wäre ich ein paar Mal Weltmeister geworden. Hätte ich damals das alles gewusst, was ich heute weiß, ich wäre ein besserer Rennfahrer gewesen.“

Andretti erzählt noch, dass es ein Fehler gewesen sei, 1981 nicht zu McLaren sondern zu Alfa Romeo gegangen zu sein. „Ich habe mehr auf mein Herz als auf meinen Verstand gehört.“ Als es in



WILHELM

Chapmans Superteam: Andretti und Peterson verstanden sich auch privat

der Formel 1 nichts mehr für ihn zu fahren gab, kehrte er in den US-Sport zurück, wurde 1984 noch einmal IndyCar-Meister und verabschiedete sich zehn Jahre später mit viel Wehmut und ein bisschen Bitterkeit. „Meine Frau hat mich gefragt: ‚Warum hast du deinen Rücktritt so geplant?‘“ Ich hatte 1994 das Gefühl, dass mein Team nicht mehr hinter mir stand. Das war ein Zeichen

zu gehen. Nichts hält ewig. Vielleicht hätte ich noch ein, zwei Jahre fahren können, aber ich wollte nicht in die Situation kommen, wo ich nur noch hinterherfahre. Ich war immer von meiner Leidenschaft getrieben, manchmal bis zu dem Punkt der Unvernunft. Diese Passion habe ich nie verloren. Ich war mit vollem Herzen Rennfahrer und wollte nie etwas anderes sein.“ ■

DIE KARRIERE IN ZAHLEN

Geb.: 28. Februar 1940 in Montona (I). Heute gehört die Stadt zu Kroatien, ihr kroatischer Name ist Motovun

FORMEL 1

Debüt: GP USA 1968 (Watkins Glen)
Teams: Lotus, Ferrari, Parnelli, Alfa Romeo, Williams
GP-Starts: 128 (von 1968 bis 1982)
WM-Punkte: 180
GP-Siege: 12
Podiumsplätze: 19
Punkteränge: 38
Pole-Positions: 18
Schnellste Runden: 10
Führungskilometer: 3581
Weltmeister: 1978

USAC/INDYCAR

Debüt: Phoenix 100
 1972 (Hockenheim)
Teams: Hawk, Kuzma, McNamara, Parnelli, Penske, Lola
Starts: 407 (von 1965 bis 1994)
Punkte: 34 424
Podiumsplätze: 144
Siege: 52
Pole-Positions: 66
Führungsrunden: 7595
Meister: 1965, 1966, 1969, 1984

SPORTWAGEN

Debüt: 24 h Le Mans 1966
Teams: Ford, Ferrari, Mirage, Porsche
Anzahl der Siege: 7
Gewonnene Rennen: 12 h Sebring 1967, 1970, 1972; 6 h Daytona 1972; 1000 km Brands Hatch 1972; 6 h Watkins Glen 1972; 1000 km Monza 1973

NASCAR

Sieg Daytona 500



Andrettis beste Saison: Weltmeister auf dem Lotus 79 im Jahr 1978

VLN Langstreckenmeisterschaft/24h-Rennen Nürburgring

Diskussion um Marc Duez

Der Belgier Marc Duez, der vier Mal das 24h-Rennen Nürburgring gewinnen konnte, bekommt keine Nordschleifen-Permit vom DMSB. Darüber entbrannten heiße Diskussionen. Was steckt dahinter?

Von: **Bianca Leppert**

Die Empörung war in so manchem Internet-Forum groß. Die Fans fragten sich: Wie kann es sein, dass ein Rennfahrer, der vier Mal das 24h-Rennen Nürburgring gewonnen hat, keine Nordschleifen-Permit bekommt?

Ursprünglich wollte Marc Duez im Team von Olivier Muytjens auf einem Toyota GT86 starten. Dafür braucht man beim 24h-Rennen die Permit der Stufe A. Bedingung: Man muss mindestens zwei Rennen in Kat. B (VLN oder 24h-Quali-Rennen) absolvieren und dabei jeweils in den Top 75 Prozent in der Klasse gewertet



Marc Duez wollte eigentlich auf dem Toyota GT86 mit der Nr. 270 fahren

worden sein – in einem Zeitraum der letzten zwei Jahre mit mindestens drei Startern in der Klasse. Duez startete bei VLN 1, kam aber nur auf sechs Runden im verkürzten Rennen. Bei VLN 2 gab es keinerlei Chance, die fehlenden zwölf Runden zu absolvieren, weil aufgrund des Schneechaos nach nur eineinhalb Runden abgebrochen wurde. Bei

VLN 3 und dem 24h-Qualirennen ist Duez terminlich aufgrund von Verpflichtungen bei der WTCR verhindert.

In so einem Fall gibt es die Möglichkeit der Einzelfallprüfung eines Gremiums, das aus DMSB-Sportdirektor Michael Günther, 24h-Rennleiter Walter Hornung und VLN-Sportleiter Michael Bork besteht. Die lehn-

ten eine Startgenehmigung für Duez jedoch ab.

Der Grund liegt auf der Hand: Rein theoretisch hätte Duez die Möglichkeit, an den anderen Terminen seine Pflichtrunden nachzuholen. Hinzu kommt ein viel wichtigerer Punkt: Der Belgier war seit 14 Jahren nicht mehr auf der Nordschleife aktiv. In dieser Zeit hat sich einiges an Regeländerungen ergeben und die Rennsituationen haben sich somit verändert. Erfolge aus der Vergangenheit allein sind deshalb keine Garantie, dass man sich an die neuen Gegebenheiten ohne Weiteres innerhalb kürzester Zeit anpasst.

Kritiker sagen, die Wittersituation bei VLN 2 wäre höhere Gewalt gewesen – aber Schnee oder Nebel ist keine Seltenheit zu Beginn der VLN-Saison. Zumal die Entscheidung konsequent ist, weil man sonst einen Präzedenzfall geschaffen hätte. Womöglich wären dann andere Fahrer verärgert gewesen, die ebenfalls zeitlich an manchen Terminen verhindert sind, aber keine Permit bekommen. ■

Sportwagen-WM: Hat die Super-GTE-Idee eine Chance?

Super-GTE als der Plan B?

ACO-Boss Pierre Fillon hatte im März verkündet: Wenn sich bis zum Mai 2019 kein Hersteller zum Hypercar-Reglement für 2020 bekennt, dann käme der Plan B zum Einsatz. Der Franzose ließ offen, was der Plan B ist. Viele sagen: Es sind aufgebrelzelte GTE-Plus-Autos.

Von: **Marcus Schurig**

Wenn das Hypercar-Reglement floppt, und viel spricht dafür (siehe rechte Seite), benötigt der WM-Promoter ACO einen schnellen Ersatz. Den könnten die GTE-Hersteller liefern: Angeblich ha-

ben sie vorgeschlagen, einen „Super-GTE“- oder „GTE-Plus“-Kit binnen weniger als in zwölf Monaten entwickeln zu können.

Dass der Plan auf dem Tisch liegt, wird von niemandem mehr bestritten. „Wir reden über sowas, aber dafür bräuchte man irgendwann mal ein präzise definiertes Technikreglement“, so Lamborghini-Sportchef Giorgio Sanna. Mit Lamborghini und McLaren sitzen sogar zwei Hersteller am Tisch, die aktuell gar keine GTE- oder GTLM-Autos im Angebot haben.

Folgt man der Logik der GTE-Hersteller, benötigt man mindestens ein Power-Plus von 200 PS, dazu mehr Abtrieb und Entwicklungsreifen, um die aktuellen GTE-Autos auf eine Rundenzeit in Richtung 3.30 Minuten pro Runde in Le Mans hochzujazzen. Ein Problem damit hätte besonders Por-



Porsche könnte mit dem RSR-Saugmotor das 700-PS-Ziel nicht erreichen

sche, denn deren Saugmotor wäre für so ein Leistungsniveau ungeeignet. BMW und Ferrari favorisieren diesen Vorschlag, die Amis (Corvette und Ford) reagieren eher zögerlich, Porsche ist dagegen, die bisherigen Außenseiter McLaren und Lamborghini sind dafür.

Doch das Konzept hat auch seine Schwächen: Wer erklärt den

Fans in Le Mans, dass die GT plötzlich schneller fahren als LMP2-Prototypen? Und wer sagt den LMP2-Konstrukteuren, dass sie ihre Autos für viel Geld umbauen müssen, nur um sie langsamer zu machen?

Die Uhr tickt also. Beim nächsten WM-Lauf in Spa Anfang Mai soll die Bombe platzen ... ■

Hypercar, Supercar, Trallala?

Vermutlich wollen Sie es gar nicht mehr hören oder lesen: Aber die WEC hat wieder am Reglement ihrer neuen Hypercar-Topklasse herumgeschraubt – angeblich, um Ford von einem Einstieg zu überzeugen. Realistisch ist für 2020 aber bestenfalls der Zutritt von Aston Martin – mit Red-Bull-Kohle.

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

Selbst Fachjournalisten haben ihre liebe Mühe, mit der Änderungsgeschwindigkeit des sogenannten Hypercar-Regelwerks Schritt zu halten: Hypercar, Supercar, Trallala – nach diesem Muster gibt es fast wöchentlich Änderungen. Rekapitulieren wir kurz den Stand: Im Dezember hatte der FIA-Weltrat das neue Hypercar-Reglement abgesegnet, erlaubt waren damals nur Prototypen mit Allrad-

Hybridantrieb. Als bis zum März kein Hersteller mitmachen wollte, stimmte der Weltrat weitreichenden Modifikationen zu: Erlaubt waren nun auch Prototypen ohne Hybrid, Straßenautos mit Hybrid und Straßenautos ohne Hybrid. Einen Monat später die nächste Schlingerkurve, vermutlich ausgelöst von dem Umstand, dass immer noch kein Hersteller anbeißen will: Die Regelgeber veränderten kleinlaut sämtliche zentralen Performance-Parameter, die zuvor allesamt in Stein gemeißelt waren.

Hypercar auf LMP2-Niveau

Das Rundenzeitenniveau bezogen auf die Strecke in Le Mans wurde nochmals nach oben korrigiert, auf 3.30 Minuten – also so schnell, ähh langsam, wie die aktuellen LMP2-Autos. Zur Erinnerung: Auf der Pressekonferenz in Le Mans 2018 lag die Zielzeit noch bei 3.15 Minuten pro Runde. Mit der Anhebung der Rundenzeit will man den kleinen Herstellern entgegenkommen, die sich vehement dafür einsetzen, die erlaubten beweglichen

Seit Juni 2018 wurden alle relevanten Performance-Parameter nach unten korrigiert, um neue Hersteller anzulocken – bisher ohne jeden Erfolg.

aerodynamischen Bauteile an der Front- sowie der Heckpartie wieder zu verbannen. In diesem Zug wurde auch das Gesamtabtriebs-Niveau der zukünftigen Topklasse weiter gesenkt. Parallel hoben ACO und FIA das Gewicht um 110 Kilogramm (!) auf jetzt 1150 Kilo an. Im Juni 2018 war übrigens noch von 980 Kilo die Rede ...

Wie die hohen Herren des Langstreckensports in Zukunft Prototypen gegen Hypercar-Straßenautos und Hybride gegen Nicht-Hybride balancieren wollen, bleibt weiterhin ihr Geheimnis – ein konkreter Vorschlag für eine solche Doppel-BOP existiert nach wie vor nicht.

Dafür hat man vorläufig die Geschwindigkeit, ab der die Hybridpower geboostet werden darf, auf 120 km/h hochgesetzt. Gleichzeitig soll die Systemleistung aus Verbrenner und Hybrid von ursprünglich 950 auf 820 PS fallen, dazu soll die Verwendung der Fuel Flow Meter ausgesetzt werden. Der Trend geht also in Richtung Sparsbüchse.

Wer wird mitmachen? Bei Red Bull wird angeblich fleißig gerechnet, auf Basis des Aston Martin Valkyrie-Hypercars. Das Problem: Auch Red Bull muss einen Business Case absegnen, der es nahelegen würde, mindestens sechs Autos zu bauen – doch die müssten verkauft werden, und die Teams benötigen dazu ein Budget, um sie einzusetzen.

Es geht primär ums Geld. Ferrari hat dem Konzept ebenso eine Absage erteilt wie Ford, die mit den letzten Änderungen zu einem Einstieg ermutigt werden sollten. McLaren ist für 2020 raus. Ach ja: Es gibt auch Hersteller, die die Hypercars gerne durch die „Super-GTE“ ersetzen würden (siehe linke Seite). ■

SRO: Die Zukunft der neuen GT2-Klasse

GT2: Ratel hofft auf sieben Hersteller

Um die neue GT2-Klasse, die Promoter Stéphane Ratel im Juli 2018 angekündigt hatte, ist es still geworden. Doch der Franzose glaubt, dass er vier bis sieben Hersteller zum Mitmachen bewegen kann.

Beim 24h-Rennen in Spa soll eine erste öffentliche Präsentation der neuen GT2-Klasse erfolgen, im Oktober 2019 soll in Barcelona das erste Rennen starten. „Das GT2-Reglement wurde eben erst fixiert“, erklärte GT-Promoter Stéphane Ratel beim Blancpain-Saisonauftritt in Monza. „Es gab noch einen Stolperstein mit der Spurweite an der Vorderachse, was primär Por-

sche betraf, aber auch das ist jetzt gelöst. Ich hoffe sehr, dass wir im Oktober zwischen vier und sieben Hersteller am Start haben werden.“

Die meisten Hersteller werden das GT2-Auto auf Basis ihrer GT4-Modelle aufbauen – also quasi mit viel mehr Leistung und weniger Abtrieb. Aston Martin sitzt aktuell am Tisch und evaluiert ein GT2-Autos auf Basis des GT4-Modells. Die Briten überlegen sogar, die Plattformen aus GTE und GT3 sowie GT4 und GT2 technisch enger zu verzahnen.

Ein großes Problem ist wie angesprochen die Spurweite: Die vorgeschriebene größere Spurweite an der Vorderachse erfordert aufwendige Modifikationen für die GT2-Klasse. Das ist zum Beispiel für Hersteller wie Audi ein Hemmschuh. ■ AC

GT3-Klasse: Duale Plattformstrategie der FIA vom Tisch?

Lösung für Plattform-Modelle in Sicht

Im Dezember überraschte die FIA die GT3-Hersteller mit dem Plan, die Homologationsregeln neu zu staffeln – unterschieden nach zweisitzigen Sportwagen und sogenannten Plattform-Modellen. Jetzt hat man den Streit offenbar beigelegt.

Auslöser war damals BMW: Die Bayern wollen als M6-Nachfolger ab 2022 das M4-Modell verwenden, doch dieses Auto basiert auf einer Plattform, von der auch viertürige Modelle abgeleitet werden. Gemäß Homologationsbestimmungen ist das aber untersagt – demzufolge hätte BMW ab 2022 den GT3-Sport zwangsläufig einstel-

len müssen. Der Vorschlag von der FIA: In Zukunft soll zwischen zweisitzigen Sportwagen und Plattform-Modellen unterschieden werden, den Plattform-Derivaten sollte dabei einer höherer technischer Freiheitsgrad zugestanden werden, um sie leichter in ein Rennauto verwandeln zu können. Promoter Ratel ließ in Monza durchblicken, dass die sogenannte duale Plattformstrategie wieder vom Tisch sei.

„Es gab ja auch bisher in der GT-Geschichte schon zwei Sorten von Autos: die klassischen zweisitzigen Sportcoupés sowie die Gran-Turismo-Reiseautos. Heutzutage haben wir Zweisitzer und Sportcoupés, und man muss sicherstellen, dass beide Fahrzeuggruppen startberechtigt sind.“ Mehr Details wollte Ratel nicht preisgeben. ■ AC



Johannes Scheid ist eine Nürburgring-Legende. Der 69-Jährige feiert in diesem Jahr sein 50-jähriges Motorsport-Jubiläum. Wir haben uns mit dem Haudegen über die wilden alten Zeiten, über Motorsport von heute und den legendären Eifelblitz unterhalten.

Von: **Bianca Leppert**

Was hatten Sie gedacht, was Sie mit fast 70 Jahren einmal machen würden?

Ich dachte, ich wäre Rentner und würde das genießen. Aber ich bin kein Urlaubstyp und war es immer gewohnt, viel zu arbeiten. Sonst wird mir langweilig.

Leidenschaftlich, ehrgeizig, bekloppt. Was trifft auf Sie zu?

Alle drei Begriffe (lacht). Man muss schon bekloppt sein, so etwas in meinem Alter zu machen. Meine Frau Heidi würde lieber heute als morgen aufhören. Ohne sie hätte das alles sowieso nicht geklappt. Ich werde dieses Jahr aber noch nicht das Handtuch werfen. Erst wenn es mir zu viel wird. Nicht vom Aufwand her, sondern eher, was die Finanzierung und Co. als kleines Team angeht.

Wie würde es weitergehen?

Ich will mich trotzdem engagieren. Gar nichts mehr zu machen, ist nichts für mich. Spazieren gehen ist nicht mein



Johannes Scheid

Geburtstag: 18. August 1949

Geburtsort: Kottenborn

Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

1969: Leistungsprüfungen

1977: Mitbegründer VLN

1980: VLN-Meister

1981: VLN-Meister

1994: VLN-Meister

1995: VLN-Meister

1996, 1997: 24h-Gesamtsieger

1998: VLN-Meister

HOBBYS

E-Bike fahren, Schrauben

„Früher haben wir beim Fahren noch geraucht“

Ding. Ich fahre aber E-Bike, zum Beispiel von der Strecke nach Hause.

Hatten Sie in all den Jahren mal richtig den Frack voll?

Natürlich haben wir manchmal mehrere Nächte durchgeschraubt. Viele konnten nicht verstehen, dass ich rund um die Uhr gearbeitet habe. Als wir den „Dickens“ hatten, waren die Motorenleute oft groggy und ich alter Bock stand da. Die haben mich oft gefragt, wie ich das aushalte. Da habe ich im Scherz gesagt: Ich bin eben nicht so ein Weichei wie ihr. Hart arbeiten hat mir nie was ausgemacht, mich nervt es mehr, wenn drumherum etwas nicht klappt.

Nur einmal war beinahe Schluss...

Ja, bei einem Arbeitsunfall auf der Baustelle kam meine Hand bei laufendem Motor in einen Metalllüfter. Der Arzt sagte damals: Der Finger kommt ab, der bleibt steif. Ich habe beim Nähen zugeschaut und gesagt: Kommt nicht infrage. Bei der Baufirma war ich für den ganzen Fuhrpark verantwortlich. Gelernt habe ich Kfz-Mechaniker in Welcherath. Da sind wir in der Mittagspause Nordschleife gefahren.

Aktuell pilotieren zwei junge Fahrer Ihren BMW M240i Racing Cup. Waren Sie auch mal so ein junger Wilder?

Mir kam es nicht dick genug. Einmal habe ich sogar zu einem gesagt: Fahr nach Adenau zum Bahnhof und kauf dir ein Ticket, mit deinem Auto fährst du nicht mehr nach Hause. Heute würde man dafür die Lizenz entzogen bekommen. Aber ich habe nie einem was getan.

Was hat sich im Motorsport verändert?

Früher gab es mehr Zusammenhalt. Man hat sich den Spiegel abgefahren und danach im Sporthotel gefachsimpelt, wer früher hätte bremsen müssen. Sogar der Konkurrenz half man. Heute ist viel mehr Geld im Spiel. Damals hat man ein 24h-

Rennen zu zweit bestritten und jeder hat 500 DM bezahlt!

Sie sind sogar 36h-Rennen gefahren.

Ich habe einmal einen Klassensieg eingefahren und einmal hatten wir einen Motorschaden. Insgesamt saß ich 18 Stunden in unserem Opel Ascona. Vorher habe ich mich im Supermarkt mit Cola und Zigaretten eingedeckt. Ich habe während dem Fahren ja geraucht. Ein Päckchen hatte 18 Zigaretten, damit kam ich im Vier-Stunden-Stint hin – mit offenem Helm natürlich.

„Ich habe mal zu einem gesagt: Fahr nach Adenau zum Bahnhof und kauf dir ein Ticket, denn mit deinem Auto fährst du sicher nicht mehr nach Hause.“

Johannes Scheid

Seit zehn Jahren sind Sie Teamchef. Wie bekommt Ihnen das?

Sehr gut! Wenn man über 40 Jahre gefahren ist, hat man irgendwann keine Lust mehr. Und die Schulter und die Augen machen Probleme. Ich bin nur ab und zu beim Freien Fahren des DSK für eine Runde Nordschleife dabei.

Sehen wir Sie nicht mehr im legendären weißen Anzug?

Der ist beim MSC Adenau im Clubhaus ausgestellt. Früher wollten sie alle für einen schwarzen Anzug zusammenlegen, da ich nur schraubend unterm Auto lag. Es kann sein, dass er wieder zum Einsatz kommt. Verschiedene Leute hätten gerne, dass der Dicke noch eine Runde läuft.

Haben Sie mal mit dem Gedanken gespielt, Ihr Team zu vergrößern?

Ich war nie risikofreudig. Wir

hatten früher mal drei Autos und das war okay. Aber wenn ich heute diese große Anzahl bei manchen Teams sehe, denke ich mir: Da bleiben doch Autos auf der Strecke. Auch wenn ich überlege, welchen Zeitaufwand ich für mein Auto habe – wobei es sein mag, dass ich es damit übertreibe. Aber wir hatten letztes Jahr und das Jahr davor keinen einzigen technischen Defekt. Ich würde jedes Auto auf dem gleichen Level haben wollen.

Sie sind eng mit BMW. Was war Ihr Lieblingsauto?

Wir hatten viele Erfolge mit dem E30. Auch der E36 und der Dicke waren wichtig. Den Spitznamen Eifelblitz bekam schon der E36. Damals fuhr Sabine Schmitz als Werksfahrerin bei mir. Sie konnte gut zeichnen. Und so hat sie die Nürburg und den Namen Eifelblitz darauf verewigt. Der Name ist geblieben. Der Journalist Gustav Büsing hat uns darauf gebracht, den Namen schützen zu lassen.

Macht es Ihnen etwas aus, dass Volker Strycek Sie mit 129 VLN-Klassensiegen einholen kann?

Nein, mir war das nicht mal so bewusst, dass ich 131 Klassensiege habe. Ich hätte mal meine

Pokale zählen können. Der größte Teil steht in der Kellerbar, in der Diele und im Wohnzimmer.

Welche Fahrer haben Sie beeindruckt?

Mit Sabine war es immer lustig. Und Hans Wittmann war ein Pfundstyp. Mit Oliver Kainz konnte man Pferde stehlen. Und die gehörten alle zu denen, die zugegeben haben, wenn sie Mist gebaut haben. Nur einmal wurde ich von einem Fahrer enttäuscht, als es ums Geld ging.

Haben Sie sich in den letzten Jahren verändert?

Ich bin ein bisschen ruhiger geworden. Ich schreie gerne mal laut, meine das aber nie so. Alle, die bei mir gefahren sind, wussten, dass sie eine klare Antwort von mir bekommen. Das gilt heute noch für die Jungs. Wenn es sein muss, bekommen sie das Wort zum Sonntag von mir verlesen. Das ist ja nur zu ihrem Vorteil. Ich bin da auch nicht nachtragend.

Wir saßen vor zehn Jahren schon zusammen. Sitzen wir in zehn Jahren wieder hier?

Das wäre nicht schlecht. Aber dann mache ich keinen Motorsport mehr. Wir trinken dann einfach einen Kaffee. ■



Der „Eifelblitz“ hatte in der VLN Langstreckenmeisterschaft seit jeher Kultstatus

BR FOTO

Seiner Zeit voraus:
Schon 2008 zeigte
Citroën einen C4 WRC
mit Hybrid-Antrieb



Die wahre Größe

Die Vielfalt in der Rallye-WM hat Grenzen. Laut Reglement müssen World Rally Cars auf Kleinwagen aus dem B-Segment basieren. Das war nicht immer so und könnte sich bald wieder ändern – auch und vor allem durch die Einführung von Hybrid-Antrieben.

Von: **Reiner Kuhn**

Nichts ist beständiger als der Wandel. Vor vier Jahrzehnten kämpften die Hersteller noch mit Autos der Gruppen 2 und 4 vom biedereren Ford Escort, dem lässigen Peu-

geot 504 bis zum Sportwagen vom Schlage eines Lancia Stratos um WM-Punkte. Danach zogen erst die wilden Gruppen B und nach deren Verbot die deutlich zahmeren Gruppe-A-Autos in den Wettbewerb. Selbst als Subaru mit dem Impreza WRC 1997 das erste World Rally Car an den Start brachte, hatten die Hersteller beim Basis-Auto noch reichlich Auswahl.

Bloß nicht zu kurz

Peugeot legte extra ein Sondermodell mit spezieller Front- und Heckschürze auf, um beim 206 WRC die damals geforderte Mindestlänge von 4000 Millimetern um deren fünf zu übertreffen. Bei Suzuki entschied man sich mangels anderem ausreichend

langen Serienmodell sogar dazu, mit dem SX4 einen kleinen SUV als WRC-Basis herzunehmen. Mit einer Gesamtlänge von 4360 Millimetern passte der hochbeinige Bolide ins Reglement, genau wie der einige Jahre später folgende und knapp zwei Zentimeter kürzere Countryman WRC. Auch bei Mini fand sich sonst kein Modell, das die Vier-Meter-Grenze überschritt. Das bisher größte aller World Rally Cars brachte Skoda mit dem Skoda Octavia WRC im Jahr 2002 an den Start. Mit 4511 Millimetern Länge überragte der tschechische Bolide selbst den wuchtigen Audi Quattro A2 aus der Gruppe-B-Ära um stolze zehn Zentimeter.

Alles Geschichte, denn zur Saison 2011 erlebte das techni-

! Klein- oder Kompaktwagen, Steil- oder Stufenheck, SUV oder Sportwagen – abgesehen vom Antriebskonzept mit Allradantrieb und Hybridtechnik wünschen sich die Hersteller künftig wieder mehr Eigenständigkeit und Vielfalt.



Subaru Impreza WRC: Ein Klassiker mit Stufenheck



Suzuki SX4 WRC: Zweimal Platz 5 war die magere Ausbeute mit dem SUV

sche Regelwerk im Rallyesport eine Zäsur: Mit der Einführung des 1,6-Liter-Turbomotors wurden die technischen Vorgaben weiter präzisiert. World Rally Cars mussten nun von Kleinwagen aus dem B-Segment abstammen. Vorrangig ging es darum, die Kosten zu reduzieren und die Topautos des Rallyesports auf Basis von Super-2000-Fahrzeugen entstehen zu lassen.

Die Zeiten von Mittelklasse-Limousinen, beispielsweise dem Mitsubishi Lancer WRC, waren ebenso abgelaufen wie die von Kompaktmodellen à la Ford Focus oder Citroën C4. Für die Hersteller kam der Wechsel nicht ungelegen: Ob Fiesta, Polo oder Yaris – die Kleinwagenmodelle des B-Segments sind weltweit jene mit den höchsten Verkaufszahlen.

Nun setzt erneut ein Umdenken ein. Aber nicht, weil von einem Citroën C3, Ford Fiesta, Hyundai i20 oder Toyota Yaris eine eher geringe Faszination ausgeht, sondern weil die FIA nach der Formel 1 oder der Langstrecken-WM auch in der Topliga des Rallyesports einen Hybrid-Antrieb einführen möchte.

Innere Werte zählen

Dieser spielt im B-Segment jedoch kaum eine Rolle. Im Kleinwagenbereich ist Hybrid nicht nur zu schwer, sondern für das Preissegment auch zu teuer. Deshalb setzen die Hersteller hier eher auf kleine, aufgeladene Verbrenner oder eben reine Elektroantriebe. Ein Technologie-Mix macht wenig Sinn, zumindest nicht beim Serienfahrzeug. Technologisch wäre die Unterbringung eines Hybrid-Systems in den aktuellen World Rally Cars kein Problem. Doch weil die Hersteller eine Verbindung zum Serienmodell bevorzugen, kommt der Wunsch nach einer erneuten Regeländerung auf. Noch ist aller-

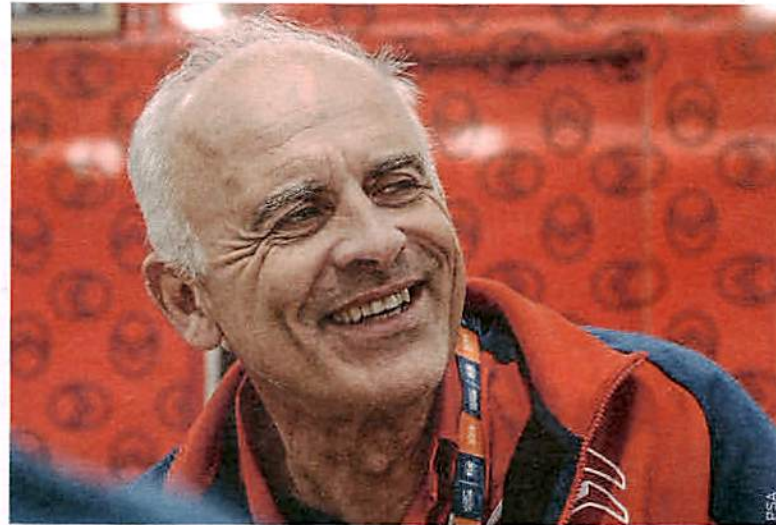
dings unklar, wie groß die Freiheiten bei der Wahl der künftigen WRC-Basis sein sollten. Will man ähnliche Modelle im Wettbewerb sehen, wäre die Verwendung von Basisfahrzeugen aus dem C-Segment, ergo C4, Focus, i30 oder Auris, naheliegend.

Mehr Freiheiten

Derlei Einschränkungen bei der Technik halten die Hersteller für veraltet. „Jeder sollte mit dem Modell fahren können, mit dem er will“, sagt Hyundai-Teamdirektor Andrea Adamo. Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen, viermal Weltmeister im Mitsubishi Lancer, pflichtet ihm bei: „Ob Toyota mit dem Yaris, Auris, Prius oder gar GT86 antritt, entscheidet nicht das Team, sondern die Marketing-Abteilung und der Vorstand in Japan.“

Ein Vergleich von Citroëns WRC-Modellen zeigt, wie dicht diese beisammenliegen: Der C-Segment-Xsara WRC von 2001 war 4167 Millimeter lang und 1770 breit. Dessen 2007 präsentierte Nachfolger C4 WRC legte bei der Länge um zehn, in der Breite um drei Zentimeter zu. Der das B-Segment repräsentierende aktuelle C3 WRC ist verglichen mit dem Xsara WRC nur knapp vier Zentimeter kürzer, jedoch als Rallyeauto über zehn Zentimeter breiter. Als ehemaliger Teamchef der Werksequipe weiß dies auch FIA-Rallyedirektor Yves Matton und suchte auf Korsika erneut den direkten Dialog mit den Teambossen.

Die Zeit drängt. Bis zum Sommer will die FIA das ab 2022 gültige Regelwerk festzurren. „Die Verpackung ist dabei das kleinste Problem. Viel wichtiger für uns ist die Technologie darunter. Um neue Hersteller anzulocken, brauchen wir den Hybrid-Antrieb“, macht M-Sport-Boss Malcolm Wilson deutlich. ■



„Die Technologie ist entscheidend“

Als PSA-Sportchef kontrolliert Jean-Marc Finot die Motorsport-Aktivitäten von Peugeot, Citroën, DS und Opel. Wie sieht er die künftigen World Rally Cars?

Von: Reiner Kuhn

Die Rallye-WM ist spannend wie nie, legt bei den Zuschauerzahlen zu und expandiert in neue Länder. Dennoch droht Citroën mit dem Ausstieg. Was läuft falsch?

Zuerst einmal: Wir drohen nicht mit dem Ausstieg. Markenchefin Linda Jackson wiederholte nur, was Konzernchef Carlos Tavares schon sagte: Motorsport ist für uns ein Marketing-Instrument. Es geht darum, das zu zeigen, was wir verkaufen. Heißt: Sollten nicht bald neue Technologien eingeführt werden, wird Citroën die Bühne verlassen.

Beim Saisonauftakt hat FIA-Präsident Jean Todt versprochen, der Weltverband werde noch in diesem Jahr die technischen Eckdaten ab 2022 bekannt geben ...

Das ist auch dringend notwendig. Zwei Jahre Vorlauf sind im Motorsport nichts, wenn man ein neues Fahrzeugkonzept entwickeln soll. Das haben wir bei einem Gespräch mit FIA-Rallyedirektor Yves Matton auf Korsika nochmals bekräftigt. Es ist Aufgabe der FIA, zügig klare Vorgaben zu machen.

Wie sollten diese aussehen? Effizienz und Emissionen sind die beherrschenden Schlagworte. Jeder spricht von Elektrifizierung. Das müssen wir künftig liefern. Die Technologie ist das Wichtigste, das Fahrzeug-Segment oder die Größe sind zweitrangig. Beim World Rally Car wäre in unseren Augen eine Hybrid-Lösung am sinnvollsten, gerne auch mit einigen Einheitskomponenten, zum Beispiel der Batterie. Wenn das steht, kann man über alles Weitere sprechen.

Zum Beispiel über einen Plattform-Wechsel vom Kleinwagen-Segment zurück zum Kompaktwagen?

Wir stehen dem offen gegenüber. Und ich denke, unsere Wettbewerber ebenfalls. Ob nun in unserem Falle C3 oder C4, spielt mittlerweile eine untergeordnete Rolle. Wichtiger als das Basismodell ist die Technologie im Auto. Darauf kommt es an. Davon abgesehen, dass ein modernes Hybrid-System nicht so viel Platz benötigt, sollte man den Herstellern mehr Freiheiten bei der Auswahl des für sie passenden Basismodells lassen.

Könnte ab 2022 eine andere Konzernmarke, zum Beispiel Peugeot oder Opel, in der Rallye-WM antreten?

Diese Frage stellt sich aktuell nicht. Schon gar nicht ohne ein klares Reglement, das neue Technologien beinhaltet. Liegt das erst einmal auf dem Tisch, ist einiges denkbar. ■



Citroën C3 WRC: Nie waren World Rally Cars breiter als heute

Wer hat Oberwasser?

ROESELER

WM-NACHRICHTEN

AUFSTEIGER BULACIA

Nach seinem zweiten Rang in Mexiko steigt Marco Bulacia auf. In Argentinien ist der junge Bolivianer erstmals für Skoda in der für die werksunterstützten Fahrern vorbehaltenen WRC2 PRO gemeldet. Der 18-jährige Youngster trifft mit seinem Fabia R5 auf zwei schnelle Routiniers. M-Sport-Pilot Gus Greensmith war schnellster WRC2-Pilot beim Saisonauftakt in Monte Carlo. Mads Östberg gewann im Citroën C3 R5 die PRO-Wertung in Schweden.

WRC2: FAST JEDER KANN GEWINNEN

Paulo Nobre wird es uns verzeihen. Aber abgesehen vom 54-jährigen Brasilianer kommt jeder der sechs WRC2-Akteure für den Sieg infrage. Allen voran die chilenischen Brüder Pedro und Alberto Heller (Ford). Alberto (der Jüngere) gewann in Australien die WRC2-Wertung, Pedro stand hier im Vorjahr auf dem Podium. Benito Guerra (Skoda) will an den WRC2-Erfolg beim Heimspiel in Mexiko anknüpfen und die argentinischen Pisten ebenso wie Toyota-Junior Takamoto Katsuta (Ford) schlagen. Auf dem Zettel sollte man aber auch den dreimaligen Europameister und schottererfahrenen Kajetan Kajetanowicz (VW) haben.

WIMBLEDON-FINALIST IM NATIONALEN FELD

24 R4-„Maxi Rally Cars“ bilden die Spitze des 57 Teilnehmer zählenden Feldes des im Rahmen der WM-Rallye ausgetragenen kontinentalen FIA-Laufes. Mit der Startnummer 101 geht der ehemalige PWRC-Fahrer Marcos Ligato (Chevrolet Agile) ins Rennen, gefolgt von EX-WM-Pilot Federico Villagra (Ford Fiesta). Über die Motorsportgrenzen hinweg kennt man David Nalbandian. Der Wimbledon-Finalist von 2002, ehemals Nummer 3 der Tennis-Weltrangliste, steuert einen Chevrolet Onix. ■ RK

Alle abgeduscht:
Vorjahressieger
Ott Tänak

Kein anderer WM-Lauf bietet mehr Spannung als die Rallye Argentinien, wie sechs verschiedene Sieger in den vergangenen sechs Jahren eindrucksvoll belegen. Kurios: Sébastien Ogier zählt nicht dazu. Nur logisch, dass der Weltmeister alles dransetzen wird, erstmals auch in Südamerika zu gewinnen.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach der Asphaltthatz auf Korsika wechselt die Rallye-WM wieder auf den bevorzugten Schotterbelag. In Argentinien steht nicht nur Runde 1 des neuen Südamerika-Doppels mit Chile auf dem Programm, sondern zudem der erste von insgesamt fünf Schotterläufen in Folge. Die Pisten sind bekannt und gefürchtet. Denn neben den zumeist sandigen Wegen, durchzogen von tiefen Spurrillen, gilt es steinig enge Pfade durch

felsige Höhenlagen zu bewältigen. Hinzu kommen beim Schotterritt nahe Cordoba zahlreiche Wasserdurchfahrten. Gezählt hat sie keiner so genau. Warum auch. Mal sind es nur kleine Rinnsale. Mal gilt es, sich durch 50 Meter lange Mini-Seen zu kämpfen. „Mehr noch als auf die Länge kommt es aber auf die Tiefe der Flüsse an“, sagt Toyota-Speerspitze Ott Tänak, der wie das Gros der WM-Piloten am liebsten volley durch die Fluten tobt und im Vorjahr triumphierte. Vor dem Esten waren Sébastien Loeb (2013), Jari-Matti Latvala (2014), Kris Meeke (2015), Hayden Paddon (2016) und Thierry Neuville (2017) obenauf. Nur Sébastien Ogier nicht.

Ogiers weißer Fleck

Bei vier seiner neun Starts in Argentinien stand der Weltmeister jeweils auf dem Podium, gewonnen hat er dort aber noch nie! Das will der Citroën-Pilot diesmal ändern. Helfen könnte ihm dabei der Umstand, dass nicht er, sondern Tabellenführer Thierry Neuville im Hyundai den Straßenkehrer geben muss. Direkt hinter Ogier geht Vorjahrsieger Tänak



ROESELER

Noch ohne Argentinien-Sieg: Ogier

auf die Strecke. Weiteres Toyota-Plus: Mit Tänak, Meeke und Latvala haben alle drei Werksfahrer in der Pampa schon gewonnen.

Auf dem Programm stehen 1297,56 Gesamtkilometer mit 18 Wertungsprüfungen über insgesamt 347,50 WP-Kilometer. Am Start stehen nur 27 Fahrer, zehn von ihnen sitzen in einem World Rally Car. Es folgen neun WRC2-Teams, von denen drei für die PRO-Wertung genannt haben (siehe rechts). Während vier R4-Maxi-Einheitsprototypen auf Basis des Ford Fiesta, Toyota Etios und VW Golf das WM-Feld komplettieren, sind bei der dahinter folgenden nationalen Rallye knapp 60 Teams mit von der Partie. ■

Startklar: Neuer Skoda R5



WRC

Nach dem Verkaufserfolg des VW Polo R5 drückt Skoda Motorsport auf die Tube. Der neue Fabia R5 wurde zum 1. April homologiert. Das Wettbewerbsdebüt soll im Mai folgen.

Von: **Reiner Kuhn**

Mit 17 Landes- und vier Kontinental-Titeln sowie der Weltmeisterschaft in der WRC2 erlebte die Skoda-Sportabteilung im Vorjahr ihre erfolgreichste Saison aller Zeiten. Das belegen auch die Verkaufszahlen des bisher 270 Mal gebauten Skoda Fabia R5, von dem allein 2018 80 Stück verkauft wurden.

Doch die Luft wird dünner. Hyundai gönnt seinem i20 R5 ein umfangreiches Update. Citroën legte mit dem C3 R5 gar ein neues Kundensportmodell auf. Doch seit dem Debüt des VW Polo R5, der trotz eines Problems mit der Lenkung bei der zahlungskräftigen Kundschaft gut ankommt, stehen die tschechischen Konzernbrüder unter Zugzwang. Auch weil

Kundensport-Riese M-Sport im Juli seinen auf der neuesten Fiesta-Plattform basierenden R5 präsentieren wird.

Skoda reagierte und zog die Homologation des umfangreich weiterentwickelten und auf allen Untergründen intensiv getesteten Fabia R5 auf den 1. April vor, wie Skoda-Sportchef Michal Hrabanek gegenüber MSA bestätigte. Der Grund scheint klar: Statt wie

ursprünglich geplant im Sommer zur Rallye Finnland soll das neue Fahrzeug früher debütieren. Dafür spricht auch Hrabaneks Aussage, dass man „mit Hochdruck“ daran arbeite, im Sommer die ersten Fahrzeuge an die Kunden auszuliefern. Noch hält man sich bei Skoda bedeckt, doch das Szenario dürfte jenem bei der Vorstellung im April 2015 gleichen: Vor genau fünf Jahren debütierte

der Fabia R5 mit Werksfahrer Jan Kopecký am Steuer erst in Tschechien und kurz darauf auf der WM-Bühne. Ergo dürfte Kopecký die Neuaufgabe erstmals bei der Rallye Český Krumlov (17./18.05.) auf Asphalt ausführen und sich beim folgenden WM Schotterklassiker in Portugal (30.05. – 02.06.) gemeinsam mit Werkskollege Kalle Rovanperä der internationalen Konkurrenz stellen. ■

Rallye-WM

WRC-Heimspiel für Loeb

Sébastien Loeb startet im Elsass im aktuellen Hyundai i20 WRC – möglicherweise als Vorbereitung für das Saarland.

Kaum hat der französische Verband FFSA sein Regelwerk geändert und lässt den Auftritt von aktuellen World Rally Cars in der französischen Meisterschaft zu, gab Sébastien Loeb seinen Start bei der Rallye Vosges Grand Est (14.–16.06.) bekannt. „Uns geht es darum, mehr Erfahrung mit dem Team zu sam-

meln und viele Kilometer mit dem Auto abzuspuhlen. Natürlich wollen wir auch die Zuschauer erfreuen“, so Loeb.

Wohl nur die halbe Wahrheit, denn klar ist auch: Der Auftritt wäre für den Rekord-Weltmeister eine gute Gelegenheit, um sich – im Falle eines Falles – auf die ADAC Rallye Deutschland (22. bis 25. August) vorzubereiten.

Die Macher der belgischen Ypern-Rallye (26.–29. 6.) zogen mit dem ‚Ypres Rally Masters‘ für spektakuläre Fahrzeuge aus der Vergangenheit sowie den neuesten WRCs nach. ■ RK



ROESELER

Die französischen Fans bekommen ihren Superstar abermals zu sehen

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Riedemann im Polo R5

Die Luft in der deutschen Topliga wird wieder dünner. Christian Riedemann kehrt mit einem VW Polo R5 in die DRM zurück.

Den Saisonauftakt musste Christian Riedemann noch auslassen. Doch rechtzeitig vor der Sachsen-Rallye (24./25. Mai), dem zweiten von sieben Läufen zur Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM), meldet sich der Sulinger zurück. „Ich bin sehr froh, dass wir für dieses Jahr einen neuen Sponsor gewinnen konnten, um dieses Projekt auf die Beine zu stellen“, berichtet der 31-Jährige, dem der Motorenbauer AVL Schrick unter die Arme greift.

An Riedemanns Seite agiert wie gehabt Michael Wenzel, der zu den erfahrensten Copiloten in Deutschland zählt und zuletzt beim Junior-WM-Lauf auf Korsika zusammen mit Nico Knacker im Einsatz war. Auch sonst setzt er auf sein bewährtes Umfeld. Das Einsatzfahrzeug wird erneut vom belgischen



ADAC WESER EMS

Nun im Polo: Riedemann/Wenzel

Team BMA rund um Bernard Munster gestellt. Die Überraschung: Statt mit jenem Skoda Fabia R5, mit dem das schnelle Duo im Vorjahr bei der Rallye Steweder Berg siegte, werden Riedemann/Wenzel mit einem VW Polo R5 antreten.

„Bislang sind drei Einsätze gesichert. Die Sachsen-Rallye, die Rallye Steweder Berg und meine Heimrallye, die Rallye ‚Rund um die Sulinger Bärenklau‘. Weitere Läufe kann ich aktuell noch nicht bestätigen, aber wir arbeiten mit Hochdruck dran“, so Riedemann abschließend. ■ RK



Die WTCR trumpft in diesem Jahr mit einem Traum-Starterfeld auf. Für Serienpromoter Eurosport Events und ihren Chef François Ribeiro eigentlich Grund zur Freude, im MSA-Interview erklärt der Franzose aber auch die Gefahren.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie glücklich sind Sie nach dem ersten Event 2019?

Mit diesem außergewöhnlichen Fahrerfeld kann man nicht unglücklich sein. Die fahrerischen Standards sind so hoch, ich habe keine Zweifel, dass es eine enge, gute Saison wird. In Marrakesch hatten wir teilweise 12 oder 13 Autos von sieben Marken innerhalb drei Zehntelsekunden.

Wie haben Sie es geschafft, dieses „Supergrid“ zusammenzubringen?

Bei 60 Prozent des Feldes habe ich versucht, die Fahrer zu vermitteln. Mein Ziel war es, eine gute Balance zu finden. Jedes Team hat einen oder mehr Fahrer, die Rennen gewinnen können. Darum ging es mir. Schon im Juni letzten Jahres habe ich angefangen, das Feld für 2019 zu formieren. Bernie Ecclestone hat es in der Formel 1 lange Zeit genauso gemacht, und ich bin mir sicher, die Dorna macht es in der Motorrad-WM auch. Wir können den tollsten Kalender, die besten Sponsoren und die größten TV-Sender haben – aber mit einem schwachen Fahrerfeld ist es mit der Show schnell vorbei.

Wer fehlt noch im Feld?

Ganz sicher Pechito López. Wir haben alle Weltmeister seit 2005 dabei, außer ihn. Im letzten Jahr hat er mir eine Nachricht geschrieben, dass er zurückkommt. Im Winter kam aber die Entscheidung, dass er zusätzlich zur WEC auch wieder Formel E fährt. Da bleibt leider kein Platz mehr für die WTCR. Der andere, den ich wirklich gerne dabei gehabt hätte, ist Mattias Ekström. Er ist nicht nur ein Weltmeister, sondern auch ein erstklassiger Tourenwagen-Pilot. Wir waren ganz kurz davor, ihn dabeizuhaben. Aber ich bin mir sicher, dass er irgendwann dazustößt. Ich kann noch nicht sagen wann und wie, aber er will ein paar Wildcard-Starts machen.



Stars noch und nöcher: Das WTCR-Feld vereint 14 FIA-Weltmeistertitel und noch einige weitere große Champions

„In jedem Rennen können 15 bis 20 Fahrer gewinnen“

Wer ist Ihr Favorit?

Da habe ich keinen. Von 26 Fahrern haben 21 einen bezahlten Profi-Vertrag. In jedem Rennen können 15 bis 20 Fahrer gewinnen. Zwei Zehntel im Qualifying können zehn Plätze Unterschied machen. Was auch immer noch in den nächsten 27 Rennen passiert: Wer den Titel gewinnt, ist nicht nur schnell, sondern auch mental extrem stark und damit ein verdienter Champion.

Warum gibt es für 2019 ein neues Punktesystem?

Im September 2018 habe ich gemerkt, dass das Feld 2019 potenziell sehr hochwertig wird. Nur zehn Fahrer mit Punkten zu belohnen, war schon 2018 sehr restriktiv. Für Teams und Fahrer ist es wichtig, auch an schlechten Wochenenden ihren Sponsoren und Partnern von Punkten berichten zu können. Ich habe vorgeschlagen, dass wir das MotoGP-Punktesystem mit Punkten bis Platz 15 einführen, und wir haben uns mit den Teams geeinigt. Übrigens einstimmig! Das Gleiche gilt für die Punkte im ersten Qualifying, die neue Startreihenfolge im Q3 und die Reduzierung um zwei Reifen pro Event. Auch die Testbeschränkungen und die Begrenzung der Mitarbeiter an der Strecke wurden einstimmig unterstützt.

MotoGP-Punktesystem, Doppel-Event mit der EWC – sind Sie dabei, Zwei- und Vierräder zusammenzuführen?

Ich hatte das schon vor zwei Jahren im Kopf. Wir haben als EWC-Promoter das Privileg, sowohl mit der FIA als auch der FIM zu-

„Wenn Lotti und ich nach 2019 nicht weitermachen, wären wir wohl die beiden dümmsten Menschen in der Motorsportwelt.“

François Ribeiro

sammenzuarbeiten. Nach dem Aus der Formel 1 in Sepang wurde dort ein neuer internationaler Event gesucht. Aus einer entsprechenden Umfrage gingen unsere zwei Serien, also die WTCR und die EWC, als Sieger hervor. Die Strecke hat eine Grade-1-Einstufung bei der FIA und eine Grade-A-Einstufung bei der FIM. Da muss man sicherheitstechnisch nichts ändern, um Zwei- und Vierräder unter einen Hut zu bringen. Warum also nicht ein gemeinsamer Event? Die FIM musste uns eine Ausnahmegenehmigung erteilen, weil kein FIM-Event im Rahmen eines Auto-Events stattfinden darf. Aber jetzt sind wir startklar, und ich bin mir sicher, das Event im Dezember wird einzigartig!

Wie läuft die Zusammenarbeit mit Marcello Lotti?

Wir kennen uns genau und arbeiten seit fast 15 Jahren zusammen. Natürlich gab es bessere und schlechtere Zeiten, ich denke, jeder weiß Bescheid (lacht). Ich kenne nicht viele Menschen, die so eine Plattform entwickeln und in vier Jahren so global machen könnten. Unsere Zusammenarbeit dient dem Sport, ohne unser gutes Verhältnis würde es die Serie als TCR-Aushängeschild nicht geben. Ich arbeite auch viel lieber mit ihm als gegen ihn.

Der Deal wurde zunächst für zwei Jahre geschlossen. Geht es nach 2019 weiter?

Wenn nicht, dann wären wir wohl die beiden dümmsten Menschen in der Motorsportwelt.

Es gibt viel mehr Hersteller-Engagement als noch 2018. Haben Sie das im Auge?

Ja, absolut! Ich bin da auch sehr transparent im Dialog mit den Herstellern. Sie wissen, dass das Engagement speziell von Lynk & Co sowie Hyundai das absolute Maximum ist, das ich akzeptieren werde. Es ist eben keine WM für Hersteller, es gibt auch keinen WM-Titel und wird nie einen geben. Für die Hersteller ist es aber natürlich ein extrem gutes Investment, wenn sie hier die

Kundenteams unterstützen. Für wenige Millionen Euro bekommen sie mediale Aufmerksamkeit auf WM-Niveau. Die Kosten-Nutzen-Rechnung ist also unschlagbar. Ich weiß ganz genau, wie viel welcher Hersteller hier ausgibt, um Teams mit Profifahrern, technischem Support oder auch Geld zu unterstützen. Also weiß ich, wie super-kosteneffizient die ganze Geschichte ist. Außerdem hilft es ihnen, ihr Auto zu promoten, um es für andere TCR-Serien zu verkaufen.

Sie zeigen 2019 wieder alle Rennen im TV, wie kam es zu der Entscheidung?

Die Facebook-Übertragungen für das erste Rennen im letzten Jahr waren ehrlich gesagt sehr enttäuschend. Es gab maximal 100.000 Zugriffe. Auf Eurosport bekommt man sofort das Zehnfache an Zuschauern. Wieso sollte ich also unseren Teams 90 Prozent ihrer Coverage wegnehmen? Es geht auf Facebook weiter mit den freien Trainings und den Kurzvideos. Um die Rennübertragungen zu ersetzen, ist die Zeit aber noch nicht reif. Mir wurden Millionen von Zuschauern versprochen, dass sich unsere Community vergrößert, wir neue Zielgruppen erreichen – alles Käse. Nichts! Was die Fangemeinde wirklich vergrößert, sind Formate wie „Drive to survive“ auf Netflix. Das ist innovativ, eine völlig neue Art, von einer Rennserie zu erzählen. Ich habe mir die erste Folge abends um 21 Uhr angeschaut. Dann habe ich die komplette Staffel geschaut und bin um vier Uhr morgens ins Bett. Das ist richtig faszinierend! Viele Bekannte von mir haben sich die Serie angeschaut, obwohl sie nie Formel-1-Rennen im Fernsehen schauen. Man wird hinter Türen geführt, zu denen man sonst nie Zugang hätte.

Wie wichtig wäre es für die WTCR, den WM-Status zurückzuerlangen?

Wir würden die Serie mit der Erteilung des WM-Status killen. Hat der WM-Status die Rallycross-WM stärker oder schwä-

„Wir müssen die TCR beschützen. Sie bietet ehrlichen Tourenwagensport: hart, eng, mit Kontakt, am Limit – das wollen die Fans.“

François Ribeiro

cher gemacht? Der Status eines Weltcups ist also sehr passend für die WTCR. Sie ist zunächst mal eine Fahrermeisterschaft. 99 Prozent der Fans drücken einem Fahrer die Daumen. Der WM-Status würde nur dazu führen, dass die Hersteller sich noch mehr engagieren, und damit würden sie die Serie womöglich zugrunde richten. Es gibt genügend andere Weltmeisterschaften, in denen die Hersteller um WM-Titel kämpfen können.

Wie sieht die Zukunft des Tourenwagen-Weltcups aus?

Entweder man stellt eine Super-Hightech-Klasse wie die Formel 1 oder LMP1 an die Spitze einer Pyramide, in der die Hersteller ihre Expertise beweisen können. Oder man macht etwas Günstigeres, das sich mehr am Produkt als an der Technologie orientiert. Dann wäre es aber Nonsense, Autos zu haben, die nirgends sonst repräsentiert sind. Die TC1 war zum Beispiel auf dem Papier ganz toll, aber die Positionierung war ein Fehler. Sie war auch viel teurer als die TCR. Es gab die Autos nur in der WM, ohne Gebrauchtwagenmarkt oder Verbindung zu anderen Serien. Warum funktioniert die Intercontinental GT Challenge so gut? Weil sie an der Spitze der GT3-Pyramide steht – und GT3-Autos gibt es überall. Da gibt es einen Business Case für die Hersteller. Wir müssen gemeinsam mit Marcello die TCR beschützen. Sie bietet ehrlichen Tourenwagensport: hart, eng, mit Kontakt, am Limit – das wollen die Fans. ■

DTM

Das Wunder Aston Martin

Es war ein Wettrennen gegen die Zeit – und jetzt steht der Sieger fest: R-Motorsport aus dem schweizerischen St. Gallen hat es zusammen mit Technikpartner HWA geschafft, konkurrenzfähige Autos zu bauen.

Von: **Claus Mühlberger**

Florian Kamelger, zusammen mit Andreas Baenziger Chef von R-Motorsport, ist beileibe kein Großsprecher. Der promovierte Arzt, der sich seit einigen Jahren voll und ganz dem Motorsport widmet, übt sich vielmehr in typisch britischem Understatement, passend zum distinguierten Image der Luxusmarke aus Großbritannien. „Ganz sicher ist es noch nicht, dass wir schon beim Saisonstart in Hockenheim mit vier Autos fahren“, formuliert Kamelger vorsichtig. Aber wenn nichts Arges mehr dazwischenkomme, dann sei dies jedenfalls



In einem halben Jahr von der Idee zur Rennreife: Aston Martin Vantage DTM von R-Motorsport

nicht auszuschließen. Aber egal, ob am 4. Mai nun zwei, drei oder vier DTM-Vantage losbrausen: Das Rennen gegen die Zeit hat Aston schon mal gewonnen.

Denn das Projekt DTM-Vantage wurde erst im Oktober 2018 so richtig angeschoben. Kamelger wird nicht müde, auch den Technikpartner zu loben. Ohne die „unglaubliche Expertise“ von HWA, von 1988 bis 2018

Mercedes-Aushängeschild in der DTM, wäre dies nicht möglich gewesen. Trotz des Testrückstands gegenüber Audi und BMW platzierten sich die Aston-Fahrer beim Test auf dem Lausitzring im Mittelfeld.

Auf die tonangebenden Audi von Mike Rockenfeller (Montag), Loïc Duval (Dienstag), Robin Frijns (Mittwoch) und Nico Müller (Donnerstag) fehlten den Aston-

Piloten Ferdinand Habsburg, Jake Dennis, Daniel Juncadella und Paul di Resta nur zwischen 0,6 und knapp 1,4 Sekunden. Teamchef Kamelger will dem keine Bedeutung beimessen: „Wie immer bei Tests weiß ja niemand, welche Programme die anderen fahren.“ Nicht wездiskutieren aber ist die Zuverlässigkeit: An vier Tagen drehten die Vantage 790 Runden. ■

DTM

Mehr Instrumente für die Fahrer

DRS und die DTM – eine beinahe unendliche Geschichte. Nach langem Hin und Her ist klar: Es wird doch wieder mit Klappflügel gefahren. Zusätzlich können die Fahrer mit „Push-to-pass“ eine zweite Überholhilfe aktivieren.

Von: **Claus Mühlberger**

Gerhard Berger, der DTM-Chef, ist kein großer Freund des Klappflügels. Zum einen, so meinte der Tiroler, seien künstliche Hilfsmittel zum Überholen immer ein bisschen doof. Zum anderen, und das war das wichtigere Argument contra DRS: Die Japaner fahren in ihrem GT-Championat ohne. Und weil



Was für ein Brett: Der neue Einheitsflügel ist deutlich breiter als bisher

im November 2019 in Fuji das erste gemeinsame Rennen ansteht, muss natürlich für einheitliche Technik gesorgt werden.

Dieses Problem ist noch keineswegs gelöst, und zunächst stehen eh 18 DTM-Rennen an. Es

wurde beschlossen, dass wie bisher mit DRS gefahren wird. Doch es ergab sich ein Problem, denn der Heckflügel der 2019er-Autos ist zwar deutlich breiter als bisher, generiert aber wegen anderer Profilgestaltung weniger Ab-

trieb als vorher. Der Gewinn an Topspeed, der bislang rund acht km/h betrug, fällt deutlich kleiner aus. Die DTM-Chefs fragten sich besorgt: Reicht das wirklich aus zum Überholen oder wenigstens, um auf gleiche Höhe mit dem Vordermann zu kommen? Hier bestanden große Zweifel.

Zweite Überholhilfe

Dies war der Grund dafür, dass man eine zweite Überholhilfe einführt. Per „Push-to-pass-Knopf“ können die Fahrer mehrmals pro Rennen 30 zusätzliche PS mobilisieren.

Audi-Fahrer René Rast, der Champion von 2017, freut sich: „Jetzt haben wir Fahrer mehr Werkzeuge in der Hand. Wir können DRS und Push-to-pass gleichzeitig aktivieren oder aber auch unabhängig voneinander. Das gefällt mir gut.“ ■

Ein kleines, feines Feld

Am Wochenende startet die ADAC TCR Germany in ihre vierte Saison. Von den 21 genannten Autos stehen nur 18 am Start. Doch die Qualität stimmt.

Von: **Michael Bräutigam**

Die schlechte Nachricht: Mit Steve Kirsch ist einer der vermuteten Frontrunner beim Saisonstart nicht dabei. Die anderen beiden „Nichtstarter“ sind die jeweils zweiten Autos von IMC und Racing One, die aber bislang sowieso noch nicht mit Fahrern besetzt waren. Mit 18 Autos befindet man sich jedoch immerhin auf DTM-Niveau!

Dafür stehen wie berichtet viele bekannte Größen am Start. Nicht erst seit seiner Testbestzeit (siehe letzte MSA) zählt Honda-Pilot Mike Halder zu den großen Titelfavoriten. Der Mann, den es zu schlagen gilt, hat die Marke



17-jähriger Titel-Mitfavorit: Rookie-Champ Max Hesse überzeugte beim Test

gewechselt: Harald Proczyk startet mit der Startnummer 1 des Titelverteidigers – und wie berichtet im Ex-Tarquini-Auto. Mit dem Italiener gibt es übrigens ein Aufeinandertreffen. Er wird das VIP-Auto bei einem der sieben Events bewegen, welches beim Auftakt mit einem Journalisten besetzt ist. Auch Thierry Neuville ist einer der geplanten Gaststarter. Jessica Bäckman aus der TCR Europe und Luca Engstler,

der beim Finale am Sachsenring fährt, sind weitere „Gäste“.

Lukas Niederscheider als Proczyks Teamkollege (im Ex-Testing-Auto aus der TCR Europe) ist ebenfalls für vordere Plätze gut, womit HP Racing International gute Chancen auf die Titelverteidigung in der Teamwertung hat.

Noch ohne Podium, aber mit dem Rookie-Titel in der Tasche, zählt auch Max Hesse (Hyundai) zu den Titelaspiranten. ■

TCR Europe

Volles Haus in Europa

Mit 31 Startern geht die TCR Europe am Wochenende am Hungaroring in ihre zweite Saison. Zu den Titelfavoriten gehört auch Luca Engstler (Hyundai).

Von: **Michael Bräutigam**

Der amtierende Vizemeister der ADAC TCR Germany fährt fürs Meisterteam der TCR International Series 2017, M1RA. Das von Norbert Michelisz mitbegründete Team hat mit Engstler und Ex-WTCC-Pilot Dániel Nagy ein starkes Aufgebot.

Doch die Konkurrenz ist extrem groß. Speziell das Südtiroler Team Target Competition fährt groß auf. Auch sie vertrauen auf den Hyundai i30 und setzen gleich fünf Exemplare ein. Neben den Geschwistern Andreas und Jessica Bäckman stehen auch der 2018er-Vizemeister Dusan Borkovic, der zweifache TCR-Germany-



Enges Racing garantiert: Die TCR Europe startet in Ungarn mit 31 Autos

Champion Josh Files und WTCR-Laufsieger Mat'ò Homola für die Target-Truppe am Start.

Mit den WTCR-Teamchampions von M Racing (Nelson Pancatici und Natan Bihel) ist eine weitere starke Hyundai-Truppe dabei. Gleiches gilt für das aus der WTCR bekannte Team BRC, das einen weiteren Hyundai für Luca Filippi ins Rennen schickt.

Apropos WTCR: Tom Coronel absolviert ein Doppelprogramm und startet im Boutsen-Ginion-Honda. Weitere siegfähige Fahrer sind Gianni Morbidelli, Maxime Potty (beide VW), Davit Kajaia, Stian Paulsen (beide Cupra) und Aurélien Comte (Peugeot). Gespannt darf man auch auf die Renault Méganes von John Filippi und Alex Morgan sein. ■

NACHRICHTEN

DTM: FITTIPALDI FIX

Im Rahmen der ITR-Testtage am Lausitzring (siehe S. 26) wurde Pietro Fittipaldi als zweiter Pilot bei WRT neben Jonathan Aberdein bestätigt. „Danke an WRT und Audi für das Vertrauen und die Chance“, freute sich der 22-jährige Enkel von Emerson Fittipaldi.

WTCR: VERNAY STARTET IM ERSATZWAGEN

Nach dem schweren Unfall im dritten Lauf von Marrakesch startet Jean-Karl Vernay kommendes Wochenende am Hungaroring in einem Ersatzauto mit neuem Chassis. Ob der Motor den Crash überstanden hat, wird man erst bei einem Rollout am heutigen Donnerstag feststellen können. Das Unfallauto ist derzeit im Wiederaufbau, in der Kürze der Zeit war der Schaden jedoch nicht zu reparieren.

SUPERCARS: MUSTANGS WERDEN BESCHNITTEN

Die drückende Konstanz der Ford Mustang hat die Supercars-Verantwortlichen zu Konsequenzen gezwungen. Nachdem zuletzt der Schwerpunkt beim Ford (aber auch beim Holden) heraufgesetzt werden musste, ist nun die Aerodynamik des Mustangs dran. Zum nächsten Event in Perth bekommt er u. a. kleinere Heckflügel-Endplatten, einen kleineren Gurney Flap und einen kürzeren Unterboden.

TCR: BRINGT MG EINEN NEUEN TCR-RENNER?

Auf der „Auto Shanghai“-Messe war zuletzt ein Konzeptauto für die TCR auf Basis des MG 6 ausgestellt. Dieses wurde bereits im Februar gezeigt und nun erneut präsentiert. MG gehört zum chinesischen SAIC-Konzern. Dieser hat diverse Partnerschaften und Joint Ventures, u. a. mit VW und GM. Der Vorgänger des aktuellen MG 6 läuft derzeit noch in privater Hand in der BTCC, nachdem er zunächst im Werkseinsatz unterwegs war. Gut möglich, dass SAIC nun den TCR-Einstieg plant.

Finale in Südspanien: Im Ascarí Race Resort gaben die Finalisten Gas



Super-Doppel

Tausende Bewerber wollten „Super Racer“ werden. Jetzt stehen die Sieger fest: Florian Bodin hat sich im Kampf um den „Profi“-Platz durchgesetzt, Marcel Marchewicz wurde Bester bei den „Rookies“.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Nervosität bei der Verkündung der Sieger war förmlich greifbar. Schauplatz: das Fast Lane Hotel in Barweiler, nahe des Nürburgrings. Der Anlass: Saisonöffnung von Teichmann Racing. Zu Gast: Vertreter von KTM, der Motor Presse Stuttgart und natürlich von Teichmann Racing. Ein großer Moment für vier junge, hochtalentierten Fahrer, die es ins Super-Racer-Finale geschafft haben. Doch nur zwei konnten letztlich die Fahrerplätze ergattern.

Vorangegangen war nicht nur eine vierwöchige Wartezeit für

die Finalisten, sondern ein einjähriger Kampf, um überhaupt in diese Situation zu kommen. Es kommt wohl nicht von ungefähr, dass drei der vier Finalisten schon bei der ersten Super-Racer-Ausgabe die Vorschlusssrunde erreichten. Florian Bodin sowie die Vorjahres-Finalisten Marcel Marchewicz und Marco Hinrichs wussten also genau, was im Bootcamp auf sie zukommt. Mit Wilhelm Weirich schaffte es aber auch ein Neuling bis ins Finale.

An die Grenzen gebracht

Neu dabei waren im Bootcamp neben bekannten Gesichtern also auch vielversprechende Rennfahrer-Anwärter, die die Strapazen der zweitägigen Leistungsprüfung nur aus Erzählungen und Bildern kannten. Bodin, der im vergangenen Jahr den Finaleinzug knapp verpasste, fing gleich nach dem Bootcamp 2018 an, Kardiotraining zu machen. Das war auch bitter nötig, denn die Anforderungen gegenüber dem Vorjahr wurden im Bootcamp nochmals erhöht.

Neben den stärker gewichteten Fahrten am upracer-Simulator galt es vor allem wieder, diverse sportliche Herausforderungen zu meistern. Waren das einstündige Schwimmen, rund sieben Kilometer Jogging am Bodensee und ein „Tyre Pull“ im Schneematsch noch eher machbare Aufgaben, ging es im „Home of Fitness“ in Lindau bis an die Schmerzgrenze.

„Der hat Muskeln an Stellen, da habe ich keine Stellen“, stellte Hinrichs beim Anblick von Trainer und Inhaber Udo Schierz fest, der die Teilnehmer beim Cycling an ihr Limit brachte. Als wäre die Tortur bei Udo „The Machine“ nicht genug, stand auch noch ein GRIT-Test bei Ulla an – Generation Ü40, aber ein nur aus Muskeln bestehender Körper. In einer Art Last Man Standing wurde noch ein Extrapunkt vergeben.

Genau genommen gab es für jede Disziplin Punkte, der Stand nach den zwei Tagen spuckte dementsprechend die genannten je zwei Finalisten aus.

Beim Finale im Ascarí Race Resort zählte dann nur eines: die



Die zwei Gewinner beim diesjährigen „Super Racer“ haben sich bis zu ein Jahr lang sportlich auf das Bootcamp vorbereitet. Das war unter anderem beim Cycling mit Udo „The Machine“ Schierz auch nötig.



Die Performance am upracer-Simulator hatte im Bootcamp hohes Gewicht



Eine Stunde Dauerschwimmen: Nicht für alle eine machbare Aufgabe



Die Finalisten (v.l.): Hinrichs, die Sieger Marchewicz und Bodin, Weirich



Neu dabei: Die „Schnitzelalm-Mädels“ bei ihrem Bootcamp für die GTC

schnellste Runde. Die Profis, also Inhaber einer Internationalen C-Lizenz, im KTM X-Bow GT4, die „Rookies“ im KTM X-Bow RR. Ein Jahr Vorbereitung, viele Strapazen und dann die Entscheidung im Zeitfahr-Shootout.

Super Racer als Chance

Wer das Rennen jeweils gemacht hat, wurde den Teilnehmern erst auf besagter Abendveranstaltung verraten. Für Florian Bodin, der sehr analytisch, nüchtern, aber eben auch sauschnell ist, bedeutet der Drive für die VLN-Saison im GT4-KTM vor allem eines: Dass seine Motorsportkarriere überhaupt weitergeht. Trotz Titeln im Autoslalom sowie BMW 318ti Cup war das Geldsäckel leer und der „Super Racer“ die letzte Chance – welche er damit eiskalt ausgenutzt hat.

Mit Marcel Marchewicz hat derjenige die Rookie-Wertung

gewonnen, der im Vorjahr noch den undankbaren zweiten Platz hinter Fabio Grosse belegt hatte. Nach zwei Einsätzen im KTM X-Bow Battle 2018 absolviert Marchewicz in diesem Jahr die komplette Saison in der „Rookies Challenge“, in der mit identischen, 300 PS starken X-Bow um die Siege gefightet wird.

Auch Grosse war in Barweiler vor Ort. „Ich könnte immer noch heulen, wenn ich daran denke, wie dankbar ich dem Super Racer bin“, wurde der 23-Jährige beinahe sentimental. Nach seinem Jahr bei Teichmann Racing war er ein gefragter Mann und hat in diesem Jahr VLN-intern zu FK Performance gewechselt. Das Ziel ist klar: der VLN-Titel!

Solch hohe Ziele haben die „Super Racer“ der gerade begonnenen Saison natürlich nicht. „Vor allem hat man ja auch eine Verantwortung den Partnern und

Sponsoren gegenüber“, sagte Bodin und meint damit die Leute, die das Projekt und damit die voll finanzierten Cockpits überhaupt erst möglich machen.

2019 geht es weiter!

Das Konzept des etwas anderen Rennfahrer-Scoutings wendet auch das Team Schnitzelalm Racing mittlerweile an. Einziger Unterschied: Ausschließlich weibliche Bewerberinnen sind zugelassen. Nach einem Bootcamp, das im März stattgefunden hat, stehen mit Rebecca Sluka, Alisah Sorge, Carina Mancino, Charlotte Wilking, Sabrina Ueberschär und Tamara Schumacher auch die Damen fest, die dieses Jahr in der Kart-Langstreckenserie „German Team Championship“ (GTC) an den Start gehen. Die zwei Besten ihres Jahrgangs werden weiter gefördert und dürfen sich 2020 in der ADAC GT4 Germany

ein Cockpit teilen. Als Partner konnte hierfür das u. a. aus dem ADAC GT Masters bekannte Team von HTP Motorsport gewonnen werden.

Auch in diesem Jahr geht es natürlich mit der Erfolgsgeschichte „Super Racer“ weiter, wengleich in etwas angepasster Form. Während diesmal wie beim Ur-Projekt nurmehr ein Renncockpit (in der Porsche Sprint Challenge Central Europe) vergeben wird, sind die angesprochenen „Mädels“ in diesem Jahr ebenfalls fester Bestandteil des Super Racers. Wie üblich kann man sich auf Messen und Events am Simulator oder in Online-Competitions mit der Rennsimulation „Racerroom Racing Experience“ (beides kostenlos) beweisen und vielleicht 2020 den Sprung ins Auto-Cockpit oder Kart schaffen. Alle Infos im Netz: www.super-racer.me. ■

Eine Aktion von:

upgraded^{do}
automotive group

RACEROOM

Premium-Sponsor:

MICHELIN

Classic-Sponsor:

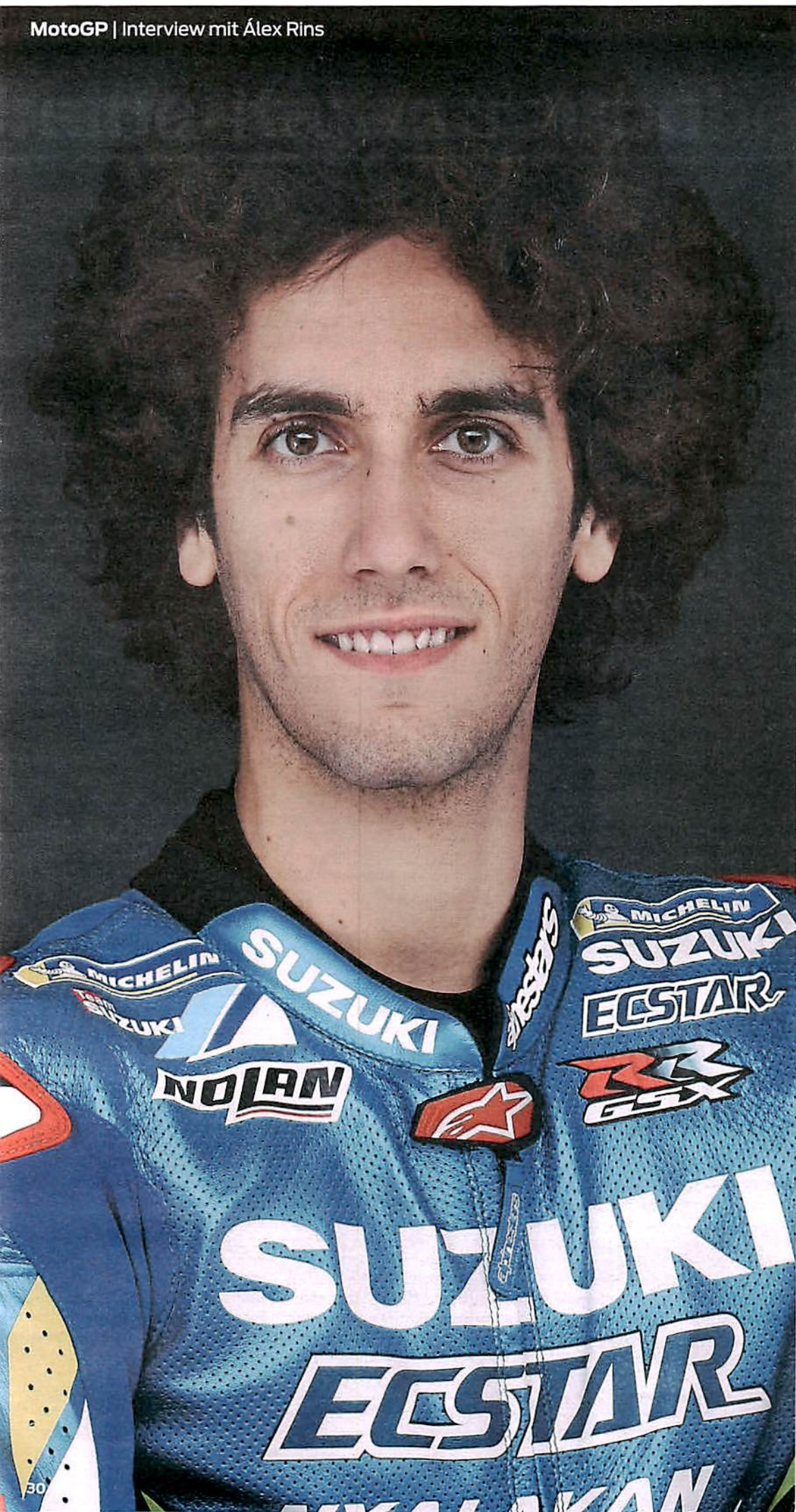
KW

Classic-Partner:

KTM

Motorsport-Partner:

TEICHMANN RACING



Álex Rins hat beim Grand Prix of the Americas in Austin seinen ersten MotoGP-Sieg errungen. Im MSa-Interview verrät der 23-jährige Spanier, warum er schon lange mit diesem Sieg gerechnet hat.

Von: **Imre Paulovits**

Die Gefühle scheinen Sie nach Ihrem Sieg in Austin völlig überwältigt zu haben.

Es war wirklich überwältigend. Als ich auf der Ziellinie das Gas geschlossen habe, sind die Emotionen regelrecht explodiert. Dieser Sieg ist auch für Suzuki unglaublich. Sie haben sehr hart gearbeitet. Es ist mein drittes Jahr mit ihnen. Im letzten Jahr waren wir am Ende der Saison bereits sehr stark. Und dieses Jahr haben wir in der Vorsaison sehr hart dafür gearbeitet, ein konkurrenzfähiges Motorrad zu haben und das bereits konkurrenzfähige Motorrad des letzten Jahres noch einmal zu verbessern. Und wir haben es geschafft. Wir haben uns keine Sekunde gesteigert, aber drei oder vier Zehntel. Auf 20 Runden macht das jedoch eine große Zeitdifferenz. Es ist unglaublich: Denn zum Schluss ist mein erster MotoGP-Sieg dabei herausgekommen. Ich hoffe, dass ich auch für weitere Rennen auf diesem Level weiterfahren kann.



Álex Rins

Geburtstag: 08.12.1995
Geburtsort: Barcelona (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

2012: Moto3, Suter (5.)
2013: Moto3, KTM (2.)
2014: Moto3, Honda (3.)
2015: Moto2, Kalex (2.)
2016: Moto2, Kalex (3.)
2017: MotoGP, Suzuki (16.)
2018: MotoGP, Suzuki (5.)
2019: MotoGP, Suzuki (zurzeit 3.)

HOBBYS

Radfahren, Skimo, Rollerblading

„Schon Mitte letzter Saison hatte sich etwas geändert“

Austin müsste jetzt Ihre Lieblings-Rennstrecke sein.

Der Circuit of the Americas war wirklich gut zu mir. 2013 habe ich dort meinen ersten GP-Sieg in der Moto3 eingefahren, habe dort 2016 in der Moto2 gewonnen, und jetzt ist dort auch mein erster MotoGP-Sieg Wirklichkeit geworden. Dazu habe ich Valentino Rossi geschlagen, eines meiner Idole aus meiner Kindheit.

Dabei war mein Gefühl an diesem Wochenende zunächst nicht das Beste. Wir hatten Probleme, das Motorrad in den engen Kurven richtig abzubremesen, doch all das habe ich versucht zu vergessen, als das Rennen gestartet ist. Ich habe einfach versucht, so unbeschwert wie möglich zu fahren. Ich habe auch gleich einige Plätze gutgemacht, das war für später wichtig. Ich war dann 1,5 Sekunden hinter Valentino. Da habe ich mir gesagt, ich muss einfach an ihn herankommen, damit ich ein wenig Spektakel machen kann. Ich habe dabei den Glauben nicht verloren, und kam immer näher. Dann habe ich es geschafft, war an ihm dran, habe ihn studiert, und als er schließlich einen kleinen Fehler gemacht hat, habe ich ihn überholt.

Die letzten drei Runden habe ich dann geführt. Ich hatte dabei ein gutes Gefühl, zum Schluss habe ich aber beim Anbremsen von Turn 11 selbst einen kleinen Fehler gemacht und bin zu weit hinausgetragen worden. Da habe ich gedacht, dass mich Valentino gleich zurücküberholen und mich auf der Geraden abhängen würde, und es so wieder sehr schwierig wird. Er war zum Glück aber selbst etwas weit, weil er sich mit mir zusammen verbremst hat.

In der letzten Runde habe ich einfach versucht, die Ruhe zu bewahren. Ich wusste, dass Valentino in dieser Situation sehr viel Erfahrung hat. Es kam aber nichts mehr. Ich bin sehr glücklich. Suzuki hat diesen Sieg wirklich verdient, ich denke, wir haben ihn uns zusammen erarbeitet. Und auf dieser Linie wollen wir auch weiterarbeiten.

Was ist durch Ihren Kopf gegangen, als Sie Marc Márquez am Boden sahen?

Es hat mich sicher überrascht. Marc hat in Austin im Vergleich zu jedem anderen Fahrer ein Extra. Da erstaunte es mich schon, dass er gestürzt ist. Aber die Strecke war auch grenzwertig. Ich wusste, dass ich mich glücklich schätzen konnte und nun schlau sein musste. So habe ich auch meine Gedanken beisammen-

„Unser Motorrad ist gut ausbalanciert und hat eine gute Basis-Abstimmung. Es funktioniert auf welligen Strecken, auf langen Strecken und auf engen Strecken sehr gut.“

Alex Rins

gehalten und gewinnen können.

Wie schlimm waren die Bodenwellen dieses Jahr in Austin?

In Turn 2 hatte ich wirklich ein Problem. Am Ende des Rennens ist mir regelmäßig das Vorderad eingeklappt, wenn ich über diese Wellen gefahren bin. Je nach Linienwahl und Körperhaltung hat man es mehr oder weniger gespürt. Es begann regelrecht gefährlich zu werden. Wir hatten es auch schon in der Safety-Commission besprochen, dass hier für nächstes Jahr etwas getan werden muss. Es ist wirklich eine Schande, dass wir nach Amerika kommen, eine Strecke mit einem tollen Layout haben, und dann mit solchen Bodenwellen kämpfen müssen.

Hat es dort geholfen, dass die Suzuki so fahrerfreundlich ist?

Wir haben sicher ein sehr ausgewogenes Motorrad. Letztes Jahr und in der diesjährigen Vorsaison haben wir mit den Suzuki-Leuten sehr gut gearbeitet, um

das Motorrad zu verbessern. Wir haben eine sehr gute Basis-Abstimmung. Wellige Strecken, lange Strecken, enge Strecken, es passt überall, und wir können auf den meisten Strecken vorne mitkämpfen. Auf langen Geraden wie in Katar haben wir Probleme, aber ich fühle mich mit diesem Motorrad sehr stark. Auch das Team gibt mir ein gutes Gefühl, und das macht das Paket komplett.

Hat dieser Sieg etwas verändert?

Es hatte sich schon in der Mitte der letzten Saison etwas verändert, denn da haben wir einen großen Schritt gemacht. Ich konnte es kaum erwarten, dass wir mal gewinnen, und in Valencia war ich nicht mehr weit weg davon. Ich war auch in Katar bereits nah dran. Mein Team und ich haben schon lange an einen Sieg geglaubt und nur dafür gearbeitet. Jetzt sind wir dort angekommen, und jetzt dürfen wir unseren Weg nicht verlieren. Wir müssen auf der gleichen Linie weiterarbeiten. Sicher müssen wir das Qualifying verbessern, denn wir müssen dringend von besseren Startplätzen aus losfahren, wenn wir eine bessere Chance haben wollen. Aber ansonsten müssen wir genauso weiterarbeiten, wie wir es jetzt machen.

Die Fehlstarts scheinen dieses Jahr zum Problem zu werden. Beunruhigt Sie das?



Alex Rins (#42) vor Valentino Rossi: „Er ist einer der Helden meiner Kindheit“

Wenn die Regel sagt, man darf sich nicht bewegen, bis die Ampel ausgeht, dann darf man sich nicht bewegen. Als ich darauf gewartet habe, dass die Ampel ausgeht, habe ich gesehen, wie sich Maverick Viñales bewegt hat, und da ist es nicht einfach, nicht mitzugehen. Wir haben über die Startregelung gesprochen, aber die Regeln sind klar. Und nur mit klaren Regeln kann man das Feld beim Start in den Griff bekommen.

Sie haben mal in einem Interview gesagt, dass Sie sich nach dem ersten MotoGP-Sieg Ihre Lockenpracht abschneiden würden. Sehen wir Sie in Jerez kahl?

Lassen Sie sich überraschen.

Was erwarten Sie von Jerez?

Ich komme dort mit diesem Siegesgefühl an, aber ich muss meinen Kopf freimachen. In Jerez sind wir wieder zurück in Europa, wir müssen trotzdem unsere Linie beibehalten und dort genauso beginnen, wie wir die Saison begonnen haben. Die Strecke ist gut für uns. Die kritischen Stellen sind neu asphaltiert worden, und das Layout kommt der Suzuki entgegen. Ich freue mich schon, wenn wir dort fahren, denn wenn die Fans in Argentinien und Amerika auch sehr nah sind, in Jerez sind sie am nächsten, man hört ständig ihre Anfeuerungsrufe, es ist unglaublich. ■

Motorrad-WM

Späte Ehrung für Jarno Saarinen

Bei der 100-Jahr-Feier der finnischen Botschaft in Tokio tauchte ein altes Fotoalbum von Jarno Saarinen wieder auf, das seiner Witwe überreicht wurde.

Von: Imre Paulovits

Der unvergessene „Fliegende Finne“ Jarno Saarinen, der beim Drama von Monza am 20. Mai 1973 als WM-Leader bei den 250ern und den 500ern starb, hinterließ bei den Fans und den Yamaha-Männern gleichermaßen Trauer. Die Japaner zogen sich nach dem Unglück aus Respekt für das restliche Jahr aus der Motorrad-WM zurück, seine Witwe Soili trägt seine Erinnerung bis heute um die Welt.

Letzte Woche wurde in der finnischen Botschaft in Tokio, die das einhundertjährige Bestehen der diplomatischen Beziehungen der beiden Länder feierte, eine Sonderausstellung zu Ehren des 250er-Weltmeisters von 1972 eingerichtet. Dort standen neben einer Replika seiner Yamaha TD3-



Feierlichkeiten in der finnischen Botschaft mit Yamaha-Präsident Yoshihiro Hidaka (l.) und Soili Saarinen (M.)

Weltmeister-Maschine auch Erinnerungsgegenstände und Fotos des Finnen.

Die Überraschung war aber ein Fotoalbum, das im November 1972 bei einem Besuch von Saarinen und seiner Frau im Yamaha-Werk entstand. Dieses nach über 46 Jahren wieder aufgetauchte Album war der Anlass für das Fest und die Sonderausstellung,

die bis zum 31. Mai in der Yamaha Communication Plaza zu sehen ist. Das Fotoalbum wurde bei Aufräumarbeiten im Yamaha Media-Archiv gefunden, und Yamaha-Präsident Yoshihiro Hidaka überreichte es persönlich Saarinen's Witwe.

Hidaka war, wie er gesteht, immer ein großer Rennfan. „Während meiner Studienzeit

habe ich Saarinen immer auf Bildern in Magazinen bewundert“, so Hidaka. „Ich hätte nicht in meinen wildesten Träumen gedacht, dass ich über 40 Jahre später ein solches Album von einem Rennfahrer, den ich so bewundert habe, an die rechtmäßige Besitzerin überreichen kann. Es war ein sehr herzerwärmender Moment für mich.“

Motorrad-WM

Horst Kassner mit 81 verstorben

Horst Kassner war ein erfolgreicher Rennfahrer und Deutscher Meister, wie auch sein Bruder Helmut und sein Sohn Bernd. Ostersonntag starb er im Alter von 81 Jahren.

Horst Kassner wurde am 12. Mai 1937 in Schwabhausen bei München geboren. In der Viertelliterklasse holte er 1957, 1959 und 1961 drei deutsche Meistertitel auf einer NSU Sportmax. Dazu errang der Bayer 1959 den DM-Titel bei den 350ern auf einer Norton. In der Weltmeisterschaft stand er am 8. Juli 1956 beim Grand Prix von Belgien in Spa als Dritter bei den 250ern auf dem Podium neben den beiden MV-Agusta-Werksfahrern Carlo

Ubbiali und Luigi Taveri. 1956 belegte der NSU-Pilot mit einem 4. Platz bei der TT sowie einem 5. in Assen als bester Deutscher den fünften Gesamtrang in der 250er-WM. 1958 wurde er WM-12., 1959 WM-13. Horst Kassner war auch bei Inter-Rennen sehr erfolgreich und feierte Siege in Budapest (H), Chimay (B), Tubbergen (NL) und Zeltweg (A). In Hockenheim gewann er 1958 das Rhein-Pokal-Rennen, 1957 und 1961 siegte er beim Eifelrennen auf dem Nürburgring.

Sein Bruder Helmut wurde von 1974 bis 1977 viermal Deutscher Meister in der Halbliterklasse und 1975 einmal bei den 250ern. Auch Horst Kassners Sohn Bernd holte sich 1992 den DM-Titel auf einer 250er Aprilia, er wurde von seinem Vater Horst als Mechaniker betreut. ■



Horst Kassner: Immer freundliches Oberhaupt einer Rennfahrerfamilie

Tests auf zwei Kontinenten

Das Aufrüsten in der MotoGP geht weiter. Vor dem Europa-Auftakt testeten Aprilia und Suzuki in Austin und Ducati, KTM und Yamaha in Mugello, Aprilia fuhr in Jerez noch einmal raus.

Von: **Imre Paulovits**

Die Feier von Suzuki nach ihrem MotoGP-Sieg mit Álex Rins in Austin war überschäumend, aber die japanischen Ingenieure mussten ihren Kater am nächsten Tag unterdrücken. Kommunikation mit dem Testteam in Jerez war angesagt, wo mit Testfahrer Sylvain Guintoli neue Teile für die GSX-RR probiert wurden, auf der Álex Rins seine Siegesform auch bei den europäischen Rennen weiterführen will. Guintoli präsentierte stolz sein neues Helmdesign und teilte es auf den Sozialen Netzwerken mit der ganzen Welt.

Aprilia hat durch die Konzessionsregeln mehr Freiheiten beim Testen, deshalb rückten sie in Austin mit den beiden Werksfahrern Aleix Espargaró und Andrea Iannone aus, um mit den Erfahrungen, die sie dort am Rennwochenende gemacht haben, neue Teile auszuprobieren. Gleichzeitig war Testfahrer Bradley Smith in Jerez unterwegs.

Ducati, KTM und Yamaha hatten in der letzten Woche Mugello

gemietet, Michele Pirro, Mika Kallio und Jonas Folger probierten in der Toskana bei herrlichem Wetter neue Teile aus und arbeiteten an Abstimmungen für das Rennen am ersten Juni-Wochenende.

Wenn es nach den ersten zwei Grands Prix auch so aussah, als könne Weltmeister Marc Márquez allen enteilen, sehen wir nun einer spannenden Saison entgegen. ■



Sylvain Guintoli: Nur einer der vielen MotoGP-Testfahrer letzte Woche

Superbike-WM

Ducati fit für Heimrennen

Auch wenn Álvaro Bautista bislang alle Rennen gewonnen hat, will Ducati beim Heimspiel in Imola nichts dem Zufall überlassen und testet mit den Werksfahrern in Imola.

Von: **Imre Paulovits**

Die Statistik von Ducati in der Superbike-WM ist beeindruckend, und das nicht nur in diesem Jahr. Der Sieg im zweiten Rennen von Aragón war der 350. der Italiener in der Superbike-WM, mit den zwei in Assen hat Álvaro Bautista die Anzahl der Superbike-WM-Siege der Roten auf 352 geschraubt. Trotzdem will Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna gerade beim Heimrennen in Imola nichts dem Zufall überlassen. Zumal Ducati-Speerspitze Álvaro Bautista noch

nie auf der Berg-und-Talbahn am Rand der Stadt gefahren ist. „Am nächsten war ich der Strecke, als ich auf der Autobahn nach Misano unterwegs war“, gestand der 34-jährige Spanier in Assen.

So hat Ducati für Mittwoch dieser Woche die Strecke gemietet, damit Bautista sich mit den an-

spruchsvollen Kurvenkombinationen vertraut machen kann, und Chaz Davies, der in Imola 2016 und 2017 jeweils Doppelsiege feiern konnte, aber im letzten Jahr in beiden Rennen Jonathan Rea unterlag, weiter an einer für ihn passenden Abstimmung der Panigale V4 R arbeiten kann. ■



Chaz Davies: Auf der Suche nach der passenden Abstimmung der V4R

NACHRICHTEN

MOTOE

Nach dem Brand von Jerez am 12. März, bei dem alle Motorräder und fast die gesamte Ausrüstung verbrannten, sammelt sich die neue FIM-Meisterschaft langsam wieder. Nachdem der neue Rennkalender mit dem Auftakt beim Deutschland-GP auf dem Sachsenring bekannt gegeben wurde, steht nun auch der erste Test mit den neu aufgebauten Maschinen von Energica. Der italienische Hersteller und seine Zulieferer hatten sich drei Monate Zeit für den Aufbau des gesamten Fuhrparks erbeten, daher wird die erste gemeinsame neue Ausfahrt der Teams vom 17. bis zum 19. Juni in Valencia stattfinden. Dabei soll am letzten Tag ein Qualifying simuliert werden. Wenn bis dahin alles glatt verlaufen ist, wird auch ein Proberennen stattfinden. Dem Sieger winkt eine Energica Eva, die straßenzugelassene Streetfighter-Version des Elektro-Renners.

MOTOGP

Wenn zwischen dem Grand Prix of the Americas und dem von Jerez auch ungewohnte drei Wochen Pause sind, ruhen sich die Stars nicht aus. Franco Morbidelli und Valentino Rossi führen am Wochenende auf der Ranch, Jorge Lorenzo trainierte in den Schweizer Alpen, Austin-Sieger Álex Rins und sein Teamkollege Joan Mir führen mit Motocross-Bikes im Schnee von Andorra.

ENDURANCE-WM

Der Aufwärtstrend der Langstrecken-Weltmeisterschaft für Motorräder soll weiter anhalten, deshalb hat FIM-Präsident Jorge Viegas in Le Mans einen neuen Zehnjahres-Vertrag mit Promoter Eurosport Events unterschrieben, der bis einschließlich 2029 läuft. Bei dieser Gelegenheit wurde auch der endgültige Termin des zweiten Laufs der Saison 2019/2020 bekannt gegeben: Das 8-Stunden-Rennen von Sepang wird am 14. Dezember stattfinden.



Fröhliche Ostern

An Ostern fand in den 1970er- und 80er-Jahren das größte Spektakel mit hochkarätigem Motorradsport außerhalb der Weltmeisterschaft statt: Der Länderkampf zwischen den USA und Großbritannien.

Von: **Imre Paulovits**

Es begann alles mit einer Marketing-Idee. Triumph und BSA gehörten Ende der 1960er-Jahre zu einem Konzern. Und da die Briten in den USA sehr gute Verkaufserfolge erzielten, konnte US-Manager Peter Thornton sie überzeugen, die neuen Dreizylindermodelle durch einen massiven Renneinsatz zu unterstützen. Nachdem sie 1971 die 200 Meilen von Daytona komplett dominiert hatten und die Triples auch daheim bei den immer populäreren Rennen der Formel 750

den Ton angaben, kam man auf die Idee, ihre britischen und amerikanischen Werksfahrer in England am Osterwochenende gegeneinander fahren zu lassen.

Und so ließ man die Triumph-Werksfahrer Gary Nixon, Gene Romero und Don Castro sowie ihre BSA-Kollegen Dick Mann, Jim Rice und Dave Aldana gegen Paul Smart, Percy Tait, Tony Jefferies, John Cooper, Ray Pickrell und Bob Heath in einem Länderkampf antreten. Wenn die britische Abordnung diesen auch mit 183 zu 137 Punkten gewann, wunderten sich die Zuschauer, wie gut sich die für sie völlig unbekanntes Amerikaner in Brands Hatch und Malory Park schlugen.

Im nächsten Jahr sollten sie sich noch mehr wundern: Der Motorsport auf der anderen Seite des Ozeans tickte zwar völlig anders, doch die USA erlebten einen Motorradboom, in dessen Windschatten sich eine unglaublich konkurrenzfähige Rennsport-Szene entwickelt hatte. Weil Triumph/BSA in nur einem Jahr

finanziell ins Wanken geraten war, die Idee der Trans Atlantic Trophy von den Streckenbetreibern aber mit Freude aufgenommen wurde, fiel die Markenbindung weg. Und nun erlebten die Briten wirklich den besten Roadracer Amerikas: Harley-Davidson-Werksfahrer Cal Rayborn war mit einem scheinbar völlig antiquierten Motorrad angereist, gewann aber drei der sechs Rennen. Leider verunglückte der Mann, von dem Kenny Roberts gestand, die meiste Inspiration in seiner Karriere bekommen zu haben, ein Jahr später im neuseeländischen Pukekohe, bevor er in die Weltmeisterschaft hätte gelangen können.

Aufstieg der Amerikaner

Mit Steve Baker und Kenny Roberts kamen 1974 zwei weitere Kaliber nach England, die selbst dem aufstrebenden heimischen Jungstar Barry Sheene kräftig einheizten. Die Briten konnten gerade noch einen 416:401-Sieg über das Wochenende retten.

1975 wendete sich das Blatt, denn Baker, Roberts, Dave Aldana, Gene Romero, und Pat Hennen schlugen die Briten Mick Grant, Dave Potter, Pat Mahoney, Percy Tait und Stan Woods in Abwesenheit des in Daytona verletzten Sheene 278 zu 243. Und das sollte erst der Anfang sein.

Amerika begann, sich zur stärksten Nation im Motorradsport aufzuschwingen, und für über ein Jahrzehnt schien die Quelle an außerirdischen Talenten nicht zu versiegen. Mit Randy Mamola erlebte man bereits einen jungen Wilden, doch als 1979 der 17-jährige Freddie Spencer auf seiner Yamaha TZ 750 erstmals in Europa umherwirbelte, wurde die Zukunft definiert. Die Briten unter ihrem Kapitän Barry Sheene wehrten sich mit Zähnen und Krallen gegen diese verschärfte Konkurrenz.

Die Menge der Werksmaschinen, die sich bald an diesen Osterwochenenden versammelte, hob die Match Races auf ein Niveau, gegen das in manchem Jahr selbst

Kevin Schwantz (#34) und Wayne Rainey 1987 in Donington: Ein Spiel, das sich noch Jahre in der 500er-WM fortsetzen sollte

die Grands Prix verblassten. Doch als 1984 Freddie Spencer, der gemeinsam mit Kenny Roberts, Randy Mamola und Eddie Lawson (den ersten vier der vorangegangenen 500er-WM) die US-Mannschaft bildete, in Donington Park stürzte und für den GP in Jarama ausfiel, war das bis dahin hochkarätigste Match Race auch der Wendepunkt. Die Werke sahen, wie gefährlich diese Show-Veranstaltung für ihre WM-Kampagnen sein konnte, und sie ließen ihre Fahrer nicht mehr antreten. 1985 gab es noch einen Showdown, wo Wayne Gardner das britische Team verstärkte. Dann war Schluss mit den Werks-Zweitaktern.

Spektakuläre Superbikes

Was dann aber aus der Not heraus geboren wurde, erwies sich als ein umso größeres Spektakel. In den USA mutierten die Superbikes zur höchsten Klasse der Meisterschaft, und weil es eine ähnliche Klasse

auch in England gab, wurde die Transatlantic Trophy 1986 für diese ausgeschrieben. Die extrovertierten Fred Merkel und Kevin Schwantz kamen so zu ihren ersten Europa-Einsätzen. Und was der kalifornische Beachboy und der texanische Rodeo-Reiter da vollführten, ließ die Zuschauer mit offenen Mündern heimreisen.

Das Ganze ließ sich aber ein Jahr später noch weiter steigern. Neben Kevin Schwantz kam auch sein Erzfeind Wayne Rainey zu den Match Races, und die beiden scherten sich wenig um den Teamgeist. Neben ihren Egos wollten sie auch die Siegprämie für den besten Einzelfahrer sehen. Ihre letzte Runde in Donington mit zwei Berührungen und einem Kevin Schwantz, der mit beiden Beinen neben dem Motorrad schlingelnd über die Ziellinie fährt, ist als eine der spektakulärsten Szenen überhaupt in die Motorsport-Geschichte eingegangen.

Aber wieder waren die Zeichen der Zeit nicht zu verkennen. 1988 gab es noch einmal eine Transatlantic Trophy zu Ostern, doch sie fand zusammen mit dem ersten Lauf der Superbike-WM-Geschichte statt. Es gab nun zwei Weltmeisterschaften, in denen die besten Amerikaner führen, und es war nicht mehr möglich, sie für den Länderkampf unter einen Hut zu bringen.

1991 versuchte man zwar ein Revival, doch ein zurückkehrender Freddie Spencer, der nach fünf Jahren Rennpause erst wieder seine Form finden musste, konnte mit den Akteuren der US-Superbike-Meisterschaft in Mallory Park nichts ausrichten gegen die Yamaha-OW-01 mit dem Tausender-Motor von Ray Stringer oder in Brands Hatch gegen die Werks-Norton von Ron Haslam. Und so schloss sich der Vorhang hinter einer Epoche, die so wohl einmalig bleiben wird. ■



Der Vorbote: Cal Rayborn siegte 1972 mit der Harley-Davidson bei drei Rennen



Team-Kapitäne Roberts und Sheene



Der Sturm über den Atlantik: Kenny Roberts (#2) und Steve Baker (#32) 1974 auf ihren Yamahas vor Barry Sheene (#7)

ZAHL DER MATCH RACES

8

zukünftige Weltmeister konnten die Zuschauer bei der Transatlantic Trophy das erste Mal in Europa fahren sehen: Steve Baker, Kenny Roberts, Freddie Spencer, Eddie Lawson, Wayne Rainey, Kevin Schwantz, Fred Merkel und Doug Polen.

„Ich war noch nie in einer so guten Lage wie jetzt“

Nach einem durchwachsenen Saisonbeginn konnte Markus Reiterberger in Assen mit dem zweiten Startplatz und zwei sechsten Plätzen brillieren. Im MSa-Interview verrät der BMW-Werkspilot, was sich geändert hat.

Von: Imre Paulovits

Waren Sie von den guten Resultaten in Assen überrascht?

Es war schon eine positive Überraschung. Nach dem Aragón-Wochenende, das außer den Rennen eigentlich ganz gut gelaufen ist, haben wir uns für Assen natürlich schon einiges erhofft, zumal ich die Strecke gut kenne. Dass ich aber gleich in der ersten Startreihe stehe, hätten wir nicht gedacht. Und dass ich zweimal Sechster wurde, darauf bin ich schon stolz.

Wodurch wurde der Fortschritt erzielt?

Wir haben in Aragón die Geometrie und die Balance des Motorrads komplett geändert, was sich sehr positiv in der Bremsphase bemerkbar gemacht hat. Wir sind in Assen einen weiteren Schritt gegangen, dazu haben wir das Chassis noch verbessert. So sind wir nun in der Richtung unterwegs, wie ich es mir vorstelle, aber noch nicht am Ziel.

Wie stark engagiert sich BMW dieses Jahr?

Ich war noch nie in der Lage, in der ich jetzt bin. Es kommen dauernd Neuerungen, und die Sachen, die wir auf der To-do-Liste stehen haben, werden sofort abgearbeitet. Sie haben immer wieder neue Ideen und neue Sachen dabei. Wenn man bedenkt, wie unsere Truppe von der Manpower her gegenüber den anderen Herstellern aufgestellt ist, haben sie wirklich gute Leistungen gezeigt – und ich hoffe, dass es so weitergeht, denn momentan ist es wirklich gigantisch.

Was fehlt noch?

Wir sind schon auf einem sehr hohen Level. Wenn man betrachtet, wie hoch das Niveau in der Superbike-WM ist, denn das ist in diesem Jahr noch einmal deutlich gestiegen, bin ich schon auf einem sehr guten Bike unterwegs. Wenn man mal den Bautista außen vorlässt, habe ich im Rennen schon gegen sehr große Namen gekämpft. Insofern ist es wohl das beste Motorrad, das ich jemals gefahren habe. Aber ich erhoffe mir noch immer ein bisschen mehr Hinterradgrip, speziell am Kurveneingang, damit sich das ganze Bike etwas leichter manövrieren lässt.

Wie viel Leistung fehlt der BMW noch gegenüber den anderen Maschinen?

Ich weiß nicht genau, wie viel Leistung die genau haben. Aber tendenziell ist es nicht nur die Leistung, die uns auf der Geraden abgeht, sondern wir haben auch ein Defizit in der Beschleunigung, das sich mit Leistung kompensieren lässt. Trotzdem müssen wir die Leistung fahrbar behalten, und daran müssen

wir an der Elektronik und an dem Motor zusammen arbeiten. Dann wird es auch besser beschleunigen und mehr Topspeed generieren.

Wann soll das Motor-Update kommen?

Da ist noch nichts offiziell verlautbart worden. Ich hoffe aber, dass wir so bald wie möglich einen leistungsstärkeren Motor kriegen. Dann wären wir auf alle Fälle besser bei der Musik dabei.

Wie viel konnten Sie dieses Jahr fahrerisch dazulernen?

In der Superstock-EM hatte ich zwei, drei Gegner auf diesem Niveau, jetzt habe ich 15 solche Gegner. Da wird kein Fehler verziehen, und man muss immer 100 Prozent geben. Noch dazu habe ich einen sehr erfahrenen Teamkollegen – wir pushen uns gegenseitig und versuchen, an einem Strang zu ziehen, damit wir beide schneller werden. Da lerne ich manches fahrerisch hinzu, und es ist noch einiges an Potenzial da.

Was konnten Sie sich von Tom Sykes abgucken?

Wir sind ziemlich lange das gleiche Setting gefahren, und ich bin lange ihm gegenüber gestrauchelt, er war ja gleich so schnell. Aber Schritt für Schritt komme ich jetzt in die eigene Richtung, die wir bei der Abstimmung eingeschlagen haben und mit der ich besser zurechtkomme. Er hatte einfach die Erfahrung, dass er gleich gewusst hat, was er braucht, um schnell zu sein. Das ist der größte Unterschied zwischen uns gewesen.

Was haben Sie sich für die nächsten Rennen zum Ziel gesetzt?

Auf alle Fälle will ich das Niveau halten und mich noch verbessern. Ich will weiter daran arbeiten, meinen Stil an das Bike anzupassen und anders herum. Ich weiß, dass auch schwierigere Rennen kommen werden, aber die Top 10 sind weiter unser Ziel. Und ich will auf Augenhöhe mit meinem Teamkollegen sein, der ein sehr erfahrener und erfolgreicher Rennfahrer ist – mit ihm will ich mich messen. ■



Markus Reiterberger

Geburtstag: 9. März 1994
Geburtsort: Trostberg (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2007: MotoGP Rookies Cup (8.)
2008: MotoGP Rookies Cup (11.)
2010: Yamaha R6-Cup (1.)
2011: SST-1000-Cup, BMW (6.)
2012: SST-1000-Cup, BMW (6.)
2013: IDM-SBK, BMW (1.)
2014: IDM-SBK, BMW (2.)
2015: IDM-SBK, BMW (1.)
2016: SBK-WM, BMW (16.)
2017: IDM-SBK, BMW (1.)
2018: SST-1000-EM, BMW (1.)
2019: SBK-WM, BMW (zurzeit 13.)

HOBBYS

Speedway, Motorräder bauen



Im Mai ist IDM-Start auf dem Lausitzring, die Tickets gibt es im Vorverkauf unter www.idm.de



Die Sonne geht auf

Es ist keine Handvoll Jahre her, da befand sich die IDM in arger Schieflage, drohte dem Siechtum zu verfallen. Die Motor Presse Stuttgart hat den maroden Zustand beendet. Der seit 2017 agierende Ausrichter und Promoter der Serie verzeichnet steigende Teilnehmer- und Zuschauerzahlen. Vom 17. bis 19. Mai ist neuer Saisonstart auf dem Lausitzring. Was geht ab?

Von: **Anke Wiczorek**

Wird Ilya Mikhalchik den Titel in der Superbike 1000 verteidigen und dann wie sein Vorgänger im Team alpha Racing-Van Zon-BMW, Markus Reiterberger, den Sprung in die Superbike-WM wagen? Jungs wie Julian Puffe, Erwan Nigon, Alessandro Polita, Marc Moser, Daniel Kartheininger und Stefan Kerschbaumer werden ihm das Leben an der Spitze schwer machen, denn die Konkurrenz kann sich sehen lassen. Dazu kommt bei den Superbikes eine neue Startaufstellung für den zweiten Lauf des Wochenendes. Sie ist dem Prinzip aus der

WSBK gleich. Die Podiumsplatzierten aus dem ersten Lauf starten demnach aus der dritten Reihe. Vor ihnen werden der Siebte, Achte und Neunte des vorangegangenen Rennens stehen. Ganz vorn sind der Vierte, Fünfte und Sechste aus Lauf 1 positioniert. Das soll laut Serienmanager Normann Broy mehr Spannung innerhalb der Klasse und auch auf den Besucherhängen garantieren.

Honda mit mehr Drehzahl

Aufgrund des topaktuellen Reglements sollten sich die Leistungsunterschiede zwischen den Herstellern in Grenzen halten. In das Schriftstück sind noch die letzten Neuerungen vom Superbike-WM-Lauf in Assen eingeflos-

sen. Das betrifft vor allem die Maximaldrehzahlwerte: Honda darf im Vergleich zu BMW, Kawasaki, Suzuki und Yamaha an Umdrehungen zulegen.

Außen vor ist Bastien Mackels. Der Vize von 2018 wird tatenlos zusehen, wie um die IDM-Krone gebalgt wird, obwohl ausgerechnet er als härtester Gegner von Mikhalchik auf dem Zettel stand. Doch Wilbers-BMW hat den Belgier nach anfänglicher Nennung überraschend zurückgezogen. Mackels wird vom Firmenumbau seines Arbeitgebers ausgebremst, der Überhänge abarbeiten muss. Teamchef Benny Wilbers ist aber auch sauer über die späte Lieferung von Racing-Teilen für die neue S 1000 RR. Die Saisonvorbereitungen sind ins Stocken gera-

ten. Statt mit dem Titelkampf wird sich Mackels mit Entwicklungsarbeiten beschäftigen und erst zum Finale in der IDM auftauchen.

Zuwachs in allen Klassen

Rappellvoll ist es in der Supersport-600-Klasse, in die sich bei getrennter Wertung auch die Superstock-Fahrer mischen, frei nach dem Motto: Kawasaki gegen Yamaha. Es gibt im Moment 39 bestätigte Anmeldungen, wobei Kevin Wahr, der Leserwahlsieger von Motorsport aktuell, bisher fehlt.

Auch in Sachen Supersport 300 geht es in der IDM voran, wobei Yamaha mit der Integration des eigenen bLU-cRU-Cups innerhalb der Klasse gescheitert ist. Den ersten zehn Cup-Teilnehmern wollte Yamaha für eine 2018er R3 inklusive Racing Kit einen Sonderpreis offerieren.

Satte 22 Teams stehen bei den Sidecars für den IDM-Kampf bereit, darunter die WM-Kombinationen Josef Sattler/Uwe Neubert und Markus Schlosser/Markus Fries. Aktuellen Entwicklungen zufolge dürfte bei einigen IDM-Rennen die gebündelte Weltelite am Start stehen. Da sich die BSB in diesem Jahr so oft mit der Sidecar-WM überschneidet, überlegen immer mehr Teams, stattdessen in die IDM als zweiten Schauplatz zu wechseln. ■



Jedem Tierchen sein Pläsierchen: Die Sidecar-WM entdeckt die IDM-Bühne



Drama in drei Minuten

Die 42. Ausgabe der 24 Stunden für Motorräder in Le Mans wurde erst in den letzten drei Minuten entschieden. Bis dahin lieferten sich die #11 Kawasaki und die #111 Honda einen erbitterten Kampf um den Sieg, bei dem die #2 SERT Suzuki in Lauerstellung lag.

Von: **Toni Börner**

Turbulenter hätte der Langstreckenklassiker der 24 Stunden von Le Mans nicht laufen können! Stürze, Safety-Car-Phasen – und am Ende ein Kampf um die Podestränge fast bis zur Ziellinie. Dabei konnten die Mannen von SRC Kawasaki-Teammanager Gilles Staffler am Ende strahlen. Erwan Nigon, David Checa und besonders Jeremy Guarnoni hatten nicht nur eine hohe Pace gehalten, sondern auch keine Fehler gemacht. Von

839 gefahrenen Runden lag die #11 deren 632 in Führung. Die #111-Honda war auf der Strecke insgesamt die schnellere Mannschaft, musste aber eben zweimal kleineres Pech verarbeiten.

Am Ende lief alles auf die letzten Minuten des Rennens hinaus. Hernández lag nach einem starken letzten Stint von De Puniet in Führung, Guarnoni kam auf der ZX-10 aber immer näher. Bei Honda wusste Teammanager Jonny Twelvetrees, dass der Sprit im vollen Renntrimm nicht reichen würde. Als 15 Minuten vor Schluss der Motor der Aviobike-Yamaha explodierte und das Safety Car rausging, brach Jubel in der Honda-Box aus – damit könnte der Sprit reichen. Am Ende tat er es dann aber doch nicht, weil das Rennen drei Minuten vor Erreichen der Tagesdistanz noch einmal frei gegeben wurde – und Hernández Guarnoni nicht halten konnte.

„Ich habe völlig verdrängt, dass wir uns in einem 24-Stunden-Rennen befinden“, so Guar-

„Ich habe beim Endspurt völlig verdrängt, dass wir uns in einem 24-Stunden-Rennen befinden, denn ich musste alles geben, um zu gewinnen.“

Jeremy Guarnoni

noni. „Als das Safety Car kam, wusste ich, dass wir eine Chance haben. Ich wusste aber auch, dass ich alles geben muss – der zweite Platz war dann einfach nicht mehr akzeptabel!“ Honda wurde knapp geschlagen, aber die Enttäuschung war bald vergessen. „Über dieses Rennen werden wir noch in vielen Jahren sprechen“, war sich Teammanager Twelvetrees sicher. „Wir haben versucht, alle Möglichkeiten abzuwägen und

durchzugehen. Eine Runde länger hinter dem Safety Car hätte für uns gereicht. Als wir sahen, dass Yonny die Pace von Guarnoni nicht halten kann, haben wir ihn kurz zum Tanken reingeholt.“ Denn das Suzuki Endurance Racing Team SERT lauerte mit einer Runde Rückstand auf die Spitze nur darauf, dass einer der beiden Mannschaften noch ein Fehler unterläuft. Am Ende wurden sie Dritte.

Standing Ovation

In Le Mans wurden auch zwei Abschiede gefeiert. Gimbert, in Diensten der #111-Honda, fuhr zum 20. Mal dieses Rennen. Es war aber auch sein letzter Auftritt, da er Ende des Jahres aufhört. „Klar hätte ich gern gewonnen, aber ich bin froh, dass wir auf dem Podest stehen, das war ein schöner Abschied, ich habe jede einzelne Runde genossen.“ Auch aufhören wird Langstreckenlegende Dominique Méliand in seiner Funktion als SERT-Teammanager. Für ihn gab



Drama zum Schluss: Honda (#111) führte, Kawasaki (#11) holte auf, die Honda musste nachtanken



Nacht der langen Messer: Das Honda-Werksteam im vollen Einsatz



WEPOL: Mit neuem Bike Vierter



Bis die Bremsen glühen: Die Werks-Kawasaki musste ein höllisches Tempo mitgehen, um zu gewinnen

es schon am Start Standing Ovationen der knapp 80 000 Zuschauer an der Strecke.

Das Team WEPOL Racing Yamaha von Rico Penzkofer holte mit Danny Webb, Michael Laverty und Sheridan Morais den vierten Platz. „Das ist nahezu unglaublich, wenn man bedenkt, dass unsere zwei neuen Motorräder fast nicht rechtzeitig fertig geworden wären“, so Penzkofer. „Wir mussten auf den Test verzichten. Es ist alles noch sehr neu und frisch – dieser vierte Platz ist derzeit wie ein Sieg für uns.“ Das Team Bolliger Switzerland feierte seine Zielankunft als Fünfter ebenfalls wie einen Sieg. Roman Stamm, Sebastien Suchet und Nigel Walraven gehörten zwar zu den Schnellsten des Rennens, „aber wir hatten ein Problem: Wir mussten den Tank wechseln, weil es Probleme mit der Spritpumpe gab“, so Hämpu Bolliger.

Deutsche im Pech

Drei renommierte Teams aus dem deutschsprachigen Raum

fielen aus: Bei YART Yamaha streikte nach rund zehneinhalb Stunden der Motor. Das Team ERC-BMW rund um Cheftechniker Ingo Nowaczyk schied aufgrund eines unverschuldeten Sturzes aus: Matthieu Gines war auf der Ölspur eines abgeflogenen Konkurrenten zu Boden gegangen. „Dabei hat der Lichtmaschinenendeckel einen so schweren Schlag bekommen, dass innere Teile des Motors beschädigt worden sind und wir den Deckel

nicht einmal mehr abbekommen haben“, so Nowaczyk zur Aufgabe. Die deutsche GERT56-Mannschaft um Karsten Wolf musste ebenfalls aufgeben. Hier hatte Julian Puffe im Qualifying mit Rang 2 in seiner Gruppe mächtig für Furore gesorgt, aber auch Lucy Glöckner und Pepijn Bijsterbosch hatten geholfen, dass die Truppe auf der Superstock-Pole-Position landete. Damit gingen sie als klare Favoriten ins Rennen. Lucy Glöckner wur-

de allerdings von dem Franzosen Florian Marino abgeschossen, dessen Mannschaft zu jenem Zeitpunkt schon zwei Stürze auf dem Konto hatte. Sie brachte das Bike zurück zur Box, dann wurde eine Aufholjagd gestartet. „Schließlich mussten wir aufgeben, weil wir nach einem Elektronikdefekt und mehreren Reparaturversuchen einfach keine Chance hatten, das Motorrad wieder zum Laufen zu bringen“, so Wolf. ■

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

Le Mans (F): 20.–21. April 2019; 2. WM-Lauf; 3511,215 km, 839 Rdn. à 4,185 km; 59 Teams gestartet, 37 gewertet.

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. SRC Kawasaki (Guarnoni/D. Checa/Nigon)	Kawasaki ZX-10 R	24:00.54,139
2. Honda Endurance Racing (De Puniet/Gimbert/Hernández)	Honda CBR 1000 RR	+1.00,550
3. SERT (Philippe/Masson/Black)	Suzuki GSX-R 1000	+1 Rdn.
4. WEPOL Racing (Morais/Webb/M. Laverty)	Yamaha YZF-R1	+11 Rdn.
5. Bolliger Switzerland (Stamm/Suchet/Walraven)	Kawasaki ZX-10 R	+12 Rdn.
6. 3ART (Berchet/Lussiana/Plancassagne)	Yamaha YZF-R1	+17 Rdn.
7. Motors Events (Westmoreland/J. Nigon/Ganforina)	Suzuki GSX-R 1000	+18 Rdn.
15. Motobox Kremer (Dehaye/Viehmann/Ortiz)	Yamaha YZF-R1	+33 Rdn.
19. 333 Yamaha (Alt/Marino/Siméon)	Yamaha YZF-R1	+40 Rdn.
25. LRP Poland (Friedrich/Vincon/Lewandowski)	BMW S 1000 RR	+64 Rdn.

WM-STAND TEAMS

1. SRC Kawasaki	102 Punkte
2. SERT	86
3. WEPOL Racing	80
4. Bolliger	68
5. Honda Endurance Racing	60

WM-STAND HERSTELLER

1. Yamaha	104 Punkte
2. Kawasaki	102
3. Honda	94
4. Suzuki	75
5. BMW	40

Dakar-Rally: Aus den gut bekannten Wüsten Perus ins unbekannte Saudi-Arabien

Auf völlig neuen Spuren

Die Dakar findet nächstes Jahr in Saudi-Arabien statt. Mit diesem radikalen Schritt weg von Südamerika wird ein neues Kapitel aufgeschlagen, das aber auch einige Fragen aufwirft, nicht nur für den Veranstalter und die Aktiven.

Von: Imre Paulovits

Dass sich die Dakar-Rally 2019 in eine Sackgasse manövriert hatte, aus der man schnellstens einen Ausweg finden musste, war schon klar, bevor das erste Rad die Startrampe hinabrollte. Das einst größte Abenteuer in den Weiten von Afrika fand nur noch in einem relativ kleinen Land in Südamerika statt. Dass dort Streckenabschnitte auf anderen Rallyes trainiert werden konnten, sorgte für einen unheimlich hohen Speed und zusätzliches Risiko.

Nun ist der Ausweg gefunden, aber viel radikaler, als man erwartet hätte. Dazu noch überraschend und kontrovers: Die Dakar 2020 wird in Saudi-Arabien stattfinden! In einem Wüstenland, das Abenteuer garantiert, dem viel Unbekanntes und Exotisches anhaftet, aber genauso politische Kontroversen.

Nach 30 Jahren Afrika und einem Jahrzehnt Südamerika wird damit ein ganz neues Kapitel in der Dakar-Geschichte aufgeschlagen.

Die treibende Kraft dahinter, dass die ASO so schnell den Schritt von Südamerika nach Arabien gemacht hat, waren die beiden Saudi-Prinzen Abdulaziz bin Turki Al Faisal Al Saud – einst Porsche-Cup-Fahrer –, der neuerdings das Sport-Ministerium leitet, und Khalid Bin Sultan Abdullah Al Faisal, Vorsitzender des Saudi-Arabischen Motorverbandes. Sie schlossen einen Fünfjahres-Vertrag mit der ASO ab, stellten für diese einen attraktiven Business-Case sicher und garantieren für die Teilnehmer eine sichere Abwicklung. Auch das französische Außenministerium äußerte keine Einwände.

Doch ist der Weg weg vom südamerikanischen Markt, der vielen Herstellern als zukunfts-trächtig angepriesen wurde, in ein Gebiet, das zwar finanzstark, aber überschaubar ist, überhaupt im Sinne der teilnehmenden Werke? Heinz Kinigadner, der das Rallye-Abenteuer von KTM seit den Anfängen leitet, begrüßt den Neuanfang. „Nur Saudi-Arabien ist nur der erste Schritt“, weiß Kinigadner. „Im zweiten Jahr soll es entweder nach Abu Dhabi oder Jordanien gehen, dann irgendwann nach Kairo. Und das Endziel ist Saudi-Arabien-Dakar.“

Er ist sich aber auch im Klaren: „Sicher ist Saudi-Arabien ein sehr umstrittenes Land. Aber wir haben bei KTM gesagt: Politik ist Politik, und Sport ist Sport. Wir fahren ja auch in Ländern wie China oder Türkei, wo Menschenrechte teilweise auch mit Füßen getreten werden. Die sportliche Herausforderung ist umso größer. In diesem Land hat noch

„Politik ist Politik, und Sport ist Sport. In diesem Land hat noch niemand trainiert. Es geht zurück zu den Wurzeln, wie einst in Afrika.“

Heinz Kinigadner

niemand trainiert, da kommt kein Fahrer her, insofern wird es richtig gut. Denn sportlich geht es zurück zu den Wurzeln, wie bei den ersten afrikanischen Ausgaben.“

Technische Änderungen

Kinigadner begrüßt aber auch die zu erwartenden technischen Änderungen. „David Castera ist der neue Direktor der Dakar, so wird es sportlich einige Änderungen geben. Einige wurden schon

bei der Merzouga Rallye probiert. Und sie haben uns auch versprochen, dass das eine oder andere, das wir schon letztes Jahr vorbereitet hatten, in die Tat umgesetzt wird. Leider ist das Mousse-Verbot, das bei der Merzouga probiert werden sollte, dort nicht probiert worden. Jetzt sollen aber zumindest die Einheitsreifen bei einer der nächsten Rallyes probiert werden. Roadbücher in Farbe, damit nicht mehr so viel vorbereitet werden muss, sollen auch kommen. Es geht ein bisschen langsam, aber Gott sei Dank, es bewegt sich was.“ Was Kinigadner an der neuen Dakar reizt: „Wir wissen alle nicht, was auf uns zukommt. Das ist wie früher Mali und die ganzen Länder, wo keiner trainieren war. Da wird die frühere Idee von Thierry Sabine wieder aufleben. Und wenn wirklich quer durch Nordafrika gefahren wird, wird das wieder eine feine Sache. Dann hoffe ich noch, dass man in Zukunft nicht mehr in Richtig Enduro- und Motocross-Motorrad gehen muss, sondern es wieder in die schnelleren Wüsten-Etappen geht. Es soll ja Rallyefahren sein und nicht Extrem-Enduro.“

Ob all das auch so umgesetzt wird, muss sich zeigen. Noch in dieser Woche wird das genaue Format der Rallye in Saudi-Arabien vorgestellt. ■

Speedway Güstrow

Starts und Staub

Hatte in den letzten beiden Jahren das Wetter die Osterpokalrennen in Güstrow beeinflusst, waren es diesmal Staub und eine betonharte Bahn, die das Rennen prägten.

Von: **Thomas Schiffner**

Wer seine Starts nicht im Griff hatte, durfte auf keine Topplatzierung hoffen. Kevin Wölbert, in Güstrow immer für einen Podiumsplatz gut, begann das Rennen in Heat 2 nach fragwürdigem Start hinter dem späteren Tagessieger Timo Lahti, Kacper Gomolski und Lukas Baumann nur als Vierter. Der Heidhofer fand keinen Weg am jungen Lukas Baumann (2 Punkte) vorbei. Nach drei Siegen und einem weiteren Punktverlust gegen Tobias Busch blieb Wölbert nur Platz 4.

Busch zeigte sich in überraschender Frühform. Der 30-Jährige aus Vorpommern gab nur gegen



Von links: Sieger Timo Lahti, Dritter Rasmus Jensen, Michael Härtel, Gomolski

den Dritten Rasmus Jensen und gegen Sieger Lahti Punkte ab und wurde verdienter Zweiter.

Die potenziellen Siegakandidaten mussten auf der Bahn mit minimalen Überholmöglichkeiten hintenanstehen: Kai Huckenbeck wurde mit nur einem Laufsieg Siebter, GP-Wildcardfahrer Robert Lambert Achter und der mit Kupplungsproblemen kämpfende Ex-Güstrow-Sieger Michael Härtel gar nur Elfter. ■

SPEEDWAY

Güstrow (D), 20. April

1. Timo Lahti (FIN)	14 Punkte
2. Tobias Busch (D)	13
3. Rasmus Jensen (DK)	12
4. Kevin Wölbert (D)	11
5. Dimitri Bergé (F)	11
6. Kasper Gomolski (PL)	9
7. Kai Huckenbeck (D)	9
8. Robert Lambert (GB)	7
11. Michael Härtel (D)	5
14. Steven Mauer (D)	2

Speedway Pocking

Klarer Dänensieg

Kaiserwetter strahlte über Pocking, wo am Ende des Ostersonntags auch besonders die Dänen strahlten, denn sie zwangen die Vertreter aus Deutschland, Tschechien sowie ein Europateam in die Knie.

Von: **Alfred Domes**

Es gab schon spannendere Rennen auf der Rottaler Strecke, aber das Publikum kam dennoch auf seine Kosten. Wenngleich das dänische Aufgebot über weite Strecken klar dominierte, gab es immerhin sieben deutsche Laufsiege. Martin Smolinski und Valentin Grobauer hefteten sich je drei Erfolge auf ihre Fahnen, und Michael Härtel steuerte acht Punkte, darunter

ein Sieg, für den zweiten Tagesrang bei. Das Meeting litt unter der Staubeinwirkung, doch die Gedanken an die vorjährige Absage wegen Regen ließen dies verschmerzen. Pech in den Reihen der Gastgeber verhinderte den Anschluss an die Dänen. Mark Riss stürzte in seinen ersten beiden Rennen und kam nicht mehr an den Start, weil er sich beim zweiten Sturz ein Schlüsselbein gebrochen hatte. Damit standen 30 Punkte für das heimische Quartett zu Buche, mit immerhin 16 Punkten Rückstand. Enttäuschend war das tschechische Team, in dessen Reihen Josef Franc, der wie sein Landsmann Jan Kveck auf nur fünf Punkte kam. Das „Team Europa“, eingeklemt zwischen den Nationalteams, kam mit Daniel Gappmaier (A), Kacper Gomolski (PL), Paco Castagna (I) und Danny Maaßen (D) auf Tagesrang 3. ■



Sieger vor Zweitem: Hansen, Härtel

SPEEDWAY

Pocking (D), 21. April

1. DÄNEMARK 46 Punkte:	Andreas Lyager 13, Patrick Hansen 10, Mads Hansen 10, Jonas Seifert 13
2. DEUTSCHLAND 30 Punkte:	Martin Smolinski 12, Valentin Grobauer 10, Michael Härtel 8, Mark Riss 0
3. TEAM EUROPA 24 Punkte:	Daniel Gappmaier 5, Kacper Gomolski 9, Paco Castagna 7, Danny Maaßen 3
4. TSCHECHIEN 19 Punkte:	Josef Franc 7

NACHRICHTEN

DILGER GEWINNT SECHSER-SPEEDWAY

Max Dilger gewann am Ostersonntag das internationale Sechser-Speedwayrennen in Neuenknick. Der 29-jährige Schwarzwälder siegte im Finallauf der sechs besten Fahrer vor Lukas Fienhage, dem Russen Roman Lakhbaum, dem Letten Artjoms Trofimovs, dem Niederländer Romano Hummel und dem Russen Evgeny Saydullin. Rene Deddens (7.), vorher punktbesten Fahrer, schied im Halbfinale als Vierter aus.

DEUTSCHES SON-TEAM NOMINIERT

Das erste Semifinale zum seit letztem Jahr ausgetragenen Wettbewerb Speedway of Nations findet am 4. Mai in Landshut statt. Der DMSB nominierte seine drei Fahrer: Kapitän Kai Huckenbeck, Martin Smolinski und U21-Fahrer Michael Härtel. Das deutsche Trio trifft auf Tschechien, Italien, Polen, Slowenien, Schweden und die Ukraine.

SANDNER DREIFACHER ÖM-SIEGER IN PALDAU

Mit drei Laufsiegen (MX2 zweimal, Open einmal) war Michael Sandner beim 40. Motocross in Paldau Mann des Tages. Den zweiten Open-Sieg holte sich Pascal Rauchenecker, der die Open-Führung vor dem Tschechen Plch und Kawasaki-Fahrer Michael Kratzer behielt. Hinter Sandner wurde in der kleinen Klasse Marcel Stauer zweimal Zweiter. Er ist weiterhin Leader vor den KTM-Markenkollegen Johannes Klein und Manuel Perkhofer.

NAGL COMEBACK BEI MASTERS IN MÖGGERS

Der in Argentinien am Knie verletzte Max Nagl plant sein Comeback für das zweite Masters-Rennen am 2. Juni in Möggers (A). Der Oberbayer konnte letzte Woche mit dem Muskelaufbautraining beginnen. Der Sarholz-Pilot wird jedoch auch die nächsten drei MXGP-Rennen verpassen.

Beinahe-Katastrophe

Johann Weber erzielte mit dem fünften WM-Rang seine persönliche Bestleistung und errang den inoffiziellen Prestigetitel „Bester Nichtrusse im GP“. Doch seine erfolgreichste Saison endete beinahe in einer Katastrophe.

Von: **Thomas Schiffner**

Was passierte in Heerenveen beim neunten GP bei dem Sturz mit Dinar Valeev?

Wir hatten uns am Start verhakht, ich habe mich auf den Einschlag konzentriert, bin aber dann hart in den Strohballen eingeschlagen. Ich bin der Meinung, dass das Gewicht der Strohballen limitiert sein müsste, denn bei harten Ballen ist die Krafteinwirkung auf den Körper höher. Mein Arm wurde unheimlich heiß, und ich hatte für kurze Zeit kein Gefühl. Wir wussten, dass irgendwas mit den Nerven ist. Die Untersuchungen ergaben aber nichts.

Sie sind dann an beiden Tagen weitergefahren.

Ja, wir dachten, dass es eine muskuläre Sache sei. Ich bin dann vorsichtiger gefahren, und bei den nächsten Stürzen habe ich versucht, von den Strohballen wegzubleiben. Eine Woche später war ich zu Hause bei meinem Arzt, der schickte mich zum Röntgen, und dort ergab sich die ekelhafte Diagnose, dass am vierten Halswirbel die Deckplatte zum Kehlkopf hin abgesplittert ist.

Welche Konsequenzen hatte diese Diagnose?

Die Ärzte haben von einer Operation abgesehen. Ich muss für sechs Wochen eine Halskrause tragen. Ich habe keine Beschwerden und sehe nach aktuellem Stand keine Hindernisse für die Saison 2020. Ich arbeite schon an Verbesserungen.

Wie erklären Sie sich Ihre enorme Leistungssteigerung in der abgelaufenen Saison gegenüber den Vorjahren?

Wir haben fahrwerkstechnisch sehr viel an der Front weiterent-



„Nach aktuellem Stand sehe ich keine Hindernisse für die nächste Eissaison. Ich arbeite schon an Verbesserungen.“

Hans Weber

wickelt. Mein Cheftechniker Rudi Schatz hatte schon letztes Jahr für den hinteren Stoßdämpfer eine sehr gute Abstimmung gefunden. Das Zusammenspiel mit der Front ist hervorragend, und das macht es aus, dass ich meine Linien sehr gut fahren kann. Mit dieser Steigerung können wir sehr zufrieden sein. Ich hatte na-

türlich darauf gehofft, aber nicht unbedingt damit gerechnet. Das Mittelfeld war das Ziel, aber dass es Platz 5 wurde...

Sie hatten früher viele Stürze, dieses Jahr bis Heerenveen kaum welche. Warum?

Das Hauptproblem, das wir früher hatten, war der Kurveneingang. Die Front hat nicht so mitgearbeitet, wie ich es brauchte. Das Fahrwerk war dieses Jahr ein entscheidender Unterschied. Als Sportler will man vorwärtskommen, deshalb geht man an eine Grenze. Und deshalb hat es ab und zu auch gescheppert.

Ihr habt dieses Jahr das Innisar-Iceracingteam mit Markus Jell und Marc Geyer gegründet. Welche Rolle spielt das Team für Sie?



Niemand war den Russen so nah wie Hans Weber



Hans Weber

Geburtstag: 15. Juni 1984
Geburtsort: Schliersee (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2014: Einzel-WM, Platz 17
2015: Einzel-WM, Platz 12
2016: Einzel-WM, Platz 18
2017: Einzel-WM, Platz 14, Team-WM, Platz 3; Deutscher Vizemeister
2018: Einzel-WM, Platz 14; Deutscher Vizemeister
2019: Einzel-WM, Platz 5; Deutscher Vizemeister

HOBBYS

Motocross, Klettern

Prinzipiell spielt es keine Rolle. Für mich ist wichtig, dass ich meine Leute um mich habe, die funktionieren und passen. Die machen im Hintergrund einen Topjob. Aber mit Markus Jell haben wir einen Fahrer, der voll zu mir passt – und ich passe auch zu ihm. Wir haben uns gegenseitig helfen können. Der Kopf ist beim Eisspeedway der entscheidende Faktor, die Psyche spielt eine ganz große Rolle.

Gibt es für die Zukunft eine reelle Chance, auch zwischen die Russen hineinzufahren?

Sicher. Ich habe das ja schon in einzelnen Läufen geschafft. Wenn motorentechnisch alles passt, ist das möglich. In Inzell hatten wir technische Probleme, da konnte ich die Lücke nicht zufahren.

Um ganz vorn zu sein, muss man versuchen, in jedem Rennen ins Finale zu fahren. Ist das künftig machbar?

Die Russen kochen auch nur mit Wasser. Ich denke, dass der Saisonstart im nächsten Jahr für mich deutlich einfacher sein wird, weil ich nicht mehr experimentieren muss. Ich habe funktionierendes Material, ich habe es selbst gebaut. Ich kann vom ersten GP an auf Attacke fahren – vorausgesetzt dass die Quali gut läuft. Ich will nächstes Jahr in diesen Pulk hineinstecken. ■

Alleskönner

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

**TOP
EXTRA**

MANNESMANN Steckschlüsselsatz

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



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

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

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

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



DB11 V12 AMR, 04/2018, 8.393 km, China Grey, Leder Phantom Grey mit AMR Spec, Vollaussattung, UPE: 238.055,- € Hauspreis: 199.900,- €. Royal Motors Kempen GmbH, Raderthalgürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221/93478014. Besuchen Sie die größte Aston Martin Auswahl Europas in Köln. info@astonmartin-koeln.de, www.astonmartin-koeln.de

H
mehr: motor-klassik.de Nr. 123456

Bentley



Bentley Continental GT Speed, Mod. 2010, 34.000 km, in toller Farbkombination, Vollaussatg., EUR 99.000,-, Leasing, Finanzierung, Eintausch. Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103 - 105, 45663 Recklinghausen, Tel. 02361-90746-26, www.autohausued.de

H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48711

BMW



M5 F90 First Edition 1 / 4.4i V8, 9052 km, 441 kW (600 PS), Frozen Dark Red-Metallic, VB 126.000,- € (MwSt. awb.), unfallfrei, 400 Stk. limitiert, Eibach Tieferlegungsfedern. Tel. 07150/9574-0, kontakt@eisenmann-technik.de

H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48695



i8 Protonic Red Edition, EZ 12/2016, 51345 km, 170 kW (231 PS), 84.914,- € (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. 48666

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/8339378 H



2002 Baur Cabrio/ 1974, restauriert, H-K, schwarz, Leder grau, gr. KD+TUV neu 32.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Wolfratshäuser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de

H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48731

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182-2550

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

BMW Alpina



1992/96 Alpina B12 5.7 Coupé, in Sammlerzustand...
Haben Sie ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com

H

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, Vollaussattung. Nur Sommerfahrzeug, garagegepflegt, wie neu. Standort Wien, privat, € 380.000,-. peterwiesner@aon.at



612 Scaglietti F1 2+2, 2004, 49700 km, scheckheft, KD + ZR neu, Topzustand, Inz. mögl., 68.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Wolfratshäuser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de

H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48734

Jaguar

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

H

Mercedes



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

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



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

H



1962 Mercedes 300 SL Roadster, Schelbenbremser, original 63.325 km! Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com

H



Truck Sportive „X 250 Power Edition - VANSPO RTS XP Sport“, EZ 01/2018, ca. 14900 km, Sportfedersatz -30 mm, Alu-Sportradsatz VEST11 mit Bereifung 285/40 R21, Kühlergrill sowie Zierelemente in Hochglanz schwarz, Alu-Pedalaufgaben, Leder schwarz, Navi Comand, Laderaumabdeckung, LKW Zulassung u.v.m., Leistung: 140 kW, max. Drehmoment: 450 Nm, zum Preis von 49.980,- € (MwSt. abw.)
 Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de
 VANSPO RTS.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. 48686

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

Porsche
 AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
 VERTRIEBS GMBH
 WWW.AVG-SPORTWAGEN.DE



911/997 "Sport Classic" ONE OF 250, 1. Hd./DT/6.264 km/KD neu, aus Sammlung, 389.000,- €. AVG Leasing & Sportwagenzentrum Vertriebs GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg, 08151-28808 H
 mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48689

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

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
 VERTRIEBS GMBH
 WWW.AVG-SPORTWAGEN.DE



911/997 Speedster ONE OF 356, 1. Hd., DT, 23.800 km, aus Sammlung, Neuzustand, 268.800,- €. AVG Leasing & Sportwagenzentrum Vertriebs GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg, 08151-28808 H
 mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48687

Wir rüsten nach:
PORSCHE Rückfahrkamera
 nur original - mit dynamischen Leitlinien!
 www.digitaletechnik.de
 991 auch GT3/RS/R, Cayman auch GT4, Cayenne, Boxster, Macan, Panamera, Vor-Ort-Service. Tel. 0700/22022011 H

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

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

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

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

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

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

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

Seat
 www.auto-josten.de Tel. 0211-55021957 H

Skoda
 www.auto-josten.de Tel. 0211-55021957 H

Smart
 www.berlin-tuning.com H

Subaru
 www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tesla



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

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F-98, www.ft-albert.deH



S90 T8 Inscription Plug-In Hybrid, EZ 12/17, 8947 km, 300 kW, 49.990,- € (MwSt. abw.) Nappaleder, Xenium-Paket, ACC, LED. Dieter Wiedemeyer, Nielandstr. 4, 58300 Wetter, Tel. 02335/975555, auto-wiedemeyer.de H
 mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48712

VW

memminger
 www.feine-cabrios.de
 >>>Das exklusive Understatement<<<
 Wir beraten Sie gerne:
 www.feine-cabrios.de
 info@feine-cabrios.de
 FON: +49-8453-347467 H

VW Arteon 2.0 TSI Neuwagen, Airline, 272 PS, Liefertermin 5.2019, deep black Perleffekt, Topausstattung, Leder Alcantara, Panoramadach, DSG 4x4, 6 d TEMP, Alu 20", Navi Discover Media, LED, Easy Open Paket, Front Assist, Lane Assist uvm. NP 61.000,- €, Vertrag von privat VP 46.200,- €. Tel. 0170-1506118

Versicherungen

20 JAHRE RENNKASKO.DE VON BAUER
IHRE SICHERHEIT AUF DER POLE POSITION
BAUER RENNKASKO.DE
 RENNKASKO.DE, BAUER AG Versicherungsmakler
 Im Hausgrün 7-9, 79312 Emmendingen, Telefon +49(0)7641 93307-0

www.clickvers.de
MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko Veranstalterhaftpflicht
 sportvers.de



VW & Audi Anhängerkupplungen auch für Sondermodelle. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Boote/Yachten

PERFORMANCE ON WATER
 www.speed-yacht.com H

Geschäftsverbindungen

BestWater
 Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für unsere Vertriebspartner! Tel. 01523/3752139, 168@bestwater.de H

Modellautos

www.werst.de - Modellautos in riesiger Auswahl zu günstigen Preisen. Modellauto Werst, Schillerstr. 3, 67071 Ludwigshafen, Tel. 0621-682474, Fax -684615 H

Verschiedenes

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge u. Benzindirekteinspritzer ab 148,- €; + 20-25% Leistung und Drehmoment; www.asa-tuning.de +49-7622-673635 H

Veranstaltungen

Motorsportreisen. 0221/4912598, rcam.de

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de 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 Helmrich, Alex Hodgkinson, Reiner
 Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre
 Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner,
 Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wiczorek
 Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
 Geschäftsführender Redakteur
 Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
 Grafik und Produktion:
 Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),
 Michael Wehner
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 18 20
 MOTORSPORT aktuell gehört zur
 auto motor und sport-Gruppe
 Geschäftsführung:
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),
 Andrea Rometsch, Tim Ramms
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
 Tim Ramms
 Publisher Automobil: Maik Müller
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf Online:
 Stefan Schenknyr, sschenknyr@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig, iefrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13
 Nicole Polta, npolta@motorpresse.de,
 Telefon: +49 (0)711 182 13 87
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
 22773 Hamburg
 Vertriebsleitung: Britt Innerstall
 Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)
 MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
 Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. 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



Osterfeuer: Das Nachtrennen der Ferrari Challenge Asia im malaysischen Sepang produzierte spektakuläre Bilder

Wer ist Vettel?

Zur Vettel-Pleite in China
 MSa 18/2019

Meine Empfehlung an Herrn Vettel ist: Wenn Sie Ihren Teamkollegen nur via Stallorder hinter sich lassen können, ja, dann ist es Zeit abzutreten. Wie gut Ferrari und Sie sind, bekommen wir seit fünf Jahren vorgeführt. Schon jetzt bin ich mir sicher, dass die WM wieder an Mercedes geht.

Friedrich Gropengiesser,
 D-90522 Oberasbach

Mir scheint, Vettel ist fahrerisch absolut von der Rolle. Wie kann man nur den Start so verhauen? Wenn er wirklich etwas von Schumi gelernt hat, so hätte er sich sofort nach innen orientieren und vor seinen Teamkollegen setzen müssen. Dann hätte sich auch die Stallorder erübrigt. Wo hat er nur seinen Killerinstinkt gelassen? Sollte der sich jetzt schon mit knapp

über 30 Lebensjahren verflüchtigt haben? Die WM 2019 ist für ihn jetzt schon gelaufen. Noch zwei, drei Rennen dieser Art und Leclerc fragt: Wer ist Vettel?

Michael Günther,
 per E-Mail

Billige Show

F1-Duell Ferrari vs. Mercedes
 MSa 18/2019

Wie es scheint, bleiben die roten Autos der Scuderia Ferrari auch in dieser Saison so glanzlos wie das stumpfe Kleid der aktuellen Lackierung. Zudem kommen noch vermeidbare Teamquerelen und Fehlentscheidungen hinzu, welche sicherlich nicht für Stabilisierung sorgen und dem selbst auferlegten Druck in keinsten Weise förderlich sind. Warum tut sich Ferrari so schwer, das in dem Auto steckende Potenzial optimal zu nutzen und in zählbare Resultate umzumünzen?

Karl Langer,
 D-74366 Kirchheim

Welches Spiel spielt Mercedes? In den Wintertrainings dominiert Ferrari. In den Freien Trainings dominiert Ferrari. Und dann im Qualifying und im Rennen sind die Autos von Mercedes wie von Geisterhand über eine halbe Sekunde schneller und feiern einen Doppelsieg nach dem anderen. Kann es sein, dass hier mit Absicht tiefgestapelt und nicht immer die volle Leistung abgerufen wird, um für die Zukunft keine Restriktionen wegen dieser endlosen Dominanz zu bekommen? Ich frage mich, ob ich meine Zeit weiterhin für so eine billige Show vergeuden möchte.

Michael Münch,
 D-63589 Linsengericht

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

30. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 26. April

10.55	Formel 1 Baku, FP1 LIVE (Wh. 16.45)	Sky Sport 1*
14.55	Formel 1 Baku, FP2 LIVE (Wh. 18.15)	Sky Sport 1*
14.55	Formel 1 Baku, FP2 LIVE	N-TV/ORF 1

Samstag, 27. April

09.30	30 Jahre Porsche Carrera Cup (Reportage)	N-TV
11.00	ADAC GT4 Oschersleben, 1. Rennen LIVE	Sport 1
11.55	Formel 1 Baku, FP3 LIVE (Wh. 13.45/18.15)	Sky Sport 1*
12.00	Formel E Paris, Qualifying LIVE	Eurosport 2*
13.30	ADAC GT M. Oschersleben, 1. Rennen LIVE	Sport 1
14.00	F1 Baku, FP3 (Zus.) & Qualifying LIVE	RTL
14.30	ADAC F4 Oschersleben, 1. Rennen LIVE	Sport 1
14.45	F1 Baku, Qualifying LIVE (Wh. 19.15)	Sky Sport 1*
14.55	F1 Baku, Qualifying LIVE	ORF 1/SRF 2
15.00	WTCR Hungaroring, 1. Rennen LIVE	Eurosport 1
15.15	ADAC TCR Oschersleben, 1. Rennen LIVE	Sport 1
16.00	Formel E Paris, Rennen LIVE	Eurosport 1

Sonntag, 28. April

10.00	ADAC F4 Oschersleben, 2. Rennen LIVE	Sport 1+*
10.00	WTCR Hungaroring, 2. Qualifying LIVE	Eurosport 2*
11.30	ADAC TCR Oschersleben, 2. Rennen LIVE	Sport 1+*
13.00	F1 Baku, Vorberichte & Rennen LIVE	RTL/ORF 1
13.00	ADAC GT M. Oschersleben, 1. Rennen LIVE	Sport 1
13.15	F1 Baku, Vorberichte & Rennen LIVE	Sky Sport 1*
13.30	F1 Baku, Vorberichte & Rennen LIVE	SRF 2
14.55	ADAC F4 Oschersleben, 3. Rennen LIVE	Sport 1+*
15.25	ADAC GT4 Oschersleben, 2. Rennen LIVE	Sport 1+*
15.30	WTCR Hungaroring, 2. Rennen LIVE	Eurosport 2*
16.30	WTCR Hungaroring, 2. Rennen LIVE	Eurosport 2*
19.30	NASCAR Cup Series, Talladega LIVE	Motorvision TV*
23.00	Rallycross-WM, Barcelona (Zus.)	Sport 1

Montag, 29. April

ab 00.30	WTCR Hungaroring, 2. & 3. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
----------	--	-------------

Mittwoch, 01. April

01.00	Blancpain World Challenge, Virginia (Zus.)	Eurosport 1
-------	--	-------------

Motorrad

Donnerstag, 25. April

09.30	Langstrecken-WM, 24h Le Mans (Zus.)	Eurosport 1
-------	-------------------------------------	-------------

Sonntag, 28. April

13.30	ADAC MX Masters, Fürstl. Drehna (Wh.)	Motorvision TV*
-------	---------------------------------------	-----------------

Streams / Internet

Samstag, 27. April

03.00	Rallye-WM Argentinien, 1. Tag (Zus.)	redbull.tv
08.15	VLN 3. Lauf, Zeittraining & Rennen LIVE	vln.de
Zeiten s.o. alle Rennen aus Oschersleben LIVE		sport1.de
ca. 11.15	TCR Europe Hungaroring, 1. Rennen LIVE	tcr-series.tv
13.45	Jaguar I-Pace eTrophy Paris, Rennen LIVE	ran.de
19.50	Rallye-WM Argentinien, Super Stage LIVE	redbull.tv

Sonntag, 28. April

03.00	Rallye-WM Argentinien, 2. Tag (Zus.)	redbull.tv
Zeiten s.o. alle Rennen aus Oschersleben LIVE		sport1.de
ca. 14.25	TCR Europe Hungaroring, 2. Rennen LIVE	tcr-series.tv

Montag, 29. April

03.00	Rallye-WM Argentinien, 3. Tag (Zus.)	redbull.tv
-------	--------------------------------------	------------

*kostenpflichtig

Vorschau



Formel 1 GP Aserbaidschan: Wann platzt bei Ferrari endlich der Knoten?



Rallye Argentinien: Spannender WM-Dreikampf zu Lande und zu Wasser

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

25.-28.04.	Rallye-WM, Argentinien	RA
27.04.	Formel E, Paris (+ Jaguar I-Pace eTrophy)	F
27.04.	VLN Langstrecke Nürburgring, 3. Lauf	D
27./28.04.	WTCR, Budapest (+ TCR Europe)	H
27./28.04.	ADAC GT Masters, Oschersleben (+ GT4/F4)	D
27./28.04.	ADAC TCR Germany, Oschersleben	D
27./28.04.	Blancpain GT World Challenge, Alton/Virginia	USA
27./28.04.	NASCAR Cup Series, Talladega/Alabama	USA
28.04.	Formel 1, Baku (+ Formel 2)	AZ
28.04.	Rallycross-WM, Barcelona	E
28.04.	Tourenwagen/BTCC, Donington Park	GB
28.04.	NASCAR Cup Series, Talladega/Alabama	USA

Motorrad

26./27.04.	Freestyle-MX-WM, München	D
27.04.	Supercross-WM, East Rutherford/NJ	USA
27.04.	X-Trial-WM, Andorra la Vella	AND
27.04.	Speedway-EM Semifinale, Poznan	PL
27.04.	Speedway-EM Semifinale, Gorican	HR
28.04.	Supermoto-IDM, Harsewinkel	D
28.04.	Moto2-EM/Moto3-Junior-WM, Valencia	E
28.04.	Speedway-Länderkampf, Neustadt/Donau	D



auto
motor
-sport

DIE GRÜNE HÖLLE AM NÜRBURGRING

*Ein Stück Motorsport-Geschichte.
Jetzt auch für Sie erhältlich! Viel Freude damit!*

Bestellen Sie hochwertige Fotodrucke bisher streng gehüteter Originale aus dem legendären Weitmann-Archiv. Und holen Sie sich damit ein Stück Motorsport-Geschichte in Ihrem Wunsch-Format nach Hause!



www.art-archive.de

auto
motor
-sport

ART ARCHIVE
MOTORSPORT