

**MOTOR
SPORT**
aktuell

NR. 05 / 16. JANUAR 2019

Halbzeit bei der Rallye Dakar **Toyota-Star Al-Attiyah führt**



Formel E Marrakesch
**BMW vergeigt
den Doppelsieg**

24h-Rennen Dubai
**Audi: Erster Sieg
für den neuen R8**

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



MotoGP: Interview mit Pit Beirer
**Der KTM-Sportchef
über die Ziele 2019**



Rallye-WM: Präsentation in England
**Alle Neuheiten vor der
Rallye Monte Carlo**



Formel-1-Interview: Robert Kubica
**„Eine lange Reise mit
einem Happy End“**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Die großen Comebacks in der Königsklasse S. 4
- Formel 1** Interview mit Rückkehrer Robert Kubica S. 7
- Formel 1** Die neue Strecke in Hanoi unter der Lupe S. 8
- Formel E** BMW schmeißt Sieg in Marrakesch weg S. 10
- Formelsport** Aktuelle News aus Formel 1 und anderen Serien S. 12
- Historie** Warum der Lancia D50 seiner Zeit voraus war S. 14
- Sportwagen** Audi feiert Doppelsieg bei den 24h von Dubai S. 16
- Sportwagen** Aktuelle LMP1-Entwicklungen und News S. 18
- Rallye Dakar** Der Zwischenbericht vom Marathon in Peru S. 20
- Rallye-WM** Saisonvorstellung – wer sind die Favoriten? S. 22
- Rallye-WM** Interview Sébastien Ogier und weitere News S. 24
- Tourenwagen** 24h TCE Series in Dubai, NASCAR-Update S. 26
- Tourenwagen** News aus DTM, WTCR und weiteren Serien S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Interview mit KTM-Rennleiter Pit Beirer S. 30
- Motorrad-WM** Hintergründe und News aus den Klassen S. 32
- Historie** Wie die Suzuki XR 14 die WM revolutionierte S. 34
- Straßensport** Wie gut ist der deutsche Nachwuchs? S. 36
- Straßensport** Aktuelle News und Starterlisten der Serien S. 38
- Supercross** Bowers verteidigt seinen Titel in Dortmund S. 39
- Rallye Dakar** Der Zwischenbericht vom Marathon in Peru S. 40
- Offroad** Supercross-WM, Eisspeedway-WM und News S. 42

Leserservice:

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



10 Formel E in Marrakesch: BMW sorgt unfreiwillig für Schlagzeilen



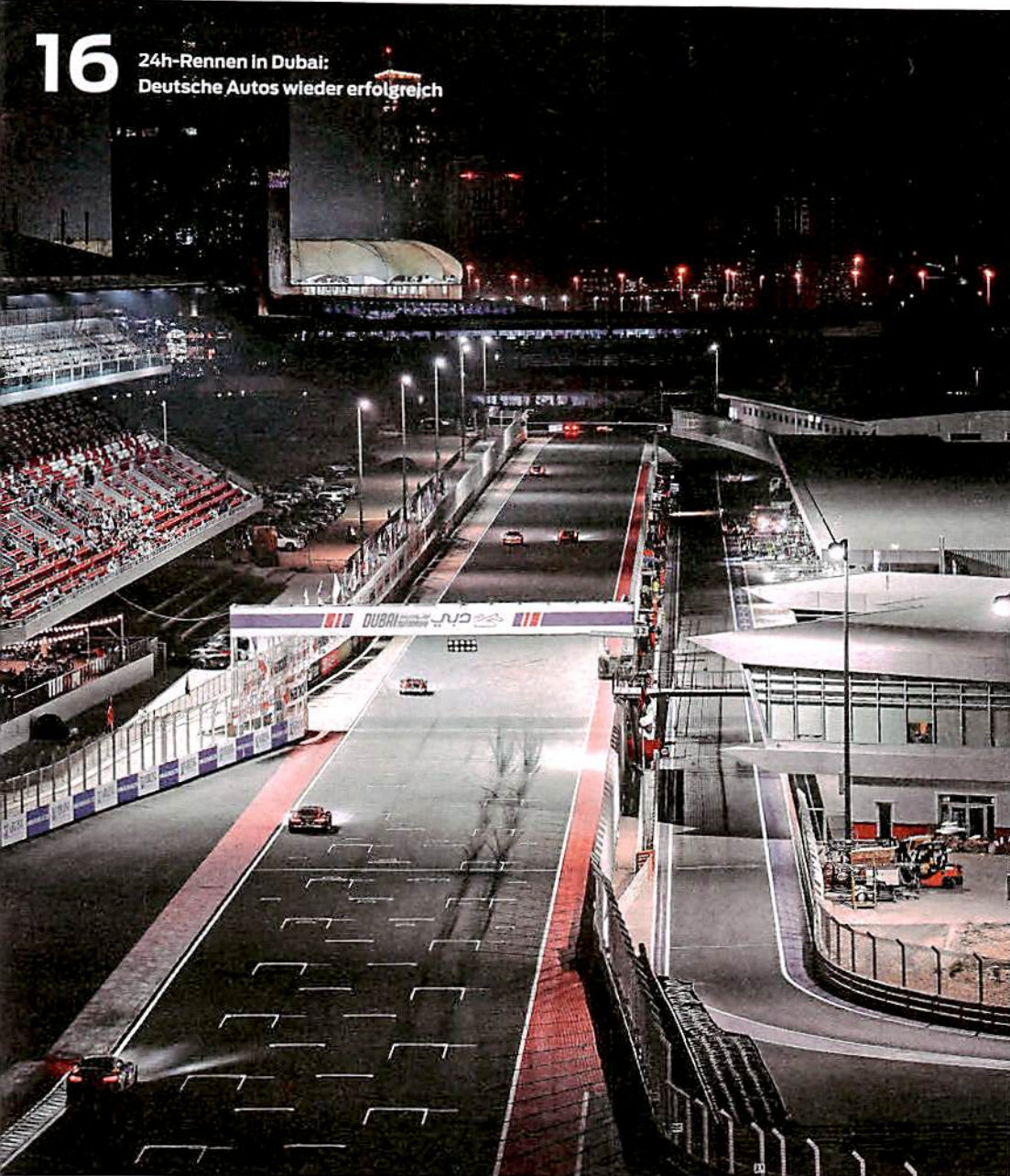
24 Interview mit Sébastien Ogier: Citroën-Comeback und Titelverteidigung



34 Motorrad-Rennsport-Historie: Suzuki revolutioniert das Bike

16

24h-Rennen in Dubai:
Deutsche Autos wieder erfolgreich



NEUES F1-PERSONAL

Ferrari und McLaren gehen mit neuen Teamchefs in die Formel-1-Saison 2019. In Maranello regiert ab sofort ein gebürtiger Schweizer, im britischen Woking schwingt ein Bayer das Zepter.

Seite 12

FERRARI-LMP1-RENNER?

Die Regelreform in der Le-Mans-Top-Klasse könnte einen prominenten Hersteller anziehen. Bei Ferrari hat man das Thema LMP1 angeblich auf dem Zettel. Fehlt nur noch das richtige Basis-Auto.

Seite 19

NACHWUCHS-FLAUTE

Der deutsche Zweirad-Nachwuchs in der Straßen-Weltmeisterschaft macht sich immer rarer. Wo sind die Talente? Gibt es überhaupt noch Hoffnung auf Besserung in absehbarer Zukunft?

Seite 36



40

Rallye Dakar 2019 (Bikes):
Verlustreiche erste Woche

AUDI

RED BULL

They ever come back



Robert Kubica gibt in Melbourne ein Comeback, das Geschichte schreiben wird. Comebacks nach schweren Unfällen sind Hollywood-Stoff. Wenn der gestürzte Ritter zurückkehrt, wollen alle zuschauen.

Von: **Michael Schmidt**

Am 17. März wird es wieder ein Thema sein. Dann gibt Robert Kubica nach 3045 Tagen Rennpause im Willi-

ams sein Formel-1-Comeback. Seinen letzten Grand Prix ist der 34-jährige Pole am 14. November 2010 in Abu Dhabi gefahren. Zwischen damals und dem Saisonauftakt 2019 in Melbourne liegen ein schwerer Unfall in einem Rallyeauto und 158 Grands Prix. Kubica galt in Fachkreisen als ein Weltmeister der Zukunft. Doch am 6. Februar 2011 brach für den Montreal-Sieger von 2008 eine Welt zusammen.

Bei der Rallye Ronde di Andora prallte Kubica am 6. Februar 2011 mit seinem Skoda Fabia S2000 auf das stumpfe Ende einer Leitplanke, die sich mitten

durch das Auto bohrte. Der rechte Arm wurde von der Stahlschiene zertrümmert, die rechte Hand fast abgetrennt. Sie ist nur noch zu 10 Prozent funktionstüchtig. 2013 saß der unverwüsthliche Kämpfer aus Krakau wieder in einem Rallyeauto und nahm bis 2015 an 25 Läufen zur Rallye-Weltmeisterschaft teil. Die beste Platzierung war ein 6. Rang bei der Rallye Argentinien 2014.

Kubica kämpfte sich mit eisernem Willen zurück. Zuerst sah es so aus, als würde der Formel-1-Star nur noch in Rallyeautos oder Tourenwagen mit geräumigen Cockpits Rennen fahren können.

Doch der Pole trainierte so lange, bis er auch in der Enge eines Formel-1-Cockpits wieder lenken konnte, hauptsächlich mit dem linken Arm. Mit dem rechten führt er nur nach und holt sich seine Rückmeldungen vom Lenkrad. 2017 ließ ihn Renault mehrmals in seinen Autos testen. Beim ersten direkten Aufeinandertreffen im 2017er-Auto fehlte Kubica in Budapest noch eine Sekunde auf Teamkollege Nico Hülkenberg.

Kubica war trotzdem überzeugt: „Ich schaffe das. Wenn ich mir nicht sicher wäre, würde ich es nicht tun. Ich will kein



Häkkinen-Comeback in Melbourne



Fangio verlor 1952 eine Saison



Surtees: ein Mann, zwei Leben



Hill: WM-Punkt beim Comeback



Der Unfall und das Comeback von Niki Lauda 1976 wurden sogar von Hollywood verfilmt

Unfällen wieder den Weg zurück ins Rennauto fanden. Ob sein Comeback von Erfolg gekrönt sein wird, werden wir erst wissen, wenn ein paar Grands Prix 2019 ins Land gegangen sind.

Es gibt genügend Fälle, in denen Fahrer sich von schweren Verletzungen nicht beeindrucken ließen und nach dem Unfall so gut wie vorher waren.

Das berühmteste Beispiel ist Niki Lauda, der 42 Tage nach seinem Feuerunfall am Nürburgring beim GP Italien Vierter wurde. Sechs Wochen zuvor hatte Lauda drei Tage lang mit dem Tod gekämpft. Ein Pfarrer hatte ihm schon die letzte Ölung gespendet. Eine Story, wie gemacht für die Filmindustrie: 37 Jahre später entstand aus dem Stoff der Hollywood-Streifen „Rush“. Enzo Ferrari wäre es lieber gewesen, Lauda hätte bis zum Saisonende pausiert. Dann hätte man eine bessere Ausrede für eine eventuelle WM-Niederlage gehabt. Lauda schlug alle gut und schlecht gemeinten Ratschläge in den Wind: „Ich will die WM lieber auf der Strecke als im Bett verlieren.“ Der Österreicher verlor die WM gegen James Hunt um einen Punkt. Weil er im strömenden Regen von Fuji einfach ausstieg, Enzo Ferrari verlor den Glauben an Lauda, nominierte Carlos Reutemann als Nummer eins. Das motivierte den Weltmeister von 1975 noch mehr: Lauda wurde 1977 zum zweiten Mal Champion. Der Unfall war endgültig abgestreift.

Auch John Surtees schwebte 1965 nach einem Unfall in Mosport tagelang zwischen Leben und Tod. Auch er hatte die priesterliche Weihe schon hinter sich. Der Engländer war nach einem Überschlag bei Testfahrten nach einem Radträgerbruch über die Leitplanke hinweg in einen Fußgängertunnel geschleudert und dabei unter seinem Lola-Sportwagen begraben worden. Surtees zog sich Brüche an Beinen, Becken und der Wirbelsäule zu, die Nieren waren gequetscht. 252 Tage nach dem Unfall stand der Weltmeister von 1964 wieder am Start eines Grand Prix. Enzo Ferrari hatte Surtees sogar angeboten, das Auto mit Handgas und Handschaltung auszurüsten, sollte er noch Probleme mit seinen Beinen haben. Doch Surtees biss sich durch und gewann in Spa das zweite Rennen nach seinem Comeback.

Juan Manuel Fangio brach sich bei einem Unfall im Juni



Bei seinem Crash in Silverstone brach sich Michael Schumacher ein Bein



Ralf Schumacher pausierte nach seinem Indy-Crash wie sein Bruder 98 Tage

1952 in Monza zwei Nackenwirbel. Er war 1952 übermüdet von einer nächtlichen Reise zu einem Rennen in Monza angetreten und hatte sich in den Lesmo-Kurven überschlagen. Fangios lakonische Unfallbeschreibung: „Um zwei Uhr nachmittags kam ich in Monza an, um halb drei stand ich am Start, um drei lag ich im Krankenhaus.“ Die Verletzung versetzte ihn für den Rest der Saison in den Krankenstand. 1953 kehrte der Maestro zurück und wurde hinter Alberto Ascari Vizeweltmeister. Danach gewann er vier Titel in Folge.

Moss mit Nehmerqualität

Nino Farina verbrannte sich im Training zu einem Sportwagen-Rennen in Monza Ende Juni 1954 die Beine. Auch für den eisenharten Kämpfer aus Turin war die Saison beendet. Nach 210 Tagen Zwangspause setzte er sich zum Saisonauftakt 1955 in Argentinien wieder in seinen Ferrari. Die Verbrennungen schmerzten immer noch. Farina ließ sich vor dem Start Morphium spritzen. Er nahm noch an drei Grands Prix teil, beendete sie als Dritter, Viertes und Drittes. Weil ihn die Beinverletzungen weiter behin-

derten, trat der erste F1-Weltmeister der Geschichte ein bisschen kürzer. Nicht, ohne es 1956 in Indianapolis zu versuchen.

Auch Stirling Moss bewies Nehmerqualitäten, als er beim Training zum GP Belgien 1960 in der Malmedy-Kurve verunglückte. Er trug Verletzungen an beiden Beinen, an der Wirbelsäule und der Nase davon. Der Engländer hatte Angst vor einer Lähmung und verbot den Helfern ihn anzufassen, bevor ein Arzt zur Stelle war. Es dauerte 20 Minuten, bis die Ambulanz eintraf und ihn ins Krankenhaus brachte. Nur 57 Tage später gab Moss unbeeindruckt sein Comeback beim GP Portugal. Dort wurde er disqualifiziert, weil er sein Auto nach einem Dreher kurz gegen die Rennrichtung gefahren hatte. Den darauffolgenden Grand Prix in den USA gewann der Rekonvaleszent auf Lotus.

Alles kein Beinbruch

Graham Hills Karriere schien mit dem GP USA 1969 zu Ende. Der zweifache Weltmeister war nach einem Dreher unangeschnallt weitergefahren, hatte einen Reifenschaden bemerkt und seiner Box signalisiert, dass

Cockpit aus Marketinggründen. Die Leute sollen an mich glauben.“ Williams glaubte an ihn. Der Montreal-Sieger von 2008 bekam eine Anstellung als Testpilot, nahm drei Mal an Freitagstrainings teil und spulte an sieben Testtagen 1508 Kilometer ab. Der 76-fache GP-Teilnehmer erkannte als Erster, dass mit dem Williams FW41 etwas nicht stimmt. Die Ingenieure glaubten zunächst lieber dem Simulator. Der aber wurde vom Windkanal mit falschen Daten gefüttert, wie sich später herausstellte. Das gute Feedback aus dem Cockpit stärkte Kubicas Position.

Trotzdem brauchte es eine Finanzspritze in zweistelliger Millionenhöhe von seinen Sponsoren, um das Comeback im Rennauto möglich zu machen. Und so wird Kubica beim GP Australien zusammen mit GP-Neuling George Russell im zweiten Williams in seine sechste Formel-1-Saison starten. „Es wird die größte Herausforderung meines Lebens“, diktierte der Pole uns in Abu Dhabi in den Notizblock.

Die letzte Ölung

Kubica steht für eine ganze Reihe von Fahrern, die nach schweren



Depailler saß 228 Tage nach seinem Drachensturz wieder im Auto



Die Zwangspause von Olivier Panis nach seinem Montreal-Crash dauerte 105 Tage

er in der nächsten Runde an die Boxen kommen werde. Zu spät: Exakt in dieser Runde entgleiste der Lotus. Hill fiel nach mehreren Überschlägen halb aus dem Auto und brach sich beim Aufprall ins Gras mehrfach die Beine. Und das im stolzen Rennfahreralter von 40 Jahren. Nur 152 Tage später zwängte sich Hill beim GP Südafrika 1970 wieder in seinen Lotus. Er ging noch an Krücken. Der 6. Platz in der Hitzeschlacht war eine echte Willensleistung.

Patrick Depailler verletzte sich am Pfingstsonntag 1979 schwer, als er mit einem Drachenflieger bei Clermont-Ferrand abgestürzt war. Beide Beine waren mehrfach gebrochen, der Franzose musste acht Rennen auslassen. Beim Saisonauftakt 1980 in Argentinien humpelte er mit einem Gehstock zu seinem Alfa Romeo. Fahren ging, gehen nicht. Die Geschichte endete tragisch: Am 1. August 1980 verunglückte Depailler bei

Testfahrten auf dem Hockenheimring in der Ostkurve. Für den Franzosen kam jede Rettung zu spät.

Olivier Panis nahm sich nach seinem Beinbruch beim GP Kanada 1997 eine Auszeit von 105 Tagen. Dann saß er wieder in seinem Ligier. Seine Karriere nach dem Unfall ging noch bis Ende 2004 weiter. Panis büßte nichts an Geschwindigkeit ein.

Sein Landsmann Jean-Pierre Jabouille schon. Der Mann, der für Renaults Turbo-Projekt Pionierarbeit geleistet hatte, erholte sich von seinen schweren Beinfrakturen nach einem Unfall in Montreal 1980 nie mehr richtig. Nach drei Rennen im Ligier 1981 am Ende des Feldes war Schluss. Jabouille übernahm bei Ligier Management-Aufgaben.

Michael Schumacher genehmigte sich nach seinem Beinbruch in Silverstone 1999 nur 98 Tage Ruhe. Dann kehrte er beim GP Malaysia in den Zirkus zurück. Nicht ganz freiwillig – Ferrari-

Präsident Luca di Montezemolo musste ihn darum bitten. Schumacher sollte Teamkollege Eddie Irvine helfen, den Titel zu gewinnen. Der Plan misslang.

Drei Mal Glück im Unglück

Ralf Schumacher war nach seinem Crash in Indianapolis 2004 wegen einer schweren Gehirnerschütterung und angebrochener Wirbel genauso lange weg wie sein Bruder fünf Jahre zuvor: sechs Rennen und 98 Tage. Der Unfall war sehr viel ernster als der seines Bruders. Er war beim Aufprall in die Mauer mit 78 g in die Cockpitrückwand gepresst worden, das Getriebe steckte halb im Motor. Der damalige Formel-1-Arzt Sid Watkins urteilte: „Wenn der Einschlagwinkel in die Mauer nur etwas ungünstiger gewesen wäre, hätte Ralf den Unfall nicht überlebt.“

Felipe Massa hatte ebenfalls Glück im Unglück, als ihn im Training zum GP Ungarn 2009

eine Feder eines vorausfahrenden Autos am Helm traf. Der Brasilianer erlitt schwere Kopfverletzungen. Ferrari reservierte ihm ein Auto für 2010. Massa konnte jedoch nie mehr an seine alten Erfolge anknüpfen. Der Vizeweltmeister von 2008 stand im Verlauf der nächsten acht Jahre noch 13 Mal auf dem Podium, aber er gewann kein einziges Rennen mehr.

Auch Mika Häkkinen schrammte 1995 in Adelaide haarscharf am Tod vorbei. Sein McLaren war nach einem Reifenplatzer stumpf in einen Reifenstapel gekracht. Der Kopf des Fahrers schlug hart auf dem Lenkrad auf. Häkkinen zog sich einen Schädelbasisbruch zu. Weil es das letzte Rennen des Jahres war, musste der Finne nicht mal ein Rennen auslassen. 120 Tage später stand er wieder am Start – und wurde Fünfter. Zwei Jahre später wurde Häkkinen Weltmeister. ■

„Habe nicht mal gewusst, wer in Führung lag“

Robert Kubica war ein Jahr lang Testfahrer bei Williams. Der Pole blickt auf eine Saison ohne Rennen zurück und erklärt, warum das Problem des Autos nie richtig gelöst werden konnte.

Von: **Michael Schmidt**

Sie geben 2019 in Australien Ihr Comeback als Formel-1-Fahrer. Welches Gefühl dominiert?

Ich bin am Ende einer langen Reise angekommen, und sie hat ein Happy End. Dass ich es überhaupt so weit geschafft habe, ist meine größte Leistung. Vor mir steht eine riesige Herausforderung. Ab jetzt beginnt die Arbeit erst richtig. Diesmal nur für mich.

Sie haben ein Jahr lang die Formel 1 aus der Zuschauerperspektive erlebt. Tut es weh, nicht zu fahren?

Für einen Rennfahrer ist es nicht leicht. Ich hatte aber keine Schmerzen, keine Rennen zu fahren. Sicher gab es da Rennstrecken, auf denen ich immer gut war. Da habe ich es schon vermisst zu fahren. Und einige neue, die ich gerne fahren würde, wie zum Beispiel Baku. Mir haben zwei Dinge geholfen. Zuerst einmal war ich wieder froh, im Fahrerlager Teil des Geschäfts zu sein. Es ist lange her, dass ich zuletzt Formel 1 gelebt habe. Okay, in einer anderen Position. Aber wenn du Leidenschaft für diesen Sport hast, genießt du es trotzdem. Und dann, ich sollte es eigentlich nicht sagen, war unser Auto nicht gerade das Beste im Feld. Wäre der Williams ein starkes Mittelfeld-Auto gewesen, hätte ich wahrscheinlich mehr gelitten. Aber ich will nicht klagen. Für mich war dieses Jahr ein erster Schritt, meinem Ziel näherzukommen.

Mit welchen Augen schauen Sie sich ein Training oder ein Rennen aus der Garage an?

Nicht wie einer auf dem Sofa, der



mal etwas länger, das anhand der Daten zu erkennen oder zuzugeben. Das ist normal. Als Fahrer spürst du sofort gewisse Defizite. Du kennst natürlich nicht die Gründe dafür, aber weißt, wie das Auto reagiert und wie es reagieren sollte. Obwohl ich lange weg war, weiß ich immer noch, was ich von einem Auto verlangen muss, um schnell damit zu fahren und das meiste aus dem Paket herauszuholen.

Wie lief die Entwicklung?

Wir haben das Auto verbessert, aber im Laufe der Entwicklungsarbeit auch andere Schwachstellen entdeckt. Doch aus unserer Position heraus war es schwierig, die Lücke zu schließen. Die anderen entwickeln ja auch weiter. Sauber war zu Beginn der Saison noch hinter uns, aber sie haben ein unglaubliches Entwicklungstempo an den Tag gelegt, sodass sie schließlich im Mittelfeld angekommen sind. Das Wichtigste für uns war, von den Fehlern dieses Jahres zu lernen und die Entwicklung für 2019 so anzulegen, dass es nicht mehr passiert.

Und Ihr Input?

Ich hätte noch mehr tun können. Aber weil wir so damit beschäftigt waren, das Problem zu lösen, kam ich auch nicht so zum Zug. Vielleicht hätte man sonst dem Gefühl des Fahrers mehr vertraut und schneller reagiert. Ich baue nicht das Auto, aber manchmal sieht der Fahrer ein Problem früher als der beste Ingenieur der Welt. Trotzdem haben wir vor allem in der zweiten Saisonhälfte gute Fortschritte gemacht, vor allem im Simulator. Da hatten wir zu Saisonbeginn noch Korrelationsprobleme. Diese Abweichungen zwischen den Werkzeugen und der Wirklichkeit haben im Endeffekt auch zu der Fehleinschätzung des Autos geführt. Wir dachten wirklich, wir hätten ein gutes Auto. Der Simulator wird ja mit Daten gefüttert, die von anderen Abteilungen kommen. Es hat Zeit gebraucht, bis wir das aussortiert haben. ■

sich ein Gesamtbild vom Rennen machen kann. Ich habe da eine komische Erfahrung gemacht. Bei vielen Rennen habe ich nicht einmal mitgekriegt, was sich vorne an der Spitze abgespielt hat. In Australien habe ich mich nach 40 Runden dabei ertappt, dass ich nicht mal wusste, wer in Führung lag. Ich habe hauptsächlich unsere Autos verfolgt. Da die sehr selten auf dem Bild-

schirm zu sehen waren, habe ich mich mehr auf die Rundenzeiten, die Daten, die Funksprüche konzentriert und habe daraus versucht zu visualisieren, wie unser Rennen aussieht. Ein komplett anderer Blick.

Wann haben Sie gespürt, dass das Auto ein Problem hat?

Schon während der Wintertests. Die Ingenieure brauchen manch-



Auch mit lädiertem Arm zeigt Robert Kubica vollen Einsatz im Cockpit

Noi-Land

Die Formel 1 dreht im April 2020 erstmals in der vietnamesischen Hauptstadt Hanoi ihre Runden. Wir haben Streckendesigner Hermann Tilke nach den Besonderheiten des Stadtkurses befragt.

Von: **Tobias Grüner**

Seit dem Start der Formel 1 1950 in Silverstone war die Königsklasse bereits in 32 Ländern unterwegs. In der übernächsten Saison wird Nummer 33 dazukommen. Vietnam hat sich mit vielen Millionen Euro einen Platz auf der F1-Landkarte gesichert. Die Vertreter der Hauptstadt Hanoi schlossen einen mehrjährigen Deal mit den Rechteinhabern ab. Es ist damit das erste neue Rennen, das unter der Führung von Liberty Media in den Kalender aufgenommen wird.

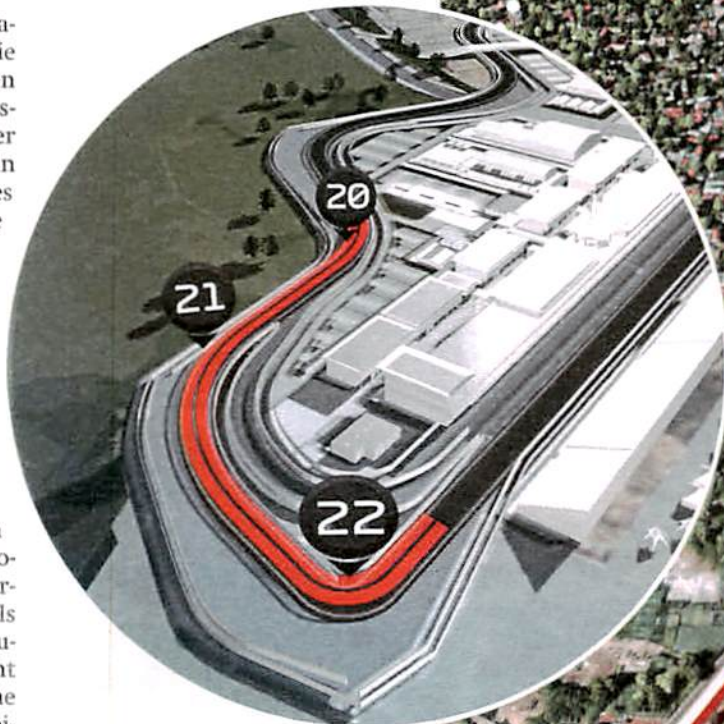
„Seit unserer Übernahme haben wir immer angekündigt, die Formel 1 an neue Orte bringen zu wollen, um die Anziehungskraft der Serie zu stärken. Der Grand Prix in Vietnam ist ein Beitrag zur Realisierung dieses Ziels. Hanoi ist momentan eine der aufregendsten Städte der Welt. Das Rennen dürfte eines der Highlights im Kalender werden“, erklärte F1-Boss Chase Carey.

Bei den traditionellen Formel-1-Fans wird der Expansionskurs aber nicht nur auf Zustimmung treffen. Immerhin konkurrieren neue Destinationen in Übersee mit den Klassikern im Kalender wie Hockenheim, Monza oder Silverstone. Die können aber mangels staatlicher Förderung bei den teuren Grand-Prix-Gebühren nicht mit den Exoten mithalten. Eine Lösung wäre, den Kalender weiter aufzublasen und mehr Rennen zu fahren. Kritiker fürchten allerdings, dass bei einer Inflation jeder einzelne Grand Prix abgewertet wird und das Interesse damit sinkt. Außerdem klagen die Teams über die steigenden Belastungen für das Personal, die nicht mehr tragbar seien.

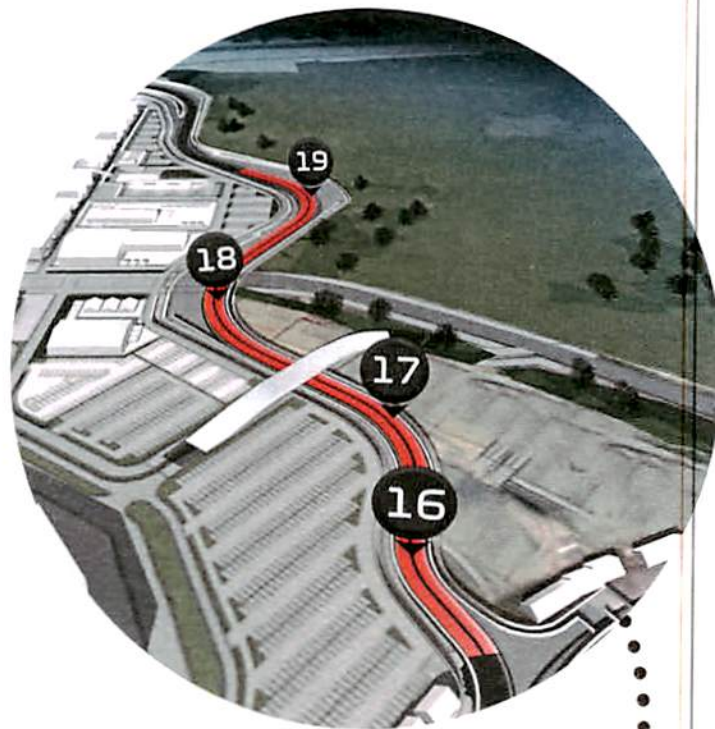
Doch diese Bedenken spielten bei den Verhandlungen offenbar keine Rolle. Die Verantwortlichen in Hanoi sehen das Rennen als eine lohnende Investition für das Tourismus-Marketing: „Wir können damit Hanois spezielle Kombination aus alter und moderner Schönheit zeigen und beweisen, dass wir Veranstaltungen von globaler Bedeutung austragen können“, erklärte Stadtrat Nguyen Duc Chung.

Nicht nur die Kulisse, sondern auch die Strecke selbst soll dafür sorgen, dass das Rennen ein Erfolg wird. Die Experten von Liberty haben zusammen mit dem lokalen Promoter und dem Designbüro von Herman Tilke einen 5,656 Kilometer langen Stadtkurs mit 22 Kurven gestaltet, der die Fahrer vor neue Herausforderungen stellen und spektakulären Rennsport garantieren soll.

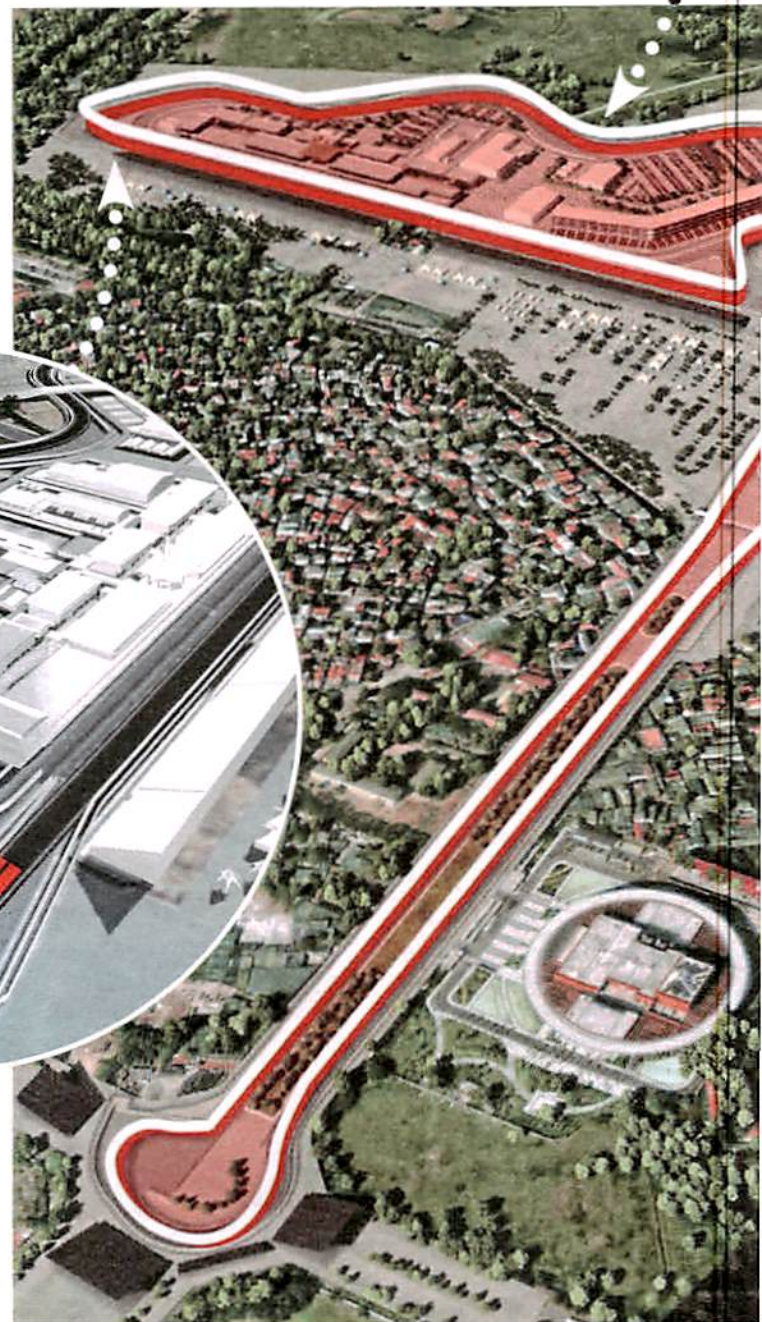
Highlight ist eine 1,5 Kilometer lange Gerade. Sie ist nach Spa und Baku die drittlängste Vollgaspassage im ganzen Kalender.



Wer in die Boxen abbiegt, kürzt die Zielkurve ab. Damit verliert der Pilot beim Reifenwechsel nicht so viel Zeit wie auf anderen Strecken. Das soll zu mehr Stopps animieren



Das schnelle Geschlängel zwischen den Kurven 16 und 19 erinnert an die S-Kurven im ersten Sektor von Suzuka





Für die ersten Kurven haben sich die Streckenplaner den Nürburgring als Vorbild genommen. Hier ist Action garantiert



ILLUSTRATIONEN: FOM

Am Ende dieser Geraden stehen Tribünen, auf denen 35 000 Leute sitzen“, verrät Tilke. „Das gibt eine Atmosphäre wie in einem Fußballstadion.“ Aktuell laufen gerade die letzten Detailplanungen an der Strecke. Ende Januar sollen die Bauarbeiten endlich beginnen. „Dann haben wir gerade einmal ein gutes Jahr, bis alles fertig sein muss. Das ist ziemlich ambitioniert. Aber es ist ja nicht das erste Mal, dass wir so was machen. In Bahrain hatten wir damals auch nur 14 Monate für eine komplette Strecke.“

Dass die Errichtung eines Stadtkurses einfacher ist als der Neubau einer permanenten Strecke auf der grünen Wiese, sei laut Tilke ein Irrglaube. „Man denkt, dass es einfacher sein müsste, weil die Straßen schon vorhanden sind. Aber das stimmt nicht. Es müssen viel mehr Details beachtet werden als bei einem komplett neuen Kurs. Am Ende ist der Aufwand für uns ähnlich.“ Laut Tilke muss in Hanoi knapp ein Drittel der Strecke neu gebaut werden. „Auf dem restlichen Teil geht es über öffentliche Straßen, die schon vorhanden sind. Die müssen aber auch alle komplett neu asphaltiert werden. Die wurden ja ursprünglich nicht für die Formel 1 geplant“, erklärt der Bauingenieur.

Gefahren wird im Westen der Stadt, in der Nähe des My-Dinh-Nationalstadions. In Sachen Layout versuchte man, vom üblichen 90-Grad-Kurveneinanderlei wegzukommen, das man von anderen Stadtkursen kennt. So ließen sich die Designer gleich bei mehreren Passagen von anderen Strecken inspirieren. Die Kombination der Kurven 16 bis 19 erinnert zum Beispiel an die schnellen „Esses“ in Suzuka. Neben High-speed-Abschnitten gibt es aber auch einige extrem langsame Ecken und Haarnadeln. Beim engen Richtungswechsel in Kurve 1 und 2 habe man sich die ersten Sektoren des Nürburgrings als Vorlage genommen. „Für die Fahrer wird es nicht so einfach sein“, verspricht Tilke. Große Höhenunterschiede gebe das vorhandene Gelände in Hanoi allerdings nicht her, bedauert der Planer. „Wir versuchen jetzt, über das Banking der Kurven noch etwas Profil reinzubringen.“

Neben der bereits erwähnten 1,5-Kilometer-Geraden gibt es noch zwei weitere längere Vollgasstücke. „Das bedeutet eine Herausforderung für die Ingenieure. Wie in Baku müssen sie

sich für einen Kompromiss bei den Flügeln entscheiden. Wegen der drei Geraden kann man es sich nicht leisten, die Flügel ganz steil zu stellen. Das bedeutet wiederum, dass in den Kurven dann etwas mehr geruscht wird. Ich denke, dass wir uns auf Action freuen können.“

Ein besonderes Feature der Strecke in Hanoi ist die Boxengasse. Wer zum Reifenwechsel abbiegt, kürzt den letzten Abschnitt und die erste Kurve komplett ab. „Die Piloten fahren eine ganze Kurvenkombination weniger. Das spart extrem viel Zeit“, erklärt Tilke. „Das war ein Wunsch der Formel-1-Bosse. Sie wollten die Zeit, die man in der Boxengasse verliert, möglichst klein halten, um mehr Boxenstopps zu erzeugen und den Teams mehr



XPB

„Von Baubeginn bis zum Renntermin im April 2020 bleibt uns nur ein gutes Jahr. Das ist ziemlich ambitioniert. Aber es ist ja nicht das erste Mal, dass wir so was machen.“

Hermann Tilke

Möglichkeiten mit der Strategie zu geben.“

Tilke geht fest davon aus, dass die Veranstaltung ein Erfolg wird. Nach seinen zahlreichen Vor-Ort-Terminen ist der 64-jährige selbst schon zum Hanoi-Fan geworden. „Es ist einfach eine geile Stadt. Ein Teil ist sehr exotisch, ein anderer sehr modern. Es gibt auch noch alte französische Gebäude aus der Zeit der Kolonialherrschaft, die sehr gut restauriert wurden. Auch in Sachen Restaurants bekommen die Fans von High-Class bis Streetfood alles geboten. Hanoi ist auf jeden Fall eine Reise wert.“ ■



Félix da Costa und Alexander Sims dominierten das Geschehen im Rennen von Marrakesch – bis es krachte

BMW auf Crashkurs

Nach dem turbulenten Formel-E-Saisonstart in Riad ging es auch beim zweiten Rennen in Marrakesch drunter und drüber. Für die größten Schlagzeilen sorgten die beiden BMW-Piloten, die in Führung liegend kollidierten. Jérôme d'Ambrosio staubte in seinem Mahindra-Renner ab. Bei den deutschsprachigen Fahrern gab es vor allem Frust.

Von: **Tobias Grüner**

Die Formel E versucht immer wieder mit künstlichen Gimmicks für mehr Spektakel zu sorgen. Doch eigentlich gibt es auch ohne „Fan Boost“ und „Attack Modus“ genügend Action. In Marrakesch ging es am Samstag schon in der

Qualifikation rund. Tom Dillmann konnte mit seinem NIO in der Boxengasse nicht mehr rechtzeitig abbremsen und krachte dem Virgin von Robin Frijns ins Heck. Der Niederländer wiederum fuhr unfreiwillig auf seinen Teamkollegen Sam Bird auf, der direkt vor ihm geparkt hatte. Obwohl am Auto von Bird der Diffusor beschädigt war, konnte sich der Brite mit 46 Tausendstel Vorsprung die Pole-Position vor Jean-Éric Vergne sichern. Riad-Sieger António Félix da Costa, der die drittschnellste Zeit gefahren hatte, wurde um drei Plätze zurückgestuft, weil er sowohl in der Aufwärmrunde als auch der Runde zurück in die Boxen mehr als die maximal erlaubten 200 kW abgerufen hatte. So erbt Sébastien Buemi den dritten Startplatz.

Doch kaum waren die Lichter der Startampel erloschen, wurde das Feld kräftig durchgewirbelt. Vergne versuchte sich schon in der ersten Kurve innen an Bird vorbeizuschieben. Doch der An-

griff des Meisters endete in einem Dreher. „Das war wirklich ein idiotisches Manöver“, gab Vergne anschließend zu. „Ich habe eine Lücke gesehen, die sich aber schnell geschlossen hat. Ich hatte nur noch die Wahl zwischen einer Kollision und einem Dreher. Weil ich keine Strafe riskieren wollte, habe ich mich für den Dreher entschieden.“

Da Costa gibt Fehler zu

Um dem Techeetah-Renner auszuweichen, wurden einige Piloten, wie zum Beispiel Buemi oder Mitch Evans, zu einer weiten Linie durch die Auslaufzone gezwungen, was sie viele Plätze kostete. Die Profiteure des Startchaos saßen in den Autos von BMW-Andretti. Alexander Sims und António Félix da Costa schoben sich auf die Plätze 2 und 3 und machten sofort Druck auf den Führenden Bird. Auf der schnellen und flüssigen Strecke in Marrakesch konnte der bayerische Antriebsstrang seinen Ef-

fizienzvorteil voll ausspielen. In Folge eines teaminternen Platztausches ging 15 Minuten nach dem Start erst Da Costa, dann auch Sims am Virgin vorbei. Die BMW-Doppelspitze fuhr sich zwischenzeitlich einen Vorsprung von mehr als fünf Sekunden heraus. Doch aus dem Doppelsieg wurde nichts. Knapp zehn Minuten vor Ablauf der Zeit startete Sims am Ende der langen Geraden einen Angriff auf das Schwesterauto. Félix da Costa verteidigte sich hart, beide BMW kollidierten und rutschten mit qualmenden Rädern in Kurve 7 in den Notausgang. Während Félix da Costa in der Bande stecken blieb, rollte Sims wenigstens noch auf Platz 4 ins Ziel und sammelte damit seine ersten Punkte. Félix da Costa nahm die Schuld reumütig auf sich: „Das war einzig und allein mein Fehler. Ich habe dem Team den Sieg gekostet. Alex war heute der Schnellere von uns beiden, vor allem in den letzten 15 Runden. Ich hätte ihn einfach



Zweiter Formel-E-Sieg: Jérôme d'Ambrosio übernahm die Gesamtführung



Wieder Frust bei HWA: Paffett kollidierte im Startgetümmel mit Vandoorne



Slapstick-Einlage: Tom Dillmann kracht in der Boxengasse in die beiden Virgin



Doppel-Podium: Frijns und Bird sammeln Pokale für das Audi-Kundenteam

vorbeilassen sollen.“ Ab sofort droht bei BMW Stallregie. BMW-Sportchef Jens Marquardt schimpfte: „Wir werden daraus lernen. So was wird uns nicht noch einmal passieren.“

Jérôme d'Ambrosio nahm das Geschenk dankend an. Der Belgier geigte von Startplatz 10 stark auf und staubte den Sieg ab. Nach der langen Safety-Car-Phase zur Bergung des Da-Costa-Autos musste sich der Mahindra-Pilot am Ende nur noch eine Runde gegen die beiden Virgin von Frijns und Bird verteidigen.

Vergne betrieb nach seinem Dreher in der Startrunde Schadensbegrenzung. Der Techeetah-Pilot landete vor Teamkollege André Lotterer auf Rang 5. Auch die beiden Audi-Werkspiloten Lucas di Grassi und Daniel Abt sammelten auf den Positionen 7 und 10 Punkte. Bei HWA ging dagegen wieder nichts zusammen. Gary Paffett und Stoffel Vandoorne schieden früh aus, nachdem sie in der Startrunde kollidiert waren. ■

2. RENNEN FORMEL E IN MARRAKESCH/MAROKKO

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Jérôme d'Ambrosio (B)	Mahindra	46:45,884 min
2. Robin Frijns (NL)	Virgin Racing	+0,143 s
3. Sam Bird (GB)	Virgin Racing	+0,461 s
4. Alexander Sims (GB)	BMW i Andretti	+0,740 s
5. Jean-Éric Vergne (F)	DS-Techeetah	+1,232 s
6. André Lotterer (D)	DS-Techeetah	+1,457 s
7. Lucas di Grassi (BR)	Audi Sport Abt Schaeffler	+1,633 s
8. Sébastien Buemi (CH)	Nissan e.dams	+2,455 s
9. Mitch Evans (NZ)	Jaguar	+2,980 s
10. Daniel Abt (D)	Audi Sport Abt Schaeffler	+4,014 s

STAND FAHRER

1. D'Ambrosio	40 Pkt.
2. Da Costa	28
3. Vergne	28
4. Lotterer	19
5. Frijns	18
6. Bird	18
7. Evans	14
8. Sims	12
9. Buemi	12
10. Di Grassi	9



Pascal Wehrlein zeigte guten Speed beim Debüt

STAND TEAMS

1. DS-Techeetah	47 Pkt.
2. Mahindra	40
3. BMW i Andretti	40
4. Virgin Racing	36

KURZ NOTIERT

WEHRLEIN IM PECH

Nachdem Pascal Wehrlein in Riad noch zuschauen musste, gab der ehemalige Mercedes-Junior in Marrakesch endlich sein Formel-E-Debüt. Eine starke Runde in der Qualifikation brachte Startplatz 7. Eine unverschuldete Kollision im Startgetümmel sorgte jedoch zu einem frühen Ausfall.

ATTACK-MODE OPTIMIERT

Nachdem der Attack-Modus bei der Premiere in Riad von den Piloten nur sehr zögerlich genutzt wurde, reduzierte die Rennleitung den Zeitverlust beim Durchfahren der Aktivierungszone auf weniger als eine halbe Sekunde. Mit der Folge, dass viele Fahrer den vierminütigen Power-Vorteil schon früh im Rennen nutzten.

Formel 1

Seidl zu McLaren

McLaren setzt seine Hoffnungen auf Andreas Seidl. Der ehemalige LMP1-Chef von Porsche soll den englischen Rennstall wieder zurück auf die Erfolgsstraße führen.

Von: **Michael Schmidt**

Ein Bayer geht nach England. Andreas Seidl wird neuer Teamchef von McLaren. Damit fand eine Personalie, über die im Zirkus lange diskutiert worden war, ihren Bestimmungsort. Seidl war auch mit Ferrari und Mercedes in Verbindung gebracht worden.

Nun also McLaren. Dem ehemaligen LMP1-Chef von Porsche steht eine Titanenaufgabe bevor. McLaren ist angeschlagen. Das zweitälteste Formel-1-Team beendete die Saison 2018 zwar als Sechster in der Konstrukteurswertung, schlug sich aber in der zweiten Saisonhälfte mit Williams und Toro Rosso am Ende des Feldes herum. Das Auto war

ein Flop. Beim GP Kanada merkten die Ingenieure, dass man mit dem Konzept einen Schritt zu weit gegangen war. Das soll, ja das muss sich aus Sicht von McLaren-Direktor Zak Brown ändern. Deshalb heuerte er den Mann an, der Porsche in der Sportwagen-WM dreimal zum WM-Titel und in Le Mans dreimal zum Gesamtsieg geführt hat.

Seidl wird direkt an Zak Brown berichten. Der 43-jährige Bayer wird offiziell „managing

director“ des Formel-1-Teams. Der neue Technikchef James Key, Produktionschef Simon Roberts und Einsatzleiter Paul James erstatten Seidl Rapport. Die Ingenieure Andrea Stella und Pat Fry arbeiten James Key zu. Wann genau Seidl in seiner neuen Rolle mit der Arbeit beginnen kann, steht noch nicht fest. Seidl kennt die Formel 1. Er arbeitete von 2000 bis 2009 für BMW, die letzten drei Jahre davon als Einsatzleiter an der Rennstrecke. ■



Kann Andreas Seidl McLaren in die Erfolgsspur zurückführen?

Formel 1

Ferrari ernennt Binotto zum neuen Teamchef

Maurizio Arrivabene ist nicht mehr Teamchef von Ferrari. Die Scuderia hat den Vertrag mit dem 61-Jährigen nicht verlängert. Sein Nachfolger heißt Mattia Binotto.

Gerüchte über eine Absetzung von Maurizio Arrivabene waren schon während der letzten Saison durchs Fahrerlager gewabert. Doch nach dem Tod von Konzernchef Sergio Marchionne, der kein Freund des ehemaligen Marlboro-Managers gewesen sein soll, hatte sich die Position von Arrivabene zwischenzeitlich wieder gefestigt. Mit dem Jahreswechsel musste der Capo seinen Posten nun aber doch räumen. Wie das Team per Pressemitteilung bestätigte, wird

Technikchef Mattia Binotto künftig das Zepter in Maranello schwingen. Der gebürtige Schweizer arbeitet seit 1995 im Team, seit 2016 hat der Ingenieur die Rolle des Anführers in der Entwicklungsabteilung inne.

Damit geht das Stuhlerücken bei Ferrari weiter. Nach Stefano Domenicali, Marco Mattiacci und Maurizio Arrivabene ist Binotto nun schon der vierte Teamchef in nur fünf Jahren. Den letzten Konstrukteurspokal fuhr die Scuderia 2008 ein, letzter Fahrer-Champion war Kimi Räikkönen 2007. Einen direkten Binotto-Nachfolger für die Position des Technikchefs soll es übrigens vorerst nicht geben. „Alle Technik-Abteilungen werden Mattia Binotto auch künftig direkt unterstehen“, heißt es offiziell in der Mitteilung. ■ TG

Formel 1

Verstappen absolviert Formel-E-Strafdienst

Max Verstappen hat bei der Formel E in Marrakesch seinen „Sozialdienst“ abgeleistet, zu dem er nach dem Streit mit Esteban Ocon in Brasilien verdonnert worden war.

Die FIA hat Max Verstappen eine Lektion erteilt. Der Niederländer in Diensten von Red Bull war nach seiner Kollision mit Esteban Ocon in São Paulo gegenüber dem Franzosen handgreiflich geworden. Die kleine Schubserei in der Garage des Weltverbandes wurde mit zwei Tagen Sozialarbeit geahndet. Beim Formel-E-Wochenende in Marrakesch musste Verstappen nun antreten. Dass sich der bekennende Elektro-Kritiker das Rennen ansehen musste, war

aber nicht die einzige Strafe. Verstappen wurde gezwungen, die Sitzungen aus dem Raum der Rennleitung zu verfolgen, um ein besseres Verständnis und mehr Respekt für die Arbeit der FIA-Schiedsrichter zu bekommen.

Für den Piloten war es eine wertvolle Erfahrung: „Es war interessant zu sehen, wie diese wichtigen Entscheidungen getroffen werden. Man bekommt eine andere Perspektive, als wenn man nur im Auto sitzt. Das war sehr konstruktiv.“ Am Ende revidierte Verstappen auch seine Meinung, was die Formel E angeht: „Ich war ja noch nie direkt dabei im Fahrerlager. Der Tag hat mir wirklich Spaß gemacht. Das Rennen war sehr spannend. Und die Formel E wächst stetig mit neuen Herstellern. Das ist eine coole Rennserie.“ ■ TG

NACHRICHTEN

HAAS FI STOCKT AUF

Haas stockt sein Formel-1-Team vorsichtig auf, obwohl weiterhin 70 Prozent des Autos von Ferrari kommen. Die Mannschaft in England wird von 160 auf 180 Leute hochgefahren. Dazu kommen 70 Mitarbeiter, die bei Dallara am FI-Projekt arbeiten.

RACE OF CHAMPIONS LIVE

Obwohl der Livestream zum Race of Champions auf der offiziellen Webseite für deutsche Nutzer geblockt ist, können Fans von Sebastian Vettel und Mick Schumacher nun doch live mitfeiern. Schumacher wird auf seiner Facebook-Seite einen kostenfreien Stream anbieten.

DIXON FOPPT FANS

Scott Dixon ließ sich bei einem Fotoshooting mit seinem Rennwagen ablichten, auf den er die Startnummer „1“ geklebt hatte. Bei den US-Fans sorgte das für ordentlich Verwirrung. Der Indycar-Champion wird natürlich weiter mit der „9“ antreten.

WIR FAHREN SCHON MAL VOR

Osterreich 6,70 € | Schwed 9,90 € | Belg/Lux 6,90 € | Dänemark 6,50 DKK | Italien 7,80 € | Spanien 7,80 €

MC/VE **auto motor sport** **MC/VE**
CONNECTED MOBILITY 4/2018 • 5,90 EURO

RHEIN-RUHR
Europas
neue digitale
Metropole



So profitieren Sie davon:
Das vernetzte Auto
40 SEITEN SERVICE: REIFEN, PARKEN, FINANZIEREN

Elektroautos:
Marktübersicht
mit allen neuen
Modellen

Elektro-Bikes:
Welche Zweiräder
mit E-Motor darf
ich fahren?

Ladesäulen:
Wie E-Autos mit
der Stromsäule
kommunizieren

**Jetzt
am Kiosk**

Jetzt vorbestellen: moove-magazin.de

DAS MAGAZIN FÜR NEUE MOBILITÄT
Smart – vernetzt – visionär

Seiner Zeit voraus

Es war das extremste Auto der 50er-Jahre. Vittorio Jano war mit seinem Lancia D50 seiner Zeit weit voraus. Das Auto, das nur vier Rennen bestritt, zeigte Details, die über Jahrzehnte ihre Gültigkeit behielten.

Von: **Michael Schmidt**

Der Lancia D50 hatte eine kurze Karriere. Er gewann keinen einzigen Grand Prix, und dennoch blieb er bis heute als der einzige veritable Herausforderer der fast unschlagbaren Mercedes W 196 im Gedächtnis. Vittorio Janos Meisterstück war die Antwort auf das Technikpaket, mit dem Mercedes 1954 und 1955 alles in Grund und Boden fuhr. Der Mercedes W 196 war die S-Klasse unter den Rennwagen seiner Zeit. Der Lancia D50 im Vergleich dazu eher ein Hypercar. Jano war der Vorreiter von Konzepten, die bis heute ihre Gültigkeit haben.

Während der Mercedes durch komplexe technische Lösungen bestach, punktete sein Gegenstück durch radikale Einfachheit. Dieses Auto erfüllte nur einen Zweck. So klein, leicht, schnell wie möglich.

Ein Leichtgewicht

Schon der bloße Anblick lässt die Gene des D50 erahnen. Er ist nicht schön, sondern brutal. Jano wollte seinen Piloten Alberto Ascari, Luigi Villoresi und Eugenio Castellotti ein Fahrzeug an die Hand geben, das einfach zu fahren ist. Erstes Merkmal war deshalb sein geringes Gewicht. Mit seinen maximal 260 PS fehlten dem Lancia-V8 zwar rund 30 Pferdestärken auf den Konkurrenten Mercedes, doch die roten Autos waren 120 Kilogramm leichter als die Silberpfeile. Ihr kompakter Radstand von 2286 Millimetern und die kurzen Überhänge machten das Auto wendig und

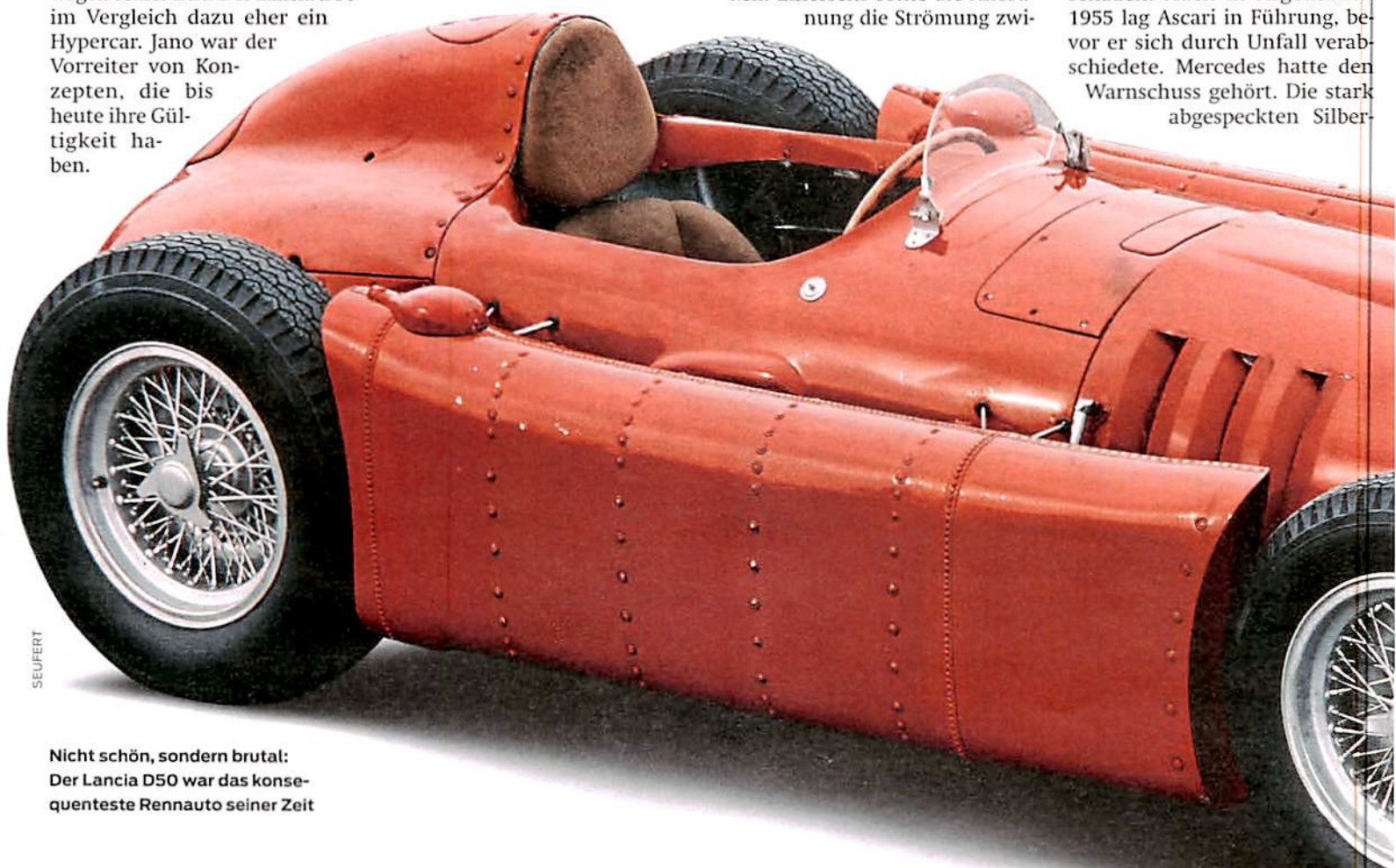
handlich. Da der V8-Motor mittragender Teil war, Getriebe und Differenzial hinter dem Cockpit in einem Gehäuse wohnten, ergab sich ein für damalige Verhältnisse extrem steifer Verbund. Ebenfalls revolutionär war die Vorderradaufhängung mit innenliegenden Dämpfern, die über Kipphebel angesprochen wurden. Die Hinterachse war in der De-Dion-Bauweise ausgelegt, wie vorne mit innenliegenden Dämpferelementen.

Der Motor lag um 12 Grad zur Längsachse versetzt. Das erlaubte es, die Kardanwelle seitlich am Cockpit vorbeizuführen. Damit konnte der Fahrer tiefer im Auto sitzen, was dem Schwerpunkt zugutekam. Der Lancia war auch das erste Auto, das der Aerodynamik Tribut zollte. Dank der innenliegenden Dämpfer standen weniger Fahrwerkselemente im Luftstrom. Hinter den separaten Seitentanks steckten zwei Gedanken. Einerseits sollte die Anordnung die Strömung zwi-

schen den Rädern beruhigen und schädliche Turbulenzen reduzieren. Andererseits ergab die Unterbringung von Kraftstoff und Öl in den seitlichen Pontons eine gleichbleibende Gewichtsverteilung unabhängig vom Tankinhalt. Die meisten Autos der damaligen Epoche deponierten den Benzintank im Heck

Debüt erst beim Finale

Der Lancia D50 wurde 1954 zwar schon früh auf einem Flugfeld bei Turin getestet, doch Jano zögerte das Debüt immer weiter hinaus, weil er mit der Zuverlässigkeit seiner Konstruktion nicht zufrieden war. So mussten Ascari und Villoresi bis zum Saisonfinale 1954 warten, bis sie ihren Lancia endlich im Wettbewerb fahren durften. Die Premiere in Pedralbes begann mit einem Paukenschlag. Pole-Position, sieben Führungsrunden, 12 Sekunden Vorsprung, dann ein Kupplungsschaden. Auch in Argentinien 1955 lag Ascari in Führung, bevor er sich durch Unfall verabschiedete. Mercedes hatte den Warnschuss gehört. Die stark abgespeckten Silber-



Nicht schön, sondern brutal:
Der Lancia D50 war das konsequenteste Rennauto seiner Zeit

DIE ERFOLGE



Debüt: GP Spanien 1954
GP-Einsätze: 4
Einsatzzeit: 1954–1955

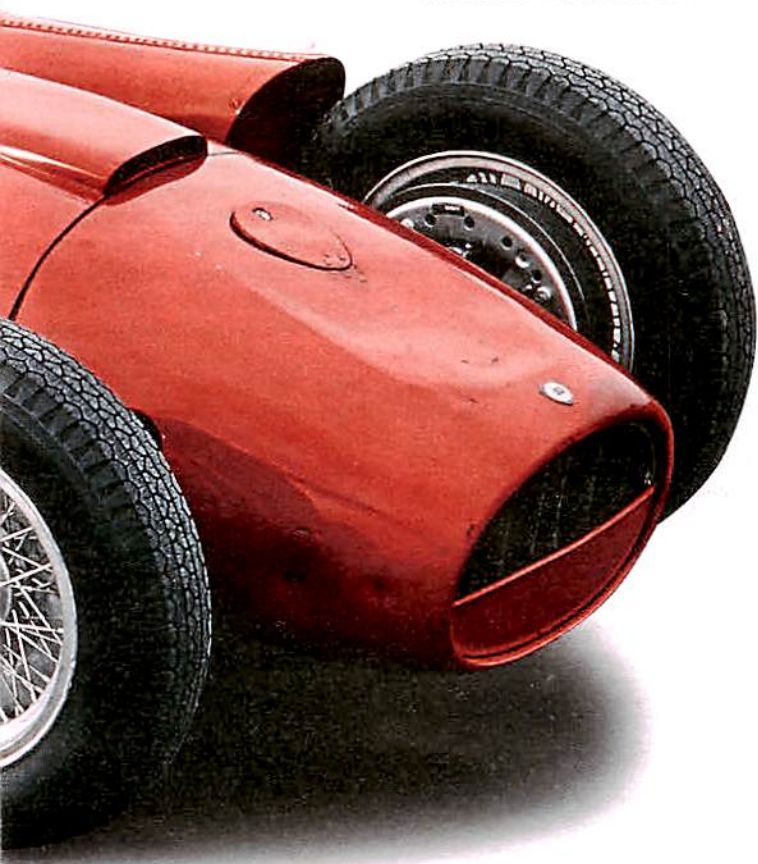
Siege: 0
Pole-Positions: 2
WM-Punkte: 8

pfeile verwiesen ihren Gegner in Monaco in die Schranken. Doch nachdem Juan Manuel Fangio und Stirling Moss mit technischen Problemen aufgeben mussten, lag wieder Ascari in Führung. Aber nur wenige Hundert Meter. Dann flog der Italiener ins Meer.

Sechs Lancia für Ferrari

Ascari konnte sich retten. Vier Tage später starb er bei einer Testfahrt in einem Ferrari-Sportwagen in Monza. Nach Ascaris Tod 1955 verlor Gianni Lancia das Interesse am Rennsport. Eugenio

Castellotti erbettelte sich einen letzten Einsatz in Spa. Wieder stand der Lancia auf der Pole-Position. Nach 16 Runden war das Getriebe platt. Wegen finanzieller Probleme sperrte Lancia seine Rennabteilung zu. In einem patriotischen Akt schenkte der Chef sechs der sieben gebauten Lancia D50 an Enzo Ferrari, der die Autos 1956 unter der Bezeichnung Ferrari 801 einsetzte. Die modifizierten D50 zeigten, was in ihnen steckte. Juan Manuel Fangio wurde 1956 mit dem ehemaligen Mercedes-Rivalen zum vierten Mal Weltmeister. ■

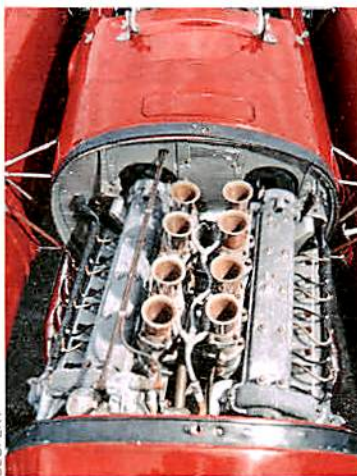


DAS DETAIL



Der Technikcoup des Lancia D50 war der schräg eingebaute Motor. Auf den ersten Blick sieht es aus wie ein Fehler bei der Installation. Doch der um 12 Grad gegenüber der Längsachse versetzte Motor ist Teil des Konstruktionsziels, den Schwerpunkt so tief wie möglich zu legen, die Stirnfläche zu verringern und die Fahrzeughöhe so klein wie möglich zu halten. So konnte die Kardanwelle links vom Fahrersitz vorbeigeführt werden. Damit saßen die Fahrer praktisch auf dem Boden des Fahrzeugs. Die V8-Architektur des Motors sparte gegenüber den Reihenmotoren der Konkurrenz Länge.

DIE TECHNIK



Bezeichnung: Lancia D50
Chassis: Rohrrahmen
Motor: Lancia-V8, 260 PS bei 8200/min
Getriebe: ZF, Fünfgang
Vorderachse: Zwei Querlenker unten und oben, Querblattfeder, Kipphebel, Dämpfer innen
Hinterachse: De Dion, Kipphebel, Dämpfer innen
Reifen: Pirelli
Länge: 3850 mm
Breite: 1448 mm
Höhe: 962 mm
Radstand: 2250–2286 mm
Spur vorne: 1294 mm
Spur hinten: 1330 mm
Tank: 200 l
Gewicht: 608 kg

Zweiter Sieg für Audi, erster für Car Collection. Die Herren der Ringe feierten mit dem Evo-Modell des R8 LMS einen Doppelerfolg

Doppelsieg der Evolution

Auch bei der mittlerweile 15. Auflage der 24h von Dubai bleiben die deutschen Hersteller am Persischen Golf unbesiegt. Audi gelang mit den Kundenteams Car Collection Motorsport und MS7 by WRT ein Doppelsieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Der auch für viele deutsche Teams traditionelle Saisonauftakt in Dubai war schon vor der Rennfreigabe wieder ein viel diskutierter. Nach starken Trainingsleistungen der neuen Evo-Audi und des Grasser-Lambo wurde kurzerhand die Balance of Performance angepasst, um die V10-Mittelmotortflundern aus dem VW-Konzern entsprechend einzubremsen. Audi durfte fünf Liter weniger pro Tankfüllung mitnehmen, der Grasser-Lambo (und nur dieser)

bekam 20 kg zusätzlich verpasst. „Dass nur eine Startnummer eine BOP-Änderung bekommt, habe ich noch nie erlebt. Sonst geht das immer nach Auto, nie nach Startnummer. Pro Runde macht das etwa drei Zehntel aus. Aber dann müssen die Jungs halt mehr Gas geben“, schimpfte und motivierte Gottfried Grasser.

Ein Youngster mischt auf

Wie im Vorjahr hatte Mirko Bortolotti den grünen Lambo auf die Pole gefahren. Der Wiener mit italienischen Eltern war es auch, der in der ersten Rennstunde die meisten Führungskilometer sammelte. Doch schon bald bekamen die Siegeshoffnungen der österreichischen Mannschaft einen herben Dämpfer. Nach einer Kollision im Übrundungsverkehr lädierte man sich die Radaufhängung und fiel durch die fällige Reparatur weit zurück. Dank einer starken Aufholjagd reichte es für Bortolotti, Christian Engelhart sowie Rolf und Mark Ineichen letztlich noch zu P4.

„Ich freue mich so sehr! Ich bin neun-einhalb Stunden gefahren. Es war hart, aber dieser Sieg ist eine fantastische Belohnung.“

Rik Breukers

Schon als der GRT-Lambo noch um die Spitze fuhr, sorgte der erst 20-jährige Rik Breukers im Car-Collection-Audi für einige verwunderte Blicke, als der als Semi-Pro eingestufte Fahrer locker das Spitzentempo mitgehen konnte. Durch die starken Mitstreiter Christopher Haase, Frédéric Vervisch und Dimitri Parhofer war spätestens nach Breukers' Stint klar, dass der Audi mit der Nummer 88 ein ganz heißer Siegakandidat ist.

Die Führung ging eigentlich nur durch unterschiedliche Boxen-

sequenzen mal verloren, doch ein letztlich problemloses Rennen und auch ein souveräner Schlussstint des niederländischen Youngsters ließen am Ende keine Zweifel am Sieg aufkommen. „Ich freue mich so sehr für Audi, das Team und mich selbst. Ich bin neun-einhalb Stunden gefahren. Es war hart, aber dieser Sieg ist eine fantastische Belohnung“, strahlte Breukers. Kollege Vervisch ließ dazu die schnellste Rennrunde notieren.

Vorjahressieger Mercedes lag trotz des kleinsten Restriktors dank des Black-Falcon-Teams bis in die Nacht gut im Rennen und schnupperte sogar Führungsluft. Doch in der 16. Rennstunde erwischte es sowohl das im Vorjahr siegreiche 2er-Auto als auch das aussichtsreicher gelegene 3er-Schwesterfahrzeug. Während die Bremsprobleme der Nummer 2 letztlich behoben werden konnten (am Ende P15), war für die Nummer 3 durch eine gebrochene Aufhängung Schluss.

Das Hofor-Team, das aufgrund der nachteiligen BOP gar mit ei-

nem Rückzug seines AMG GT3 drohte, trat dann doch an – fiel aber aufgrund Kollisionsschäden kurz nach Halbzeit aus. Auch andere hatten so ihre Probleme. Der Mücke-Audi verlor Zeit, als nach Temperaturproblemen der Kühler getauscht werden musste. Der 66er-Attempto-Audi fiel mit defekter Antriebswelle aus, der Herberth-Porsche mit Bremsproblemen aussichtslos zurück, holte aber noch P2 in der A6-Am.

MRS: Sieg und 2 x Platz 2

So blieb am Ende nur noch der WRT-Audi übrig, der den späteren Siegern hätte gefährlich werden können. Hier hatte sich Christopher Mies eine Lebensmittelvergiftung zugezogen, weshalb Michael Vergers den Löwenanteil der Fahrzeit bekam. Ein starker Schlusspurt von Dries Vanthoor reichte am Ende dennoch „nur“ zu Platz 2 vor dem Scuderia-Praha-Ferrari.

Mercedes tröstete sich mit dem Klassensieg in der A6-Am, wo HTP Motorsport mit Bernd Schneider, Indy Dontje, Brice Bosi (der im Rennen nicht fuhr) sowie den beiden Österreichern Alexander Hrachowina und Martin Konrad erfolgreich war. „Wir hatten eine ganz andere Strategie als alle anderen. Deswegen sah es zu Beginn nicht so gut für uns aus. Aber zum Ende hin waren wir unheimlich stark, und ich glaube, wir haben zu Recht gewonnen. Das Glück war dieses Mal auf unserer Seite, wir hatten überhaupt keine technischen Probleme“, stellte Werksfahrer Schneider zufrieden fest.

Bestes Nicht-GT3-Auto wurde der Lamborghini Huracán Super Trofeo Evo des Wegberger Leipert-Teams (Schlotter/Rattenbury/Paverud/Al Mudhaf/Schandorf) auf Gesamtrang 14, der in der Klasse SPX gewann. Den zweiten Platz der Klasse sicherte sich der Porsche 911 GT3 Cup von MRS GT Racing (Neugebauer/Schneider/Mauricio/Derani), womit es hier also einen deutschen Doppelsieg zu feiern gab.

Die MRS-Truppe bringt mit ihren insgesamt fünf(!) in Dubai eingesetzten Autos aber noch weitere Pokale zurück an den Teamsitz in Lonsee. Zum einen dank ebenfalls Platz 2 in der für Cup-Porsche reservierten 991-Klasse (Zöchling/Rdest/Triller/Rödig/Matsushima). Dass das Auto überhaupt starten konnte, war nach einem Testcrash am Mittwoch nicht sicher. Doch eine Nachtschicht und eine nahe gele-



Nach dem Vorjahressieg haderte Mercedes 2019 mit der BOP und dem Rennpech. Auch in der GT4-Klasse hatten die „Sterne“ kein Glück. Einzig das HTP-Team konnte mit einem Sieg in der A6-Am-Klasse die Stuttgarter heuer in Feierlaune versetzen.

gene Richtbank (Teamchef Karsten Molitor: „Die kannten wir noch aus dem Vorjahr“) war das Auto aber rechtzeitig wieder fit.

Zum anderen durch einen Klassensieg in der GT4-Kategorie. Der neu vom Team angeschaffte BMW M4 GT4 (Kovac/Lestrup/Pekar/Tekaat) erbe rund zwei Stunden vor Schluss die Führung vom EEG-Mercedes, der mit Motorschaden ausgefallen war. Diesen Platz gab man danach nicht mehr ab. Ein Drama ereignete sich noch um P2 der Klasse: Der QSR-Mercedes rollte rund zehn Minuten vor Ende ohne Sprit aus, wodurch der Sorg-M4 (Meyer/Simon/Leib/Epp/Tibbett) noch den zweiten Platz holte. Der eigentlich genannte TCR-Audi des Sorg-Teams konnte nicht starten, nachdem sich nicht genug Fahrer gefunden hatten. So wurden die für den Audi vorgesehenen Stephan Epp und Simon Tibbett kurzerhand in den BMW angemeldet. Wie es in den Tourenwagenklassen in Dubai lief, lesen Sie in dieser MSa auf Seite 26. ■



Die Sieger von Car Collection (v.l.): Haase, Parhofer, Breukers, Vervisch



Trotz schlechter BOP: HTP gewann mit Mercedes die A6-Am-Klasse



Das mit fünf Autos angereiste MRS-Team holte im BMW M4 den GT4-Sieg

24H SERIES

Dubai (UAE), 11./12. Januar

1. Lauf, Rennen über 24 Stunden; 74 Teams gestartet, 57 gewertet

1.	#88	Parhofer/Haase/Vervisch/R. Breukers	Car Collection Motorsport	Audi R8 LMS	A6-Pro	607 Runden
2.	#7	Al Saud/Vergers/Mies/D. Vanthoor	MS7 by WRT	Audi R8 LMS	A6-Pro	+1 Runde
3.	#11	Pisarik/Kral/Malucelli	Bohemia Energy with Scuderia Praha	Ferrari 488 GT3	A6-Pro	+4 Runden
4.	#63	Bortolotti/Engelhart/R. Ineichen/M. Ineichen	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3	A6-Pro	+7 Runden
5.	#99	Minsky/Bachler/Foster/Dienst/Schothorst	Attempto Racing	Audi R8 LMS	A6-Pro	+10 Runden
6.	#9	Winkelh./Ortmann/Weishaupt/Mücke/Feller	BWT Mücke Motorsport	Audi R8 LMS	A6-Pro	+10 Runden
7.	#25	Hrachowina/Konrad/Schneider/Dontje/Bosi	HTP Motorsport	Mercedes-AMG GT3	A6-Am	+12 Runden
8.	#91	Allermann/Bohn/R. Renauer/A. Renauer	Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	A6-Am	+13 Runden
9.	#34	Dr. Kirchoff/Edelhoff/Grimm/Vogler	Car Collection Motorsport	Audi R8 LMS	A6-Am	+15 Runden
10.	#92	Yu/Hui/Au/Tse	Team Porsche Centre Hong Kong	Porsche 911 GT3 R	A6-Am	+15 Runden



Bis 2016 führt in
Audi, Gyrone, etc.
schie noch die
Hersteller in der LMP1
Klasse. Und 2016

Die LMP1-Dunkelkammer

Die Langstreckenszene versucht fieberhaft zu entschlüsseln, welcher Hersteller was macht. Letzte Woche gab es Neuigkeiten von der amerikanischen DPI-Front, jetzt erklärten Herstellervertreter bei der Autosport-Show in England ihre Position in Bezug auf DPI und LMP1.

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

Das Rätselraten im Prototypensport ist in vollem Gange: Wer macht in Zukunft was? Im Dezember hat die FIA das LMP1-Hypercar-Reglement für die Sportwagen-WM und Le Mans abgesegnet: 1000-PS-Wummen mit Hybrid.

In Amerika fährt das günstige Gegenmodell DPI: Normale Prototypen ohne Hybrid, maximal 650 PS.

Jetzt, wo die Reglements nebeneinanderliegen, werden die Hersteller Entscheidungen treffen. Beim IMSA-Saisonvortest in Daytona lernten wir letzte Woche: Ford und Hyundai sind Kandidaten für ein DPI-Auto ab 2020, dazu gibt es Gerüchte um einen japanischen Hersteller (Subaru?), der mit Oreca zusammenspannen will, sowie einen ungenannten europäischen Hersteller – vermutlich aus Deutschland.

Die Kostenfrage als Krux

Das Hauptaugenmerk in Amerika liegt auf den Kosten: Ein DPI-Auto ist billig bei der Entwicklung und den Einsatzkosten. Das Gegenteil in Europa: Viele Hersteller sagen, das neue Hypercar-Reglement sei viel zu teuer, und

die Zahlen, die ACO und FIA ansetzen, seien viel zu niedrig.

Im Moment ist eigentlich nur ein Hersteller für das Hypercar-Reglement gesetzt, das aber September 2020 gelten wird, nämlich Toyota. Bis zu sechs weitere Hersteller haben an den Verhandlungen der LMP1 Technical Working Group teilgenommen. Doch die Teilnahme an den Sitzungen ist natürlich nicht gleichbedeutend mit einer Teilnahme an der Sportwagen-WM.

Bei der Autosport Show in Birmingham am letzten Wochenende waren fast alle Hersteller anwesend, die an den Sitzungen der LMP1 Working Group teilnahmen. Gehen wir die Kandidaten der Reihe nach durch.

BMW? Sportchef Jens Marquardt hat bereits klargemacht, dass ein zeitnahe Einstieg auszuschließen ist.

Ford? Der amerikanische Autogigant war lange Zeit das Hauptziel der WM-Ausrichter, aber man scheint das Duell gegen die IMSA-Serie verloren zu haben. Massive Budgetkürzungen lassen allenfalls ein DPI-Engagement wahrscheinlich erscheinen.

Toyota? Die Japaner treiben das neue LMP1-Reglement in ihrem Sinne voran, sie wollten Hybrid und Allradantrieb. Ein Verbleib ist wahrscheinlich, aber wir haben auch schon Pferde kotzen sehen.

Peugeot? Nach dem überhasteten Ausstieg aus der Rallycross-WM galten die Franzosen plötzlich als ganz heißer LMP1-Kandidat. Pustekuchen! „Es gibt kein Le-Mans-Projekt, und wir haben auch nicht an den LMP1-Meetings teilgenommen“, erklärt Peugeot-Sportchef Bruno Famin. „Der Peugeot-Vorstand hat jede Form von Werksport auf unbefristete



Nachfolger des Ferrari LaFerrari als LMP1-Basis?



Aston Martin: Valkyrie-LMP1 mit Red Bull?



Geplatzt: Ford hat die LMP1-Pläne gecancelt

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

Zeit ausgesetzt, um das eingesparte Geld in die Entwicklung von Hybrid- und Elektroautos zu investieren.“ Mit der Aussage ist klar: Peugeot kommt definitiv nicht.

McLaren? Dort arbeitet mit Zak Brown ein Ankündigungsweltmeister als Motorsportchef: Im letzten Jahr erklärte er den Medien zum Beispiel, dass McLaren für 2018 ein DPI-Auto baue und ein Zwei-Wagen-Team in der IndyCar-Serie einsetzen werde. Beides ist bekanntermaßen nicht passiert. McLaren hat andere und dringendere Probleme, das beständige Manager der britischen Sportwagenfirma in Birmingham. „Erstens F1, zweitens F1, drittens F1...“, so beschreibt ein leitender Angestellter die Prioritätenliste im Hause McLaren. Und ein Auto für Le Mans? „Zeitnah ganz sicher nicht, wir haben klare Vorgaben vom Aufsichtsrat mit klaren Prioritäten – und ein Engagement in Le Mans zählt nicht dazu!“

Nur zwei lauwarme Eisen?

Bleiben zwei Hersteller, die bei vielen Beobachtern fast schon als gesetzt galten für einen LMP1-Einstieg: Aston Martin und Ferrari. Beide Hersteller haben aktiv an den Reglements-Gesprächen teilgenommen, und es gab sogar Gerüchte, dass der Vorstand von Aston Martin ein LMP1-Projekt bereits verabschiedet habe.

Doch dem ist leider nicht so: Ein Prodrive-Mitarbeiter bestätigte in Birmingham, dass man nur mit Vorausplanungen beim Motor begonnen habe – mehr nicht. Interessant: Es wird wohl auch erwogen, den Motor des Mercedes AMG Project One zu verwenden. Aston Martin hat ja bei den Straßenmotoren bereits weitreichende Kooperationen mit AMG – dito im Rennsport in den Klassen GTE und GT3. Prodrive-Boss David Richard bestätigte: „Man benötigt rund 18 Monate vom Startschuss des LMP1-Programms bis zum ersten Rennen.“ Der Brite ließ aber auch durchblicken, dass der Startschuss noch nicht gegeben wurde.

Offenbar gibt es bei Aston Martin zwei gegenläufige Strömungen: Die eine setzt auf das DTM-Engagement, eine andere Gruppe will Aston Martin unbedingt nach Le Mans lotsen – das erzeugt Reibungen.

Allerdings gibt es bei den Briten noch einen Player – und der kommt aus Österreich: F1-Partner Red Bull bestätigte schon vor Weihnachten Planspiele für Le Mans. Die Red-Bull-Ikone Adrian

Newey zeichnet für das Hypercar-Design des Valkyrie-Modells verantwortlich. Und Red-Bull-Sportchef Helmut Marko feiert 2020 den 50. Jahrestag seines Le-Mans-Sieges.

Sagen wir es so: Aston Martin bleibt aktuell der stärkste Anwärter für ein konkretes LMP1-Projekt. Ob die Briten im September 2020 am Start stehen können, ist aber noch ziemlich unklar.

Ferrari: LMP1 neben F1?

Last but not least hat sich auch Ferrari als aktiver Teilnehmer in den LMP1-Diskussionen erwiesen. Was erstaunt, weil jede Form von Prototypensport vom F1-Thema überlagert und dominiert wird. Doch offenbar steckt der Nachfolger des Hybrid-Hypercars Ferrari LaFerrari bereits in der Pipeline – und ebenso offenbar erwägt die Kundensport- und GT-Abteilung, dem Vorstand ein LMP1-Projekt auf Basis dieses

„Der Vorstand von Peugeot hat jede Form von Werksport auf unbefristete Zeit ausgesetzt, um das Geld in die Entwicklung von Hybrid- und Elektroautos zu investieren“

Peugeot-Sportchef Bruno Famin

neuen Supersportwagens vorzuschlagen. Jedoch ist das „offenbar“ dieser Aussage recht vage, denn ähnlich wie bei McLaren gilt die Kernsorge bei Ferrari der Formel 1: Der WM-Titel muss her, und zwar schleunigst. Und zweitens sind die Technik-Ansätze für das neue Ferrari-Hypercar für die Straße und das neue LMP1-Reglement offenbar alles andere als kongruent, wie ein Ferrari-Mitarbeiter in Birmingham erklärte.

Außerdem könne eine LMP1-Präsentation beim Vorstand frühestens Mitte 2019 erfolgen, so die Quelle. Das schließt einen LMP1-Einsatz für 2020 aber völlig aus. Fazit: Zwei mögliche LMP1-Einsteiger, aber mit vielen Fragezeichen und Unsicherheiten.

Vielleicht war es doch nicht so clever, auf aufwendige und teure Techniklösungen wie Hybrid und Allrad zu setzen ... ■

GT MASTERS: VOLLE HÜTTE

Über 30 Nennungen lagen im Rahmen der Früheinschreibung beim ADAC GT Masters bis Mitte Dezember bereits vor. Das Team Rosberg hat sich von Lamborghini getrennt und startet auch nicht mehr im ADAC GT Masters.



Doch es gibt einige Neuzugänge wie HCB Rutronik, die Carrie Schreiner als erste Fahrerin verkündet haben. Auch das Team T3 Motorsport plant einen Einsatz mit Audi. Prosport setzt mit Daniel Keilwitz und Maxime Martin auf Aston Martin. Phoenix Racing, Team75 Bernhard und MRS Racing haben verkündet, weitermachen zu wollen. Für die neue GT4-Klasse liegen ebenfalls über 30 Nennungen vor.

VLN: CAYMAN MAL DREI

Die Cayman-Trophy by Manthey-Racing bekommt 2019 Zuwachs mit dem neuen Cayman-Modell. Deshalb wird es neuerdings auch drei Wertungsklassen geben. Eine für die bisherige Generation, eine für die neuen 718 Cayman GT4 (Typ 982) und eine Gesamtfahrerwertung für beide Fahrzeuggenerationen. Weitere Neuerung: Die bisherige Generation des Cayman GT4 CS bekommt neben der A-Permit-Zulassung nun auch eine B-Permit-Zulassung. Hier wird mittels eines Air-Restriktors die Leistung der Autos auf rund 300 PS reduziert und Zusatzgewichte heben das Mindestgewicht auf 1350 Kilo an.

24H WIEDER MIT RTL NITRO

Der Fernsehsender RTL Nitro und das 24h-Rennen Nürburgring setzen ihre Partnerschaft weiter fort. So kommen die Fans auch in Zukunft in den Genuss der Live-Übertragung des Langstreckenklassikers. RTL Nitro arbeitet dafür mit einem 90-köpfigen Team.

GINETTA: LMP1-COMEBACK?

Am Rande der Autosport Show in Birmingham ließen Ginetta-Ingenieure durchblicken, dass es doch noch zu einem Comeback der Briten in der LMP1-Klasse kommen könnte: „Wir arbeiten mit Hochdruck daran, einen Neustart möglich zu machen“, sagte ein Ginetta-Mitarbeiter. Nach finanziellen Problemen des Einsatzteams TRSM Racing mit chinesischen Sponsoren fuhr Ginetta 2018 nur in Le Mans. Danach folgte noch ein Wechsel des Motorpartners von Mecachrome auf AER – aber keine weiteren Renneinsätze.

UNITED AUTOSPORT: PLÄNE

Das United-Autosport-Team des McLaren-Rennchefs Zak Brown will die kommende Saison der Sportwagen-WM, die nach dem 24h-Rennen in Le Mans 2019 in Silverstone startet, mit einem LMP2-Ligier bestreiten. Als Fahrer hat der umtriebige Teamchef Phil Hanson und Felipe Albuquerque an Land gezogen.

BRABHAM-GTE FÜR WEC

Ex-Rennfahrer David Brabham hat anlässlich der Autosport International Show in Birmingham bestätigt, dass sein Team ab 2021 mit einem GTE-Ableger des im Mai 2018 vorgestellten Sportwagenmodells Brabham BT62 in der Sportwagen-Weltmeisterschaft (WEC) antreten will. „Wir haben bereits mit der



konzeptionellen Vorarbeit für das GTE-Rennauto begonnen“, erklärte Brabham. Der 700-PS-Flitzer ist bisher nur als Trackday-Auto erhältlich. Für die Homologation in der GTE-Klasse ist aber auch eine Straßenzulassung zwingend vorgeschrieben, die nun über einen Nachrüst-Kit sichergestellt werden soll.

Stéphane Peterhansel
leistet sich im Mini Buggy
zu viele Fehler



Opfer im Land der Inkas

In dieser Zwischenbilanz geht es nicht um die verbliebenen Siegakandidaten, sondern um die Gescheiterten. Zwei Topfavoriten, Giniel de Villiers im Toyota und Vorjahressieger Carlos Sainz (Mini Buggy) mussten ihre Hoffnungen schon früh begraben. Ein Schicksal, das sie mit den Mini-Piloten Orlando Terranova und Yazeed Al-Rajhi teilten.

Von: **Claus Mühlberger**

Zwischen dem Redaktionsschluss für diese Ausgabe von Motorsport aktuell (am Montag, 14. Januar) und dem Erscheinungstag (Mittwoch, 16. Januar) fällt die Entscheidung im Kampf um den Sieg. Deswegen sind in dieser Geschichte natürlich keine belastbaren Prophezeiungen über Sieger und Besiegte möglich. Doch wer die Rallye mit Sicherheit NICHT gewinnen

wird, ließ sich natürlich schon am Ruhetag festhalten.

Nummer 1 in der Galerie der gescheiterten Favoriten ist Vorjahressieger Carlos Sainz im Mini Buggy. Der Spanier, der extra für diese Rallye vier Kilo abgespeckt hatte, büßte nach einem starken Auftakt am dritten Tag alle Chancen ein, als er mit seinem Buggy einen Felsbrocken hart traf. „Ein Querlenker an der Vorderachse ist gebrochen“, berichtete Copilot Lucas Cruz. „Es war ein glatter Schnitt, so wie wenn man ein Stück Chorizo-Wurst abschneidet.“

Sainz wollte zunächst nicht akzeptieren, dass dieses Malheur eine mehrstündige Wartezeit auf den Service-Laster bedeutete. „Aber er musste einsehen, dass wir kein passendes Ersatzteil hatten“, sagte Cruz. Trotz des aussichtslosen Rückstands von mehr als vier Stunden machte der Vorjahressieger unverdrossen weiter und strafte damit all diejenigen Lügen, die dem Spanier eine bisweilen divenhafte Attitüde unterstellt haben. Nach dem extrem harten fünften Tag war Sainz sogar wieder zu Späßen aufgelegt.

Er machte ein Selfie von seinem dreckverkrusteten Gesicht. „Das ist für meinen Formel-1-Sohn“, grinste er. „Damit der mal sieht, wie es in der Wüste zugeht.“

Das zweite prominente Opfer an Rallyetag 3 war das Toyota-Team Giniel de Villiers/Dirk von Zitzewitz. Die Siegermannschaft der Dakar-Rallye 2009 (im VW Touareg) verlor ebenfalls mehr als vier Stunden auf die Spitze. Im dichten Staub trafen sie mit ihrem Toyota Hilux einen Stein so unglücklich, dass Unterfahrschutz und Ölwanne des V8 über Gebühr litten. Der Ölfilter war beschädigt und undicht.

Fortan fungierten de Villiers und von Zitzewitz als schnelle Servicecrew für den zur Halbzeit führenden Nasser Al-Attiyah. Die beiden karriolten fast zwei Zentner an Ersatzteilen durch die Wüste. Für das Toyota-Team, das seit einer gefühlten Ewigkeit dem ersten Dakar-Sieg hinterherrennt, war die Ausgangslage nicht sonderlich bequem. Denn nicht weniger als drei Mini-Crews lagen in Lauerstellung: Stéphane Peterhansel (Buggy) sowie die Allrader des Spaniers Nani Roma

und des Polen Jakub Przygonski. Teamkollege Yazeed Al-Rajhi hingegen hinkte nach vielen Reifenschäden und einer gebrochenen Spurstange weit hinterher.

Ein weiterer Mini-Fahrer, Orlando Terranova, musste schon früh mit angeknackster Bandscheibe ins Krankenhaus. Nach vier Tagen Pause fühlte sich der Argentinier aber wieder fit genug, um nach dem Ruhetag die Geschäfte wieder aufzunehmen. Denn in diesem Jahr durften die in der ersten Hälfte Ausgeschiedenen in der zweiten Hälfte wieder an den Start gehen – ein Novum in der Geschichte der härtesten Rallye der Welt.

Ein Überraschungsmann konnte von dieser großzügigen Regelung nicht profitieren. Der polnische Dakar-Rookie Aron Domzala war mit seinem gemieteten Toyota Hilux schon bis auf Platz 8 vorgedrungen, als ihm der dicke Staub am fünften Tag zum Verhängnis wurde. Domzala rutschte in eine 150 Meter tiefe Schlucht. Die Crew blieb unverseht, aber für die Bergung des Autos musste ein Transporthubschrauber angefordert werden. ■

Nasser auf der Jagd

Nasser Al-Attiyah lag zur Halbzeit der Rallye in Führung. Der Katari profitierte auch von seiner unglaublichen Lässigkeit.

Manchmal ist Nasser Al-Attiyah die Inkarnation eines geduldigen Esels. Beim Ruhetag posierte der Katari so ausdauernd für Selfies der Fans, dass man fast meinen konnte, er wolle sämtliche 900 000 Einwohner von Arequipa persönlich kennenlernen.

„No problem“, versicherte der 49-Jährige jedem Einzelnen und lächelte und lächelte. Unter sportlichen Gesichtspunkten hatte Al-Attiyah auch allen Grund zu guter Laune, denn nach einer eher durchwachsenen Dakar 2018, als er trotz vieler Probleme doch noch Zweiter wurde, startete er diesmal weitgehend problemfrei. „Wir hatten in den ersten fünf Tagen lediglich zwei Reifenschäden“, sagte er. „Ansonsten läuft

der Hilux absolut problemfrei.“ Nur über den Grundspeer seines Allradlers mokierte er sich: „Die Mini Buggy sind auf den Geraden viel schneller. Die gehören anders eingestuft.“

Für Al-Attiyah ist diese Ausgabe der Rallye eine der härtesten. „Speziell wegen des vielen Fehfch und der oft extrem schlechten Sicht.“ Die Laune will er sich davon aber nicht verderben lassen, gemäß seinem Wahlspruch: „Gebt mir Sand und ich bin glücklich.“ ■ CM



Al-Attiyah/Baumel im Toyota

Deutsches Damen-Doppel

Hilfe vom Gegner

Dakar-Rookie Annett Fischer und ihre Copilotin Andrea Peterhansel schlugen sich in den ersten Tagen mit ihrem Can-Am-Side-by-Side sehr achtbar. Auch weil ihnen die Konkurrenz half.

Stück für Stück haben sie sich nach vorne gearbeitet. Nach vier Tagen lagen Fischer und Peterhansel schon auf Platz 12 in der Side-by-Side-Klasse. Doch dann der Rückschlag: „Wir rumpelten über

zwei Felsen, und plötzlich hatten wir drei Plattfüße.“ Weil nur zwei Ersatzräder mitreisen, war guter Rat teuer. Doch die Konkurrenz half aus: Bruno Varela borgte den Blondinen ein Rad. „Aber leider passte die Felge nicht“, sagte Fischer. Die Rettung nahte in Gestalt des Renn-Trucks von Mathias Behringer. Der Deutsche griff zur Flex und schliff die Radschrauben passend. „Das war wahrer Dakar-Spirit“, sagte Fischer. Behringers Hilfe war eine wahrhaft noble Geste: Der Deutsche arbeitet nämlich für South Racing, einen direkten Konkurrenten. ■ CM



Annett Fischer und Andrea Peterhansel im Can-Am-Side-by-Side

NACHRICHTEN

VIELBESCHÄFTIGTER SÉBASTIEN LOEB

Drei Tagessiege im privaten Peugeot und Platz 5 im Zwischenklassement mit exakt 40 Minuten Rückstand auf Spitzenreiter Nasser Al-Attiyah im Toyota – das war die Bilanz von Sébastien Loeb kurz nach dem Ruhetag. „Bei meinem ersten Tagessieg war ich komplett überrascht, wie schnell wir sind“, sagte der neunfache Weltmeister, der einen privat eingesetzten Peugeot 3008 DKR fährt. „Ich habe den ganzen Tag niemanden gesehen.“ Nach der Rallye hat es Loeb eilig: „Ich fliege sofort von Lima nach Europa zu meinem ersten Test mit dem Hyundai WRC. Dann geht's umgehend weiter



Starker Auftakt: Loeb im Peugeot

zur Rallye Monte Carlo.“ Am 9. Februar ist Loeb dann das große Zugpferd fürs Publikum beim Saisonfinale der Trophée Andros im Pariser Stade de France. Der Franzose startet bei den Rennen auf einem Eis-Oval als Teamkollege von Franck Lagorce in einem allradgetriebenen Elektro-Prototyp.

ESPRESSO AN BORD

Carlos Sainz hatte zwar früh Pech, bei der fünfständigen Reparaturpause mitten in der Wüste konnte sich der Spanier aber wenigstens an einem starken Kaffee laben. Beifahrer Lucas Cruz ist im Mini Buggy nämlich nicht nur fürs Navi-



Sainz nach einem harten Tag

gieren und fürs Schrauben zuständig, sondern auch für die Zubereitung von erfrischenden Heißgetränken. Die Maschine passt für Kapseln und ist nicht größer als eine kleine Thermoskanne. „Sie kostet gerade mal 80 Euro und funktioniert prima“, sagt Cruz stolz.

ÜBERFLÜSSIGER UNFALL

Eine grobe Unsportlichkeit war der Grund für die Disqualifikation von Kamaz-Werksfahrer Andrej Karginov. Der Russe, der bis zu diesem Zeitpunkt auf Platz 2 in der Lastwagen-Kategorie lag, fuhr am fünften Tag in offenem Gelände einen Zuschauer über den Haufen. Der Mann, ein 60-jähriger Motorrad-Tourist aus Südafrika, erlitt einen Schienbeinbruch und wurde mit dem Rettungshubschrauber evakuiert. Fan-Videos zeigen, dass klare Sicht herrschte und dass Karginov mit seinem Zehntonner den Zuschauern wohl leicht hätte ausweichen können. Stattdessen fuhr der Russe mit kaum reduziertem Tempo direkt auf die Gruppe zu. Vier Personen



Weg vom Fenster: Karginov

konnten sich in letzter Sekunde retten, ein Mann wurde überfahren. Als Grund für den Wertungsausschluss nannten die Kommissare, dass der Kamaz-Pilot nicht wie vorgeschrieben stoppte und Erste Hilfe leistete. Die Profi-Piloten schüttelten den Kopf über Karginovs Verhalten. „Das war völlig unakzeptabel und komplett unnötig“, meinte Dakar-Veteran Dirk von Zitzewitz (Toyota). „Meiner Meinung nach hätte der Kamaz-Fahrer ausweichen können“, sagte Carlos Sainz.

Es ist angerichtet



Volle Hütte: Bei der Präsentation der WM-Teams platze die Messehalle aus allen Nähten

Nach dem großen Erfolg im Vorjahr lud der WM-Promoter erneut zur Autosport-Show in Birmingham. Zwei Wochen vor dem Saisonstart präsentierten die Hersteller dort ihre neuen Werkswagen und Fahrerriegen.

Von: **Reiner Kuhn**

Machen wir es kurz: Die Rallye-WM steht erneut vor einer hoch spannenden Saison. Das liegt nicht nur am gelungenen Reglement und der daraus resultierenden Leistungsdichte. Zudem haben mit Citroën, Hyundai und Toyota gleich drei Hersteller klare Titelambitionen. So haben sich die vier Werksteams für die bevorstehende WM-Saison aufgestellt:

Citroën Racing

Nach zwei enttäuschenden Jahren hat sich die französische Werksequipe reorganisiert und neben Weltmeister Sébastien Ogier den

Finnen Esapekka Lappi verpflichtet. Beide sollen dafür sorgen, dass im Jubiläumsjahr zum 100-jährigen Bestehen der Marke mit den zwei Zacken am Saisonende der Fahrertitel nach Frankreich kommt. „Wir konzentrieren uns auf dieses eine Ziel“, sagt Teamchef Pierre Budar, der seit einem Jahr das Ruder in der Hand hält. „Wir hatten jetzt genügend Zeit, um das Team neu zu ordnen. Nun werden wir sehen, ob die Maßnahmen ausgereicht haben.“ Die Techniker haben einiges am C3 WRC verändert, vor allem die Aufhängung und die Fahrwerksgeometrie. Jetzt sollen die Erfahrungen der beiden neuen Fahrer helfen, dem Auto den letzten Schliff zu geben. „Ich bin überzeugt, dass der C3 WRC das schnellste Auto sein wird, wenn wir noch ein paar Kleinigkeiten verändern“, meint der von Toyota gekommene Lappi nach den ersten Testfahrten. Budar freut sich über solche Sätze seiner neuen Piloten: „Sie kamen von zwei unterschiedlichen Fahrzeugen. Da war es eine nette Überraschung, als sie uns die gleichen Hinweise gaben, was wir besser machen

könnten. Das ergab ein ziemlich klares Bild.“ Da mit Weltmeister Ogier auch Red Bull von M-Sport zu Citroën wechselte, ändert sich auch das Fahrzeugdesign.

Hyundai

Teamchef Michel Nandan musste nach fünf Jahren ohne Titel seinen Posten räumen und den Stab an Andrea Adamo übergeben. „Ich werde nicht dafür bezahlt, damit man mich liebt, sondern damit wir Erfolg haben“, stellt dieser beim ersten öffentlichen Auftritt klar und will damit scheinbar zeigen: Bei Hyundai weht ein neuer Wind, nachdem man Hayden Paddon aussortierte und sich die Dienste von Sébastien Loeb sicherte. Der Rekordweltmeister wird sechs Läufe im dritten Auto bestreiten und sich dabei mit Dani Sordo abwechseln. „Es ist mir lieber, Loeb fährt bei uns als gegen mich“, sagt Vizeweltmeister und Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville. Zusammen mit Andreas Mikkelsen soll der Belgier dafür sorgen, dass im sechsten WM-Jahr endlich der Hersteller-Titel eingefahren wird, ganz abgesehen von den

eigenen Ambitionen. „Das Ziel ist das gleiche wie in den Jahren zuvor: Wir wollen um die Titel kämpfen. Das ist wichtig für Hyundai und unsere N-Marke“, so Teamchef Adamo. „Wir müssen sicherstellen, dass wir jederzeit und überall unser Bestes abliefern.“ Ausreden kann es aus seiner Sicht nicht geben: „Wir haben alles, um zu siegen. Es gibt nichts, was im Vergleich zur Konkurrenz fehlt. Wir sind auch auf der technischen Seite richtig aufgestellt und haben die wohl stärkste Fahrerriege – Thierry, Andreas, Dani und Sébastien sind alles Spitzenpiloten.“

Toyota

Die Titelverteidiger in der Hersteller-Wertung haben für die bevorstehende Saison große Ziele. „Wir wollen alle Titel gewinnen“, sagt Teamchef Tommi Mäkinen selbstbewusst und sieht seine Mannschaft dafür gut aufgestellt. Denn neben Ott Tänak, der im vergangenen Sommer drei WM-Läufe in Folge gewann, und Routinier Jari-Matti Latvala sitzt nun Kris Meeke hinterm Yaris-WRC-Steuer. Auch technisch wird bei Toyota regel-

mäßig nachgelegt. So wird das Werkstrio zum Saisonauftakt erneut eine neue Motorenausbaustufe erhalten. Weiteres Plus: die heimischen Schotterpisten rund um den Firmensitz nahe dem finnischen Rallye-Mekka Jyväskylä. Kein anderes Werksteam kann auf ähnlich ideale Teststrecken zurückgreifen, ohne einen der streng reglementierten Testtage zu nutzen. Toyota-Pilot Ott Tänak gilt auch bei der Konkurrenz als der große Titelfavorit. Druck verspürt er deshalb keinen. „Warum auch? Ich mach einfach mein Ding“, so der 30-jährige Este. Trotz Platz 2 im Vorjahr sieht sein Plan einen Sieg beim Auftakt in Monte Carlo nicht vor. „Sichere Punkte sind mir zu Saisonbeginn lieber. Als WM-Dritter nach Mexiko zu reisen, wäre schon wegen der Startposition besser“, weiß Tänak. Aber auch, dass er mit Latvala und Meeke zwei Kollegen im Team hat, die ebenso wie er bei jedem WM-Lauf gewinnen können. Dieses Luxusproblem gibt es nur bei Toyota.

M-Sport Ford

Trotz der großen Erfolge in den vergangenen zwei Jahren hat es die britische Edelschmiede schwer. Zwar sind neben Ford auch die bekannten Partner wie Castrol und Michelin weiterhin an Bord, es fehlt allerdings ein großer Hauptsponsor, um die dünne Finanzdecke zu stärken. Folglich musste Boss Malcolm Wilson bei der Zusammenstellung seiner Fahrerriege auf bewährte Fahrer zurückgreifen. Elfyn Evans, der die vergangene Saison mit zwei Podestplätzen als Siebter abschloss, sitzt erneut in einem Ford Fiesta WRC. Daneben bestreitet der 24 Jahre junge Teemu Suninen sämtliche WM-Läufe. Bei der Rallye Monte Carlo und der Rallye Schweden ergänzt der WRC2-Weltmeister von 2017, Pontus Tidemand, das Aufgebot. Nachdem im Vorjahr Sébastien Ogier seinen Fiesta WRC erstmals mit Dämpfern von ZF Race Engineering ausrüsten lies, wird nun die Zusammenarbeit mit M-Sport intensiviert und die Schweinfurter Spezialisten sind ab sofort offizieller Partner der Briten. Nach einem gelungenen Monte-Test Anfang des Jahres steigt im Team die Zuversicht. „Man sollte uns auf dem Zettel haben. Wenn wir alles zusammenbekommen, bin ich mir sicher, dass wir für die ein oder andere Überraschung gut sind“, sagt Teamchef Richard Millener. ■



Citroën C3 WRC: Ogiers neuen Dienstwagen zielt wieder das Bullen-Logo



Hyundai i20 WRC: Fetzige Streifen bestimmen den neuen Look



Toyota Yaris WRC: Das Weltmeister-Auto zeigt sich nahezu unverändert



Ford Fiesta WRC: Mangels Sponsor wieder im firmeneigenen Blau

GRÖNHOLMS COMEBACK

Seit neun Jahren, seit der Schweden-Rallye 2010, hat Marcus Grönholm keine Rallye mehr bestritten. Bei seiner Lieblings-Veranstaltung in Värmland gibt der zweimalige Weltmeister im Februar ein einmaliges Gastspiel. Dazu bekommt er von seinem früheren Konkurrenten Tommi Mäkinen einen Toyota Yaris WRC hingestellt.

FREIE STARTNUMMERN

Wie in der Formel 1 konnten die Topteams der Rallye-WM ihre Startnummern frei wählen. Die Nummer „1“ bleibt natürlich den Weltmeistern Sébastien Ogier/Julien Ingrassia vorbehalten. Die höchste Nummer zielt den Hyundai von Andreas Mikkelsen und Anders Jæger, die mit der 89 ihr Geburtsjahr auswählten.

- 1 Ogier/Ingrassia (Citroën)
- 3 Suninen/Salminen (M-Sport)
- 4 Lappi/Ferm (Citroën)
- 5 Meeke/Marshall (Toyota)
- 6 Sordo/Del Barrio (Hyundai)
- 8 Tänak/Järveoja (Toyota)
- 10 Latvala/Anttila (Toyota)
- 11 Neuville/Gilsoul (Hyundai)
- 19 Loeb/Elena (Hyundai)
- 33 Evans/Martin (M-Sport)
- 89 Mikkelsen/Jæger (Hyundai)

WM-KALENDER 2019

Los geht die Saison traditionell mit der Rallye Monte Carlo. Die neu hinzugekommene Rallye Chile findet mit nur einer Woche Pause im direkten Anschluss an den WM-Lauf in Argentinien Anfang Mai statt. Das Finale bleibt in Australien.

- 22.–27.01. Monte Carlo
- 14.–17.02. Schweden
- 07.–10.03. Mexiko
- 28.–31.03. Frankreich (Korsika)
- 25.–28.04. Argentinien
- 09.–12.05. Chile
- 31.–02.06. Portugal
- 13.–16.06. Italien (Sardinien)
- 01.–04.08. Finnland
- 22.–25.08. Deutschland
- 12.–15.09. Türkei
- 03.–06.10. Großbritannien
- 24.–27.10. Spanien
- 14.–17.11. Australien

„In zwei Jahren ist Schluss“

Das erste Interview der Saison gebührt dem Weltmeister. Sébastien Ogier über sein neues Team und Auto, die Titelrivalen und das Ende seiner Karriere.

Von: **Reiner Kuhn**

Haben Sie den sechsten Titel ausgiebig genossen?

Um ehrlich zu sein, war ich nach der Rallye Australien komplett ausgepumpt. Danach standen noch diverse Preisverleihungen und kurz vor Weihnachten Testfahrten an. Ich reiste also völlig platt in den Urlaub. Nur gut, dass ich mich schnell erholen kann. Bis auf eine kleine Erkältung bin ich fit, wenn auch nicht in Bestform. Aber keine Sorge, bis zur Monte werde ich das sein.

Sie wechselten von M-Sport zu Citroën. Was ist anders?

Auch wenn bei M-Sport ebenso professionell gearbeitet wurde, ist nahezu alles neu. Andere Leute, eine andere Arbeitsweise und so weiter. Der größte Unterschied liegt aber im Auto.

Wie oft saßen Sie schon in Ihrem neuen Dienstwagen?

Im Vorjahr fuhr ich je zwei Tage auf Schotter und Asphalt, um vom C3 WRC ein Bild zu bekommen, ein paar Dinge auszuprobieren und eine Basiseinstellung zu finden. Diese Woche testen wir eineinhalb Tage für die Rallye Monte Carlo. Das ist zwar genauso viel wie zum Saisonstart 2017 mit dem Fiesta, aber doch etwas völlig anderes.

Warum das?

Weil damals alle ein neues Auto hatten. Jetzt sitzen aber fast alle im gleichen Auto wie im Vorjahr. Das wird gerade zu Beginn eine große Herausforderung. Es geht darum, mich möglichst schnell im C3 wohlfühlen.

Wo unterscheiden sich der C3 und Fiesta WRC?

In vielen Bereichen, schon wegen der Philosophie, die dahintersteckt. Der C3-Motor ist stärker und hat auch einen breiteren Leistungsbereich. Das Chassis fühlt sich anders an. Aber das liegt eher



„Wenn du Weltmeister werden willst, solltest du nicht auf deine Konkurrenten schauen, sondern auf dich selbst.“

Sébastien Ogier

daran, dass ich noch an den optimalen Abstimmungen beim Fahrwerk und den Differenzialen feile.

Was erwarten Sie vom Saisonauftakt?

Da ist, wie immer, alles möglich. Dass bei der Rallye Monte Carlo selten klare Bedingungen vorherrschen und keiner weiß, wo es genau hingehet, macht zwar den Reiz des Saisonauftakts aus, es macht ihn aber nicht einfacher. Bei Nässe, Regen, Eis und Schnee geht es wie gehabt um den besten Kompromiss. Auf trockenem Asphalt bin ich mir ziemlich sicher, dass unser Paket prima funktioniert. Das habe ich ja schon gesehen, bevor ich zu Citroën wechselte. Für uns geht es darum, gut in die Saison zu starten und möglichst viele Punkte mitzunehmen.

Konzentriert sich Citroën auf den Gewinn des Fahrer-Titels und damit auf Sie?

Ja, das ist der Plan. Für mich per-

sönlich zählt eh nur die Fahrerkrone. Citroën Racing konzentriert sich ebenfalls auf diesen Titel. Mit nur zwei Autos sind bei der Leistungsdichte und gegen die Teams von Toyota und Hyundai die Chancen auf den Herstellertitel sehr gering.

Wie läuft es mit Ihrem neuen Citroën-Teamkollegen Esapekka Lappi? Akzeptiert er die Rolle als Nummer zwei?

Er hat nicht diese Rolle. Wichtiger: Ich habe nie danach gefragt, im Team die Priorität zu haben. Im Gegenteil: Ich bevorzuge, mit meinen Teamkollegen offen zusammenzuarbeiten. Sollte in der Saison aber einer weiter vorne liegen, kann sich das natürlich ändern.

Sie sollen sich in Ihrem Vertrag einen Nummer-1-Status haben zusichern lassen...

Das ist Quatsch. Ich mag keine Teamorder. Dass ein Team diese in der Saison nutzt, um dem besser Platzierten zu helfen, ist aber normal, nicht nur im Motorsport. Doch zu Saisonbeginn sollten alle auf dem gleichen Level beginnen und jeder im Team die gleiche Chance haben.

Waren Sie überrascht, dass Sébastien Loeb statt an Ihrer Seite nun bei Hyundai fährt?

Bei meinen Gesprächen war er nie Thema. Für mich ging es nur darum, dass Vollzeit-Fahrer Priorität haben sollten. Da geht es



Sébastien Ogier

Geburtstag: 17.12.1983
Geburtsort: Gap (F)
Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE-HIGHLIGHTS

2006: erste Rallye
2007: Sieger Peugeot Cup
2008: 1. von 136 WM-Starts, Junioren-Weltmeister
2010: 1. von 44 WM-Siegen
2013–2018 Weltmeister

Hobbys

Ski, Mountainbike, Golf

nicht nur um Loeb, sondern um alle professionellen Gastfahrer. In meinen Augen sollten sie die Vollzeitfahrer unterstützen und zum Beispiel nicht von besseren Startpositionen profitieren. Thierry (Neuville) sieht das übrigens genauso. Klar, Loeb ist ein Topfahrer und immer eine Bereicherung. Mit sechs ausgewählten Starts fährt er aber nicht um den Titel.

Wen sehen Sie als Ihre ärgsten Titelrivalen?

Allen voran wohl Ott (Tänak), aber auch Thierry. Wenn man sich die zweite Saisonhälfte 2018 anschaut, hat Ott mit dem Toyota wohl das beste Paket. Auch Kris (Meeke) oder Jari-Matti (Latvala) sind stark, aber beiden fehlte es bisher an der Konstanz.

Ist es ein Vor- oder Nachteil, dass Ihre Mitfavoriten echte Hochkaräter als Teamkollegen haben?

Es gibt Für und Wieder. Mehr Teamkollegen haben mehr Ideen, um das Auto nach vorne zu bringen und können dir im Titelkampf besser helfen. Bei zwei Autos ist die Konzentration im Team womöglich besser. Aber ich denke darüber nicht nach. Denn wenn du Weltmeister werden willst, solltest du nicht auf deine Konkurrenten schauen, sondern auf dich selbst. Das gilt vor allem zu Saisonbeginn.

Sie wollten nur einen Zweijahresvertrag unterschreiben. Heißt: Ende 2020 ist Schluss?

Man sollte zwar niemals nie sagen. Aber ja, das ist mein Plan. ■



Rallye-WM

Drei Hersteller in WRC2-Pro

Um den Abstand zur Topliga zu verringern, sollen die Werke mit offiziell eingesetzten R5-Fahrzeugen künftig in der WRC2 Pro antreten. Neben Citroën und M-Sport ist nun auch Platzhirsch Skoda dabei.

Von: **Reiner Kuhn**

Anfang Dezember präsentierte die FIA die Neuregelung für den direkten Unterbau der Topliga: Die WRC2 bleibt künftig jungen Talenten und Privatiers vorbehalten, werksunterstützte und reine Werksfahrer sollen dagegen in der neu geschaffenen WRC2-Pro antreten. Jeder Hersteller kann zwei Autos melden und muss mit einem an mindestens sieben Rallyes, davon

eine außerhalb Europas, teilnehmen. Für die Fahrerwertung werden die besten acht Ergebnisse der Saison gewertet, für die Herstellerwertung zählt das jeweils beste Ergebnis eines Fahrers der Marke. WRC2-Pro-Teams starten künftig direkt hinter dem WRC-Feld. Kleiner Haken: Nur Hersteller, die sich beim Weltverband für eine Gebühr von rund 360 000 Euro eingeschrieben haben, können um

den WRC2-Pro-Hersteller-Titel mitstreiten und die Privilegien der WRC2-Pro nutzen.

Für die eh schon bei der WM eingeschriebenen Teams von M-Sport und Citroën war es ein Leichtes, noch vor Weihnachten ihre Teilnahme zu bestätigen. Anders bei Skoda: Beim Platzhirsch der R5-Kategorie soll der Vorstand erst dieser Tage die Einschreibegebühr genehmigt und damit grünes Licht für die Titeljagd in der WRC2-Pro gegeben haben. Skoda-Werksjunior Kalle Rovanyerä steht beim Saisonauftakt unter der Bewerbung Skoda Motorsport auf der Nennliste.

Bisher sind bei der Rallye Monte Carlo in der WRC2-Pro sonst nur Yoann Bonato, unter der Flagge von Citroën Racing, sowie M-Sport-Nachwuchspilot Gus Greensmith gemeldet. Für FIA-Rallyedirektor Yves Matton das kleinere Problem, denn noch fehlt ein Konzept, um alle Werke und Spitzenfahrer in der Topklasse der zweiten Liga zu binden. Volkswagen (unter anderem mit Veiby, Kristofferson oder Solberg) scheut die Einschreibegebühr. Erstaunlich: Obwohl eingeschrieben, erteilt Hyundais neuer Teamchef Andrea Adamo der WRC2-Pro eine Absage. ■

Rallye-WM

Konzept der Rallye Deutschland steht

In zwei Monaten müssen die Fahrtunterlagen des deutschen WM-Laufs bei der FIA vorliegen. Schon jetzt ist klar: Die ADAC Rallye Deutschland wird noch kompakter. Start und Ziel sind im Servicepark am Bostalsee.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Macher der ADAC Rallye Deutschland haben scheinbar verstanden. Nachdem es nach 2017 auch im Vorjahr Kritik an der ultrakurzen und alles andere als adäquaten Auftaktprüfung hagelte, soll die diesjährige Ausgabe des deutschen WM-Laufes Ende August mit einer knackigen Start-Ziel-Prüfung nahe dem Dreh- und Angelpunkt am Bostalsee beginnen. Auch der zeremonielle Start sowie die Zieleinfahrt und

Siegerehrung werden statt in der saarländischen Landeshauptstadt Saarbrücken (2017) oder in St. Wendel (2018) diesmal direkt am zentralen Servicepark steigen. „Das Konzept steht. Wir wollen unsere Idee einer Rallye der kurzen Wege treu bleiben und dabei sowohl Teilnehmern als auch Zuschauern auch neue und attraktive Strecken anbieten“, sagt Rallyeleiter Friedhelm Kissel.

Am bekannten Mix aus engen Prüfungen in den Mosel-Weinbergen, schnellen Asphaltstraßen im Saarland und den harten Pisten auf dem Truppenübungsplatz Baumholder, die mit kleinen Änderungen wie gehabt am Rallye-Samstag auf dem Programm stehen, wird sich beim

nochmals kompakteren WM-Lauf aber nichts ändern. An einigen Streckenabschnitten und ganzen Wertungsprüfungen dagegen schon: So soll der schon im Vorjahr spannende Schlusspurt am Sonntag mit einer ganz neuen Power-Stage nahe dem Bostalsee enden. Rallye-Organisationsleiter Günter Jung vom ADAC Saarland stellte den Bürgern die Pläne bei einer Informationsveranstaltung vor Ort vor. Das Besondere: Manche Streckenabschnitte der Power-Stage wurden 1983 schon von Walter Röhrl im Lancia 037 Rally unter die Räder genommen. Doch die Zeiten haben sich geändert. „Die Sicherheit für Teilnehmer und Zuschauer steht an erster Stelle. Zudem müssen auch andere Aspekte wie der Umweltschutz beachtet werden“, erklärt Jung und hofft, dennoch bald eine Genehmigung zu bekommen. Denn im März, sechs Monate vor dem WM-Lauf, müssen die Zeit- und Streckenpläne bei der FIA vorliegen. ■



Das Publikum soll auch 2019 attraktive Stellen und kurze Wege vorfinden

Gesamtrang 26, TCE-Sieg und zweiter TCR-Klassensieg von VW in Dubai: Der Gewinner-Golf von Autorama/Wolf



Souveräne Schweizer

Gemeinsam mit den GT-Klassen bestritt auch die 24h TCE Series in Dubai ihren Saisonauftakt. Nach 24 Stunden überquerte das Schweizer VW-Team Autorama Motorsport by Wolf-Power Racing.

Von: **Michael Bräutigam**

Letztlich wurde der Kampf um den TCE-Gesamtsieg zu einer reinen TCR-Angelegenheit. Dabei war wie im Vorjahr wieder ein Kampf der Konzepte erwartet worden. Zum einen die aus der GT4 entliehenen Autos der Klasse SP3, zum anderen eben die TCR-Autos. Tatsächlich sicherte sich der Ginetta des CWS-Rennstalls die Pole-Position im Tourenwagenfeld, das sich mit 20 Autos am insgesamt 74 Fahrzeuge starken Feld beteiligte. Der Porsche Cayman des Schweizer AMAG-Teams konnte aufgrund eines Getriebebeschadens jedoch gar nicht starten.

Wie ausgeglichen TCR und GT4 kämpfen, zeigte das Duell zwischen dem Audi von AC Motor-

sport und besagtem CWS-Ginetta. Im Audi drehte Ex-Procar-Meister Vincent Radermecker seine Runden und konnte vom reinen Speed fast mit dem Ginetta mithalten.

Doch wie schon im Vorjahr entpuppte sich die britische Konstruktion im Vergleich zur breiten Masse der TCR-Autos als anfälliger. Eine Kollision und einige weitere Probleme sorgten dafür, dass man gar den Klassensieg verlor.

Autorama problemlos

Zunächst kämpften neben den späteren Siegern drei Audi und der KCMG-Honda um den TCR-Klassensieg und damit den internen Gesamtsieg der Tourenwagen. Neben dem AC-Renner waren auch die RS3 LMS von LMS Racing und Team Dynamics im Führungskampf. Letzterer crashte nach einem Bremsdefekt und war raus. Das LMS-Auto kämpfte mit Öldruckproblemen, während am AC-Audi die Benzinpumpe in Streik trat. Der KCMG-Honda wollte nach einem Tankstopp nicht wieder anspringen.

Sowohl der Honda als auch der Renner von AC Motorsport konnten sich zurückkämpfen, doch diverse Karoserieschäden sorgten für einen Schaden am Audi-Kabel-

„2018 ging Fabian Danz und mir der Sieg mit dem BMW M235i Racing knapp durch die Lappen. Darum wollten wir zurückkommen, um zu gewinnen.“

Yannick Mettler

baum, der wiederum für ein Feuer sorgte. Am Ende reichte es zu P5.

Der KCMG-Honda fiel letztlich ebenfalls einem Feuer zum Opfer. Somit war der Weg für das Autorama/Wolf-Team frei. Die Schweizer, eine Allianz aus ehemaligen Stanco&Tanner-Leuten sowie der Wolf-Truppe, fuhren ein bedachtes, souveränes und problemloses Rennen mit ihrem VW Golf. Yannick Mettler, Fabian Danz, Stefan Tanner, Jérôme Ogay sowie – als einziger Nicht-Schweizer – Marlon Menden gewannen am Ende mit vier Runden Vorsprung vor dem Cupra von Bas Koeten Racing (Ronny Jost/Julien Apothéloz/Loek Hartog/Oscar Graeper). „2018 ging Fabian Danz und mir der Sieg mit

dem BMW M235i Racing wegen eines Defekts knapp durch die Lappen. Darum wollten wir zurückkommen, um zu gewinnen“, sagte Mettler nach dem Sieg bei seiner Frontriebler-Premiere. Das Podium komplettierte das Team Red Camel – Jordans.nl mit einem weiteren Cupra. Hier waren neben Ivo Breukers – Vater von GT-Gesamtsieger Rik – auch der Deutsche Henry Littig, der Österreicher Klaus Kresnik sowie Cody Hill (Australien) am Start.

VLN-Meister Klassensieger

Auch in den Klassen gab es einen deutschsprachigen Sieger. So gewann das deutsche Team fun-M Motorsport (Christopher Rink/Harald Rettich/Simon Klemund/Ioannis Smyrlis/Paul Sjeljes) die Klasse Cup 1 für die besagten BMW M235i, nachdem das zuvor lange führende DUWO-Team mit Getriebeproblemen zurückfiel.

In der Klasse SP3 gewann der französische Vortex mit Scirocco-Silhouette (Bonnell/Cordelier/Levèvre/Nobs), während in der Klasse A3 der belgische BMW M3 von G R Motorsport (Van Dosselaer/Van Dosselaer/Dierckx/Dierckx/Houdhoofd) vor den beiden PB-Racing-Lotus den Sieg einfuhr. ■

Noch eine Änderung:
Ford Mustang statt
Fusion (Bild: Ryan
Newmans „Neuer“)



Bäumchen, wechsle dich

In etwas mehr als einem Monat startet die NASCAR Cup Series in Daytona in die neue Saison. Über den Winter gab und gibt es einige personelle Änderungen. Der aktuelle Stand.

Von: **Michael Bräutigam**

Einige Um- und Neubesetzungen stehen dabei schon etwas länger fest. Beispielsweise der Wechsel von Martin Truex Jr. zu Joe Gibbs Racing, nachdem sein bisheriges Team Furniture Row Racing bekanntlich die Tore schließt. Der dadurch bei Gibbs verdrängte Daniel Suárez hat mittlerweile eine neue Wirkungsstätte gefunden. Pünktlich zu seinem 27. Geburtstag am Montag vergangener Woche wurde der Mexikaner als Nachfolger von Kurt Busch bei

Stewart-Haas Racing verkündet. Busch übernimmt für sein womöglich letztes Cup-Jahr den Chip-Ganassi-Chevy von Jamie McMurray, der wiederum die Seiten wechselt und im TV-Team von Fox bei den Rennen sein wird. Auch A.J. Allmendinger beendet seine aktive NASCAR-Karriere und geht zum Fernsehen – als Experte bei NBC Sports bei den IMSA-Rennen.

Drei Xfinity-Aufsteiger

Der Wechsel von Ryan Newman zu Roush Fenway Racing ist ebenfalls längst bekannt. Er wird bei Childress von Daniel Hemric ersetzt. Hemric ist einer von drei Aufsteigern aus der Xfinity-Serie, die dieses Jahr im Oberhaus ihre erste volle Saison absolvieren. Neben dem Gesamt-Dritten der letzten Xfinity-Saison (Hemric) nehmen auch Ryan Preece und Matt Tifft die letzte Stufe der NASCAR-Karriereleiter. Preece,

der bei JTG Daugherty Racing Allmendinger ersetzt, ist das am wenigsten beschriebene Blatt, im Gegensatz zu Hemric und Tifft konnte der 28-Jährige aber schon zwei Xfinity-Siege einfahren. Hemric verdankt seinen Gesamtrang 3 in der Endabrechnung 2018 vor allem seiner Konstanz.

Tifft, 2018 Gesamt-Sechster der Xfinity-Serie, wird den erstmals eingesetzten dritten Front-Row-Ford neben Michael McDowell und David Ragan pilotieren.

Die weiteren Verschiebungen: Kasey Kahne beendet seine Karriere, Matt DiBenedetto wechselt von Go Fas Racing zur Leavine Family, Corey Lajoie nimmt den dadurch frei gewordenen Platz bei Go Fas Racing ein. Tanner Berryhill und das neue Team Obaika Racing werden nach Probeeinsätzen Ende 2018 wie geplant die komplette Saison absolvieren, ebenso J.J. Yeley bei den Rückkehrern vom NY Racing Team.

StarCom Racing hat für die zweite Saison Landon Cassill als Stammfahrer verpflichtet, nachdem dieser 2018 aber auch schon die meisten Rennen bestritt.

Auch bei den Crewchiefs tut sich etwas. Die größte Erschütterung ist bekanntlich die Trennung zwischen Jimmie Johnson und Chad Knaus. Knaus wechselt teamintern zu William Byron, dessen bisheriger Crewchief Darian Grubb zum Technikchef aufsteigt. Kevin Meendering wird neuer Crewchief von „JJ“. Denny Stockman ersetzt Justin Alexander als Crewchief von Daytona-500-Sieger Austin Dillon. Chris Gabehart ist neu an der Seite von Denny Hamlin. Dessen alter Crewchief Mike Wheeler wechselt zur Leavine Family und betreut dort DiBenedetto. Das Leavine-Team ist dabei das einzige Team, das den Hersteller wechselt. Statt Chevrolet wird hier 2019 Toyota gefahren. ■



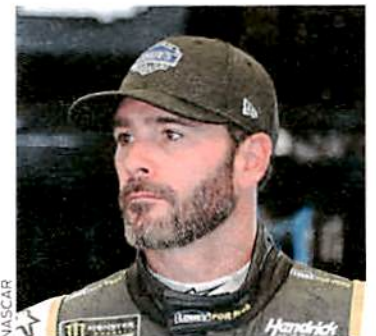
Neu bei Joe Gibbs Racing: Truex Jr.



Wechselt zu SHR: Daniel Suárez



Xfinity-Aufsteiger: Daniel Hemric



Neuer Crewchief: Jimmie Johnson

DTM

Einheitlicher Zeitplan

Die DTM hat ihre Startzeiten für die Saison 2019 bekannt gegeben. Diese sind nun komplett vereinheitlicht – deutsche Fans müssen nur für die Rennen in Brands Hatch den Wecker anders stellen.

Von: **Michael Bräutigam**

Grund dafür ist, dass neu alle Rennen – egal ob Samstag oder Sonntag – um 13.30 Uhr Ortszeit gestartet werden. Das bedeutet mit der Stunde Zeitverschiebung gegenüber Brands Hatch also einen Start um 14.30 Uhr im deutschsprachigen Raum. TV-Partner SAT.1 berichtet jeweils ab 13 Uhr (Brands Hatch: 14 Uhr).

„Konstante Startzeiten sind nicht nur für unser Event vor Ort, sondern auch für alle Fans, die die Rennen live im TV oder



Einheitlicher Zeitplan: Die DTM startet 2019 immer um 13.30 Uhr Ortszeit

im Stream verfolgen wollen, wichtig“, sagt ITR-Geschäftsführer Achim Kostron.

Dazu wird der Ablauf des Rennwochenendes etwas angepasst. Die freien Trainings an den Renntagen fallen weg, dafür werden am Freitag nun zwei freie Trainings abgehalten. Damit zollt man auch dem deutlich umfangreicheren Rahmenprogramm in diesem Jahr Tribut. Einzige Ausnahme ist auch hier Brands

Hatch: Aufgrund lokaler Bestimmungen ist der Event in England auf Samstag und Sonntag beschränkt, hier wird also nach altem Tagesschema (freies Training, Quali, Rennen) gefahren.

Nachteil der neuen Zeitrechnung: Die spektakulären Nachtrennen in Misano fallen weg. In Italien wird im Vergleich zu 2018 deutlich früher im Jahr gefahren, dadurch vermeidet man extreme Temperaturen. ■

WTCR

Was macht Honda?

Honda hat sein Motorsportprogramm für 2019 bekannt gegeben, doch zur WTCR war nur eine Randnotiz zu entnehmen. Was planen die Japaner?

Von: **Michael Bräutigam**

Die gute Nachricht: Honda hat die WTCR wieder auf dem Plan. Nur in welcher Form, ist eben noch zu klären. Mit der neuen Begrenzung auf vier Autos pro Hersteller sind es auf jeden Fall weniger Civic als noch 2018. In der Pressemitteilung steht außerdem nichts von „Teams“, sondern nur davon, dass man das „teilnehmende Team“ bekannt gebe, sobald die Details geklärt seien.

Vergangenes Jahr setzten sowohl Boutsen Ginion Racing als auch das deutsche Münnich-Team Hondas ein, dem Beispiel VW und Sébastien Loeb Racing



Honda in der WTCR: In welcher Konstellation treten die Japaner an?

folgend könnte Honda 2019 auf eine Ein-Team-Lösung abzielen. Die Chancen, dass Münnich das Einsatzteam wird und dann zwei Subteams stellt, ist größer als bei den Mitstreitern aus Belgien.

Auf Nachfrage ist bei Münnich Motorsport derzeit lediglich zu erfahren, dass ein erneutes Engagement mit Honda in der WTCR eine Möglichkeit ist. So oder so:

Honda wird der WTCR erhalten bleiben – mit einem oder eben doch wieder zwei Teams.

Auch ob Esteban Guerrieri und Tiago Monteiro als erneut eingesetzt werden, bleibt offiziell unklar. Nach Guerrieris drittem Gesamtrang und Monteiros viel umjubelten Comeback dürfte es bei beiden Fahrern aber nur eine Formalie sein. ■

NACHRICHTEN

TCR: KISSLING HÖRT AUF

Kissling Motorsport wirft nach 41 Rennsport-Jahren das Handtuch. „Aus privaten Gründen und in Anbetracht der veränderten Strukturen bei Opel wird sich Kissling Motorsport aus dem aktiven Motorsport-Geschäft zurückziehen“, lautet das Statement. Die Zukunft des von Kissling entwickelten Opel Astra TCR ist aber gesichert: Lubner Motorsport (Technik/Logistik) und Vmax Engineering (Elektronik) sind ab sofort die Ansprechpartner.

TCR: ENGSTLER FÄHRT DOPPELPROGRAMM

Engstler Motorsport hat weitere Pläne und Fahrer für 2019 bekannt gegeben. Wichtigste News: Neben Max Hesse (siehe letzte MSA) werden die bisherigen Hyundai-Fahrer Luca Engstler und Théo Coicaud 2019 wieder mit einem i30 in der ADAC TCR Germany am Start sein. Aber nicht nur da: Engstler und Coicaud fahren für die Truppe aus dem Allgäu auch in der TCR Malaysia, wo Engstler Motorsport mit insgesamt fünf Autos startet.

NASCAR: J. D. GIBBS NACH KRANKHEIT VERSTORBEN

J. D. Gibbs, Sohn von Joe Gibbs und Mitbesitzer von dessen NASCAR-Team, starb vergangenen Freitag im Alter von 49 Jahren. Nachdem er gesundheitliche Probleme bekommen hatte, wurde er 2016 als Teampräsident abgelöst, blieb aber weiterhin im Team aktiv. Nun starb er infolge „eines langen Kampfes mit einer degenerativen neurologischen Erkrankung“, so seine Familie.

SUPERCARS: TANDER NUR NOCH CO FÜR STANAWAY

Ex-Champion Garth Tander bekommt keinen Vollzeit-Drive für die Saison 2019. Sein Team Garry Rogers Motorsport hat neben James Golding vergangene Woche Richie Stanaway als zweiten Fahrer bekannt gegeben. Tander bleibt dem Team aber treu – als Co-Driver für Stanaway bei den Langstreckenrennen.

Tanken oder Shoppen?

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



GRATIS
für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

50 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell für zzt. 125,- € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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



KTM hat sich mit vier Fahrern in der MotoGP für 2019 viel vorgenommen. Im MSA-Interview erklärt KTM-Renndirektor Pit Beirer die Ziele und wie sie erreicht werden sollen.

Von: **Imre Paulovits**

Was hat sich in der KTM-MotoGP-Abteilung seit dem letzten Test in Jerez getan?

Wir haben seither wie verrückt weiter an dem Motorrad gearbeitet. Wir haben an jedem Teil des Motorrades eine kleine Weiterentwicklung umgesetzt. Wir haben am Motor Kleinigkeiten gefunden, wir haben uns Getriebe und Kupplung vorgenommen und das Chassis noch mal überarbeitet. WP arbeitet wie verrückt an der Weiterentwicklung der Gabel, die mittlerweile aus Voll-Carbon ist. Auch am Stoßdämpfer gibt es eine Veränderung. Stillstand gab es in den letzten Wochen nicht, das kann ich versprechen.

Wird es bei vier Fahrern nun mehrere Entwicklungslinien geben?

Wir haben bei den drei neuen Fahrern schon gemerkt, dass sie Wünsche haben, die bei allen gleich sind. Wir haben auch gesehen, dass Pol Espargaró seinen Fahrstil dem Motorrad extrem angepasst hat. Deshalb überfährt er Sachen, die den drei Neuen Schwierigkeiten gemacht haben. Er fährt anders und nutzt das Motorrad perfekt aus. Wir wollen aber ein Motorrad bauen, das



Pit Beirer

Geburtstag: 17.10.1972
Geburtsort: Radolfzell (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE-HIGHLIGHTS

1997: MX-WM 250 (3.)
1998: MX-WM 250 (3.)
1999: MX-WM 250 (2.)
2000: MX-WM 250 (3.)
2002: MX-WM 250 (3.)
seit 2012: KTM-Renndirektor

Hobbys
Jetski

„Die Top 10 werden brutal umkämpft sein“

auch für mehrere Fahrer zu fahren ist, speziell einfacher für junge und frische Fahrer. Deshalb müssen wir die Informationen sofort nutzen und in die Richtung gehen. Man kann nur den Hut vor Pol Espargaró ziehen, was er mit unserem Gerät vollführen kann.

Sollten ihm die Entwicklungen der anderen nicht passen, wird dann eine eigene Richtung für ihn gemacht?

Ich denke, es ist eine Stärke von uns, dass wir in allen Sportarten, an denen wir teilnehmen, versuchen, dass nicht die Fahrer sich an unser Motorrad anpassen müssen, sondern wir jedem Fahrer ein Motorrad in die Hand geben, auf dem er sich wohlfühlt, und auf dem er seine Stärken ausspielen kann. Pol will auf dem bisherigen Weg weitergehen, und da werden wir ihn auch weiter unterstützen. Für Johann Zarco und die beiden anderen Fahrer werden wir vielleicht eine etwas andere Richtung einschlagen. Da könnte es von mir aus Chassis A, B, C und D geben, wenn es sein muss. Wir können natürlich nicht vier Chassis während eines Jahres endlos weiterentwickeln. Aber wenn sich die Situation einstellt, dass es für den einen Fahrer passt und der andere noch einen Schritt weiter gehen will, dann werden wir das tun.

Hat Dani Pedrosa im Dezember die KTM getestet?

Ja, wir konnten mit ihm einmal ausrücken, und das war für uns extrem aufschlussreich. Leider kam dann über die Weihnachtsfeiertage die Hiobsbotschaft, dass bei seinem Schlüsselbein Altlasten da sind, und jetzt ein massiver Restrukturierungseingriff ansteht. Das ist für uns schon ein herber Rückschlag. Nach dem, was in der vergangenen Saison alles passiert ist, haben wir dem entgegengefeuert, dass wir nun vier Rennfahrer haben, dazu Mika Kallio und Dani Pedrosa. Ich habe die Stunden schon rückwärts gezählt, und das Testteam scharfte mit den Füßen, dass endlich mit dem Dani losgelegt werden kann. Jetzt müssen wir

wieder umplanen, und das ist alles andere als erfreulich.

Ist abzusehen, wann er wieder einsteigen kann?

Er hat eine sehr aufwendige Operation vor sich. Der Knochen soll mit Stammzellen behandelt werden. Ich kenne niemanden, der damit Erfahrung hat, aber es ist definitiv kein normaler Schlüsselbeinbruch, bei dem man nach vier Wochen wieder fahren kann. Wir müssen jetzt erst mal ohne ihn planen und dann die Operation abwarten.

„Unser realistisches Ziel muss sein, bis auf 0,6 Sekunden an die Spitze heranzukommen. Dann können wir uns regelmäßig einstellig einpendeln.“

Pit Beirer

Wie sieht so die Planung für die Vorsaisontests aus?

Eigentlich wollten wir unsere Testarbeit aufsplitten. Es war geplant, dass sich Mika Kallio auf die Gabel- und Stoßdämpferentwicklung stürzt und so WP einen eigenen Testfahrer hat. Man hat ja bei jedem Test den Kampf zwischen Suspension-, Motor- und Elektronik-Ingenieuren, und jeder will seine Teile auf die Strecke kriegen. Da geht permanent die Zeit aus. Bis vor Kurzem war unsere perfekte Planung, dass Mika mit WP Gabel und Stoßdämpfer testet und Dani das restliche Motorrad. Jetzt ist es so, dass Mika als einziger Testfahrer übrig ist und alles nach Prioritäten abarbeiten muss. Wir haben aber vier Rennfahrer, deshalb können wir eine ganz andere Maschinerie in Gang setzen als vor einem Jahr. Wir werden die Teile, die getestet werden müssen, um Fortschritte zu machen, auch zwischen den vier Rennfahrern aufteilen.

Wieweit musste die Infrastruktur für die vier Fahrer und zwei Teams aufgestockt werden?

Wir haben schon zuvor in der MotoGP mit drei großen Trucks operiert. Tech3 arbeitet mit genauso einer Struktur. Die waren im Dezember und in der ersten Januarwoche bei uns, und wir haben sehr viel Material gemeinsam aufgebaut. Sie werden ihr Grundmaterial selbst transportieren, wir müssen für den Nachschub sorgen. Zu den Grands Prix werden sie öfter über Österreich reisen müssen. Für uns war die größte Aufgabe, die zusätzlichen Lagerflächen vorzubereiten und das zusätzliche Material aufzubauen. Man muss ja Monate vorher die Bestellungen aufgeben, damit man im Dezember was zum Zusammenschrauben hat.

Was erwarten Sie beim Sepang-Test?

Die Top 10 werden brutal umkämpft sein. Wir waren Ende des Jahres mit einem fitten Pol wieder ordentlich dabei. Dort wollen wir beim Testen wieder anknüpfen. Wir werden nach wie vor sehr viel Testarbeit erledigen. Wir haben in Jerez nicht auf Rundenzeiten geschaut, wir werden auch in Malaysia nur unser Programm abspulen. Bei den Rennen liegt die Wahrheit sowieso auf dem Tisch. Ich denke schon, dass wir uns regelmäßig einstellig einpendeln können. Wir haben unseren Rückstand auf die Spitze mittlerweile unter eine Sekunde drücken können. Ein

realistisches Ziel muss jetzt sein, auf 0,6 Sekunden Rückstand pro Runde über die Renndistanz zu kommen, bis die Saison losgeht.

Wie schätzen Sie Ihre Fahrer ein?

Ich denke nach wie vor, dass wir mit dem Pol ein Juwel haben. Wenn man sieht, als was für ein Künstler er im Finale unterwegs war, und er auch am Samstag im Trockenen nur zwei Zehntel auf Marc Márquez einbüßte, da haben wir schon einen absoluten Top-MotoGP-Fahrer. Johann Zarco hat bereits bewiesen, dass er aufs Podium und in die erste Startreihe fahren kann. So haben wir zwei Spitzenfahrer, mit denen wir sicher Ergebnisse einfahren können, wenn wir die technische Grundlage bieten. Hafizh Syahrin hat als Moto2-Umsteiger im vergangenen Jahr auch einen sehr guten Job gemacht, und Miguel Oliveira hat in der Moto2 außergewöhnliche Leistungen vollbracht.

Was haben Sie sich selbst für dieses Jahr vorgenommen?

Bei den ganzen Klassen, an denen wir teilnehmen, kann man nicht erwarten, dass man nur Erfolg hat. Da wird immer ein lachendes und ein weinendes Auge dabei sein. Mein Anspruch ist der, dass wir gut vorbereitet sind, uns in jeder Klasse ordentlich verkaufen, dass unsere Fahrer gesund bleiben. Und dann sind wir beim Racing, wie es uns Spaß macht. ■



Pit Beirer über Pol Espargaró: „Mit ihm haben wir ein echtes Juwel“

ROBLEDO

MotoGP

Pedrosa: Ermüdungsbruch

Hiobsbotschaft für KTM-Testfahrer Dani Pedrosa: Kurz nach Weihnachten erlitt die zurückgetretene MotoGP-Legende einen Ermüdungsbruch des rechten Schlüsselbeins.

Von: Imre Paulovits

Er hat in seiner Karriere alles gegeben – vor allem seine Gesundheit. Kein anderer Rennfahrer der Moderne hatte eine solche Anzahl schwerer Verletzungen wie der kleine Spanier Dani Pedrosa. Doch dass all diese Strapazen seinem Körper noch mehr abverlangt haben, als er bislang angenommen hatte, wurde ihm jetzt, wenige Monate nach seinem Rücktritt vom aktiven Rennsport, erst richtig vor Augen geführt.

„Ich hatte nur eine kräftige Bewegung gemacht und hatte plötzlich völlig unerwartet einen doppelten Ermüdungsbruch im rechten Schlüsselbein“, erzählt



Dani Pedrosa: Die vielen Verletzungen haben ihren Tribut gekostet, sein rechtes Schlüsselbein ist sklerotisch

Pedrosa. „Über die Jahre hatte ich in diesem Bereich mehrere Brüche, zuletzt war der Knochen in drei Stücke gebrochen. Wie mir die Ärzte jetzt sagten, bekam das mittlere Stück nicht genügend Blutzufuhr, und so hat sich dort eine Osteoporose gebildet. Nach mehreren Tests und Konsultationen haben wir beschlossen, dass ein umfangreicher regenerativer Prozess notwendig ist, mit dem Ziel, den Knochen wieder ganz und vollwertig wiederherzustellen.“

Bei Knochenlücken bis zu einem Zentimeter nimmt man für die Wiederherstellung Knochen, Schwammgewebe aus dem Beckenknochen. Aber bei Pedrosa ist das Stück dafür zu groß, also soll der Knochen mit seinen Stammzellen wiederhergestellt werden. „Dieser Prozess wird eine lange Zeit in Anspruch nehmen“, weiß Pedrosa. „Es tut mir sehr leid, denn ich habe mich nach dem ersten Test schon auf das Projekt mit KTM gefreut. Nun will ich mich ganz auskurieren und dann weitermachen.“

Motorrad-WM

MZ-Legende Rosner wurde 80

In den letzten Jahren sahen ihn die Fans immer mit der Startnummer 70. Diese Woche Montag hat Heinz Rosner bei seinem Alter noch einen Zehner hinzugefügt.

Von: Imre Paulovits

Er war der erfolgreichste Straßenrennfahrer der DDR, bevor der Staat einen Riegel vorschob. Heinz Rosner war auf Walter Kaadens MZ-Zweitakttern eine Macht in der Motorrad-WM, er schaffte es bei 46 Grands Prix 26 Mal aufs Podest.

Was dies zu einer Zeit bedeutete, in der nach Ernst Degners Flucht in den Westen das Budget des Straßen-Werksteams von Jahr zu Jahr gekürzt wurde, und in der nur minderwertige DDR-

Materialien für den Aufbau der Motorräder hergenommen werden durften, kann sich heute kaum einer mehr vorstellen.

Neben Kaadens technischem Genie war dies Rosners fahrerischer Brillanz zu verdanken. Phil Read hat es mal so auf den Punkt gebracht: „Ich fürchte nie-

manden – außer Heinz Rosner im Regen.“

Dreimal wurde Rosner WM-Vierter bei den 350ern, zweimal bei den 250ern und einmal bei den 125ern, obwohl er nie die gesamte Weltmeisterschaft fahren konnte. 1968 beendete er die 250er-WM auf dem dritten Schluss-

rang hinter dem unschlagbaren Yamaha-Duo Phil Read und Bill Ivy auf ihren V4. Als die sich zurückzogen, legte Walter Kaaden noch einige PS zu, doch die MZ wurde zu anfällig. Bei den 350ern schien die Vizeweltmeisterschaft hinter Giacomo Agostinis unschlagbarer MV Agusta in greifbarer Nähe, als wieder der Zündmagnet beim WM-Finale in Opatija den Geist aufgab. Dann wurde das Budget noch weiter gekürzt, und so beendete Rosner Ende 1969 seine Laufbahn.

1989, kurz vor der Wende, spannte er wieder mit Walter Kaaden zusammen und nahm an Oldtimerrennen teil. Nachdem die alten MZ mit hochwertigen Materialien aufgerüstet wurden, sind sie nun zuverlässig, und Heinz Rosner ist bei vielen Events ein Star zum Anfassen. Und da will er auch mit 80 Jahren nicht kürzertreten. ■



Heinz Rosner: Mit seinen MZ heute noch schnell und immer gern gesehen

Motorrad-WM/Superbike-WM

Folger, Cortese und Raffin trainieren zusammen

Spanien ist schon lange das Trainingsland der Rennfahrer im Winter. Jonas Folger, Sandro Cortese und Jesko Raffin haben sich in Cartagena zur Saisonvorbereitung zusammengetan.

Radfahren, Motocross, Minibike und dann richtig auf der Rennstrecke: Das effiziente Trainieren ist bei den Motorradprofis mittlerweile sehr ausgearbeitet. Und weil sich die Top-Fahrer alle auf diese Art auf die neue Saison vorbereiten, ist es unumgänglich geworden. Wer da nicht mitzieht, der zieht während der Saison den Kürzeren.

Jonas Folger hatte bereits in seiner Moto3-Zeit in Spanien gelebt und trainiert. Nun ist er wieder dorthin, um für seine Arbeit als Werks-Tester von Yamaha so gut wie möglich vorbereitet zu sein. Er hatte es ja schon beim Test in Valencia im November klargestellt: Ob Testfahrer oder Rennfahrer – die Vorbereitung ist die gleiche. Man muss konditionsmäßig und fahrerisch voll

auf der Höhe sein. Folger hatte sich zwar beim Motocross-Training mit seinem Freund Marcel Schrötter Anfang Dezember das rechte Schlüsselbein gebrochen, konnte aber jetzt in Cartagena trotzdem voll trainieren.

Mit von der Partie waren auch Supersport-Weltmeister Sandro Cortese und Moto2-Europameister Jesko Raffin, um sich zusammen mit Folger auf die kommende Superbike-WM beziehungsweise den MotoE-Cup beim Intact-Team vorzubereiten. Die Techniker Steffen Rüdiger und Michael Ferger waren auch mit dabei. ■ IP



Jonas Folger mit der Yamaha R1 in Cartagena

Motorrad-WM

Zwei weitere Jubilare

500er-GP-Sieger Simon Crafar wurde am Dienstag 50. Die Beifahrer-Legende Wolfgang Kalauch wäre am Sonntag 90 geworden.

Wolfgang Kalauch fing spät als Beifahrer an, dafür fuhr er umso länger. Als er 1963 mit Arsenius Butscher in Brands Hatch sein erstes Rennen bestritt, war er bereits 34 Jahre alt. Der drahtige Mann aus Waldbröl wurde 1968 mit Helmut Fath und 1970 mit Klaus Enders Weltmeister.

Später fuhr Kalauch unter anderem mit Siegfried Schauzu und Rolf Steinhausen und gewann sieben Mal die TT. Er hörte erst auf, als er mit 55 Jahren, noch immer topfit, keine Lizenz mehr bekam. Kalauch starb am 15. Februar 2007, kurz nach seinem 78. Geburtstag.

Der Neuseeländer Simon Crafar ist heute noch bei jedem Grand Prix dabei, als Fach-Kommentator von Dorna-TV. Er wurde 1997 Fünfter der SBK-WM und gewann 1998 den Britischen Grand Prix in Donington auf der Red-Bull-Yamaha. Crafar lebt heute in Andorra und veranstaltet auch Fahrertrainings. ■ IP



Simon Crafar: 500er-GP-Sieger



Wolfgang Kalauch (l.) mit Helmut Fath 1968

Jahr	Alle Straßen-Gespann-Weltmeister
1949	Eric Oliver/Denis Jenkinson (GB/GB) Norton
1950	Eric Oliver/Lorenzo Dobelli (GB/I) Norton
1951	Eric Oliver/Lorenzo Dobelli (GB/I) Norton
1952	Cyril Smith/Bob Clements (GB/GB) Norton
1953	Eric Oliver/Stanley Dibben (GB/GB) Norton
1954	Wilhelm Noll/Fritz Cron (D/D) BMW
1955	Willi Faust/Karl Remmert (D/D) BMW
1956	Wilhelm Noll/Fritz Cron (D/D) BMW
1957	Fritz Hillebrand/Manfred Grunwahl (D/D) BMW
1958	Walter Schneider/Hans Strauss (D/D) BMW
1959	Walter Schneider/Hans Strauss (D/D) BMW
1960	Helmut Fath/Alfred Wölgemuth (D/D) BMW
1961	Max Deubel/Emil Hörner (D/D) BMW
1962	Max Deubel/Emil Hörner (D/D) BMW
1963	Max Deubel/Emil Hörner (D/D) BMW
1964	Max Deubel/Emil Hörner (D/D) BMW
1965	Fritz Scheidegger/John Robinson (CH/GB) BMW
1966	Fritz Scheidegger/John Robinson (CH/GB) BMW
1967	Klaus Enders/Ralf Engelhardt (D/D) BMW
1968	Helmut Fath/Wolfgang Kalauch (D/D) URS
1969	Klaus Enders/Ralf Engelhardt (D/D) BMW
1970	Klaus Enders/Wolfgang Kalauch/Ralf Engelhardt (D/D) BMW
1971	Horst Owesle/Julius Kremer (D/D) URS
1972	Klaus Enders/Ralf Engelhardt (D/D) BMW
1973	Klaus Enders/Ralf Engelhardt (D/D) BMW
1974	Klaus Enders/Ralf Engelhardt (D/D) Busch-BMW
1975	Rolf Steinhausen/Josef Huber (D/D) Busch-König
1976	Rolf Steinhausen/Josef Huber (D/D) Busch-König
1977	George O'Dell/Kenny Arthur (GB/GB) Windle-Yamaha
1978	Rolf Biland/Kenneth Williams (CH/GB) BEO-Yamaha
1979	Bruno Holzer/Charlie Meierhans (CH/CH) LCR-Yamaha
1980	Jock Taylor/Benga Johansson (GB/S) Windle-Yamaha
1981	Rolf Biland/Kurt Waltisperg (CH/GB) LCR-Yamaha
1982	Werner Schwärzel/Andreas Huber (D/D) Seymaz-Yamaha
1983	Rolf Biland/Kurt Waltisperg (CH/GB) LCR-Yamaha
1984	Egbert Streuer/Bernie Schnieders (NL/NL) LCR-Yamaha
1985	Egbert Streuer/Bernie Schnieders (NL/NL) LCR-Yamaha
1986	Egbert Streuer/Bernie Schnieders (NL/NL) LCR-Yamaha
1987	Steve Webster/Toni Hewitt (GB/GB) LCR-Krauser
1988	Steve Webster/Toni Hewitt (GB/GB) LCR-Krauser
1989	Steve Webster/Toni Hewitt (GB/GB) LCR-Krauser
1990	Alain Michel/Simon Birchall (F/GB) LCR-Krauser
1991	Steve Webster/Gavin Simmons (GB/GB) LCR-Krauser
1992	Rolf Biland/Kurt Waltisperg (CH/GB) LCR-Krauser
1993	Rolf Biland/Kurt Waltisperg (CH/GB) LCR-Krauser
1994	Rolf Biland/Kurt Waltisperg (CH/GB) LCR-Swissauto
1995	Darren Dixon/Andy Hetherington (GB/GB) Windle-ADM
1996	Darren Dixon/Andy Hetherington (GB/GB) Windle-ADM
1997	Steve Webster/David James (GB/GB) LCR-ADM
1998	Steve Webster/David James (GB/GB) LCR-Honda
1999	Steve Webster/David James (GB/GB) LCR-Suzuki
2000	Steve Webster/Paul Woodhead (GB/GB) LCR-Suzuki
2001	Klaus Klaffenböck/Christian Parzer (A/A) LCR-Suzuki
2002	Steve Abbot/Jamie Biggs (GB/GB) Windle-Yamaha
2003	Steve Webster/Paul Woodhead (GB/GB) LCR-Suzuki
2004	Steve Webster/Paul Woodhead (GB/GB) LCR-Suzuki
2005	Tim Reeves/Tristan Reeves (GB/GB) LCR-Suzuki
2006	Tim Reeves/Tristan Reeves (GB/GB) LCR-Suzuki
2007	Tim Reeves/Patrick Farrance (GB/GB) LCR-Suzuki
2008	Pekka Päivärinta/Timo Karttiala (FIN/FIN) LCR-Suzuki
2009	Ben Birchall/Tom Birchall (GB/GB) LCR-Suzuki
2010	Pekka Päivärinta/Adolf Hänni (FIN/CH) LCR-Suzuki
2011	Pekka Päivärinta/Adolf Hänni (FIN/CH) LCR-Suzuki
2012	Tim Reeves/Ashley Hawes (GB/GB) LCR-Suzuki
2013	Pekka Päivärinta/Adolf Hänni (FIN/CH) LCR-Suzuki
2014	Tim Reeves/Gregory Cluze (GB/F) LCR-Kawasaki
2015	Bennie Streuer/Geert Koerts (NL/NL) LCR-BMW
2016	Pekka Päivärinta/Kirsi Kainulainen (FIN/FIN) LCR-BMW
2017	Ben Birchall/Tom Birchall (GB/GB) LCR-Honda
2018	Ben Birchall/Tom Birchall (GB/GB) LCR-Honda
B2A	
1979	Rolf Biland/Kurt Waltisperg (CH/CH) Schmid-Yamaha
Formel 2	
2014	Tim Reeves/Gregory Cluze (GB/F) DMR-Honda
2015	Tim Reeves/Patrick Farrance (GB/GB) DMR-Honda
2016	Ben Birchall/Tom Birchall (GB/GB) LCR-Honda



Barry Sheene und die Suzuki XR 14: Gleich beim Debüt wurde er Zweiter, ein Jahr später siegte er in Assen

Schnell zum Quadrat

Vor 45 Jahren kam Suzuki mit einem revolutionären Rennmotorrad in die 500er-Klasse. Der im Quadrat angeordnete Vierzylinder-Zweitakter brauchte zwar noch etwas Entwicklungszeit, doch dann prägte er für ein Jahrzehnt das Gesicht der Königsklasse.

Von: **Imre Paulovits**

Sie kamen völlig überraschend. Während im Winter 1973/74 jeder nur von dem Markenwechsel Giacomo Agostinis von MV Agusta zu Yamaha sprach und das Daytona-Abenteuer und die Testfahrten des 13-fachen Weltmeisters mitverfolgte, erschien beim WM-Auftakt im französischen Clermont-Ferrand plötzlich noch ein zweiter Vierzylinder-Zweitakter aus Japan: die Werks-Suzuki mit Barry Sheene, Paul Smart und Jack Findlay.

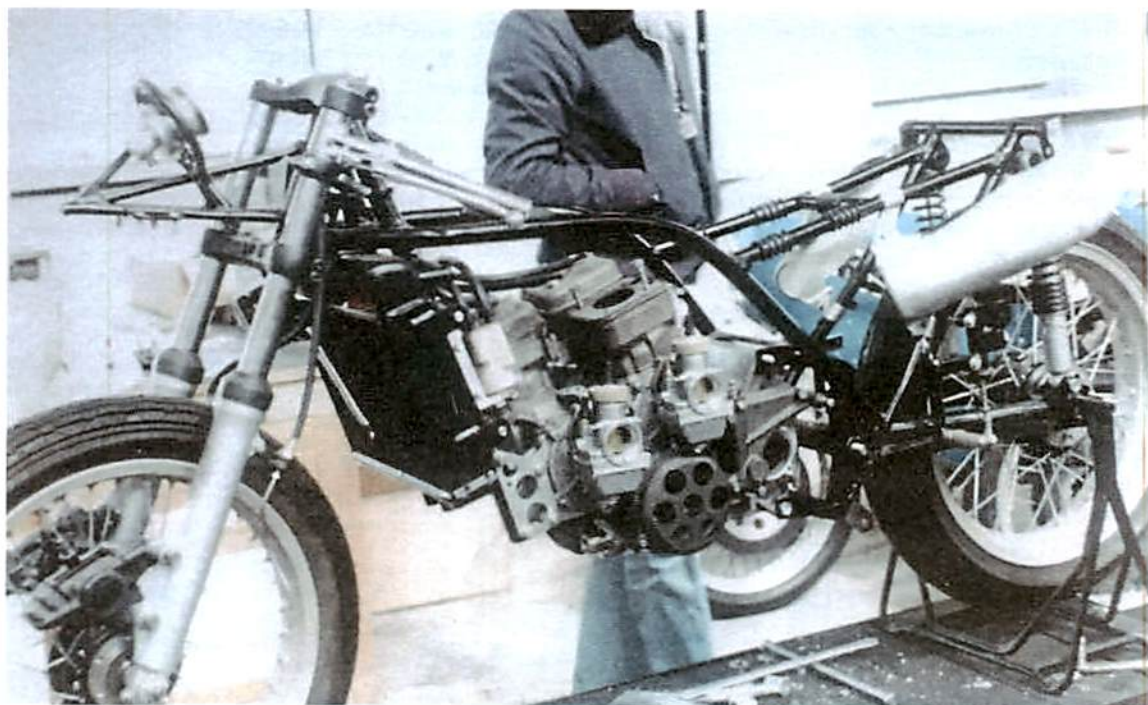
Suzuki war in den 1960er-Jahren mit kleinen Zweitakt-Twins bei den 50ern und den

125ern erfolgreich, doch Mitte der Saison 1967 hatte das Werk beschlossen, sich aus der Weltmeisterschaft zurückzuziehen.

Mitte 1973 wiederum entschloss man sich, in die WM zurückzukehren und gleich nach dem Lorbeer der Königsklasse zu

greifen. Makoto Hase, Vater der RZ 65, der 250er-Square-Four von 1965, zeichnete zusammen mit seinem Ingenieurskollegen Makoto Suzuki einen 500er-Rennmotor mit derselben Anordnung. „Wir hatten zwar viel Erfahrung mit der von der GT-750-Serien-

maschine abgeleiteten Dreizylinder in den USA gesammelt, sie sollte aber nicht unsere Ausgangsbasis bilden, wir vergrößerten lieber maßstabsgetreu unsere früheren GP-Renner“, erzählte Makoto Suzuki vier Jahrzehnte später beim Japan-GP.



Erster XR-14-Prototyp, noch mit unten offenem Aluminium-Rohrrahmen. Der Square-Four hatte vier einzelne Zylinder

Ereignisreiche Testfahrten

Als Barry Sheene, der 1973 die Formel-750-EM für Suzuki gewonnen hatte, und sein Schwager Paul Smart, der mit der TR 750 in den USA siegreich war, im Januar 1974 zum ersten Test an die Suzuki-Teststrecke Ryuyo kamen, standen die Square-Four-Renner mit unten offenem Aluminium-Rohrrahmen da, wie ihn die letzten 50er- und 125er-Zweizylinder hatten. „Es war lausig kalt, die Reifen kamen nicht auf Temperatur“, erinnert sich Paul Smart. „Die Motoren waren zwar sehr spitz, bei 9800 kamen sie mit einem Knall, bei 11 200 war wieder Schluss. Das war aber nicht ungewöhnlich für die Zweitakter der damaligen Zeit. Dafür waren die Motorräder unheimlich schnell. Auf der langen Geraden von Ryuyo liefen sie 290 km/h, und damit gar ein wenig schneller als die 750er-Dreizylinder. Und sie fuhren wie Uhrwerke. Die Fahrwerke fanden wir zu weich, aber ich denke, wir haben uns viel zu sehr auf die Rahmen versteift und nicht verstanden, wie sehr die Motorleistung die damaligen Feder Elemente überfordert hat. Und bis die Saison losging, hatte Suzuki bereits zwei Fahrer weniger. Gary Nixon hatte sich in Ryuyo genauso schwer verletzt wie Ken Aroka.“

Für den WM-Auftakt wurden Stahlrohr-Rahmen gemacht, zuerst mit angeschraubten Unterzügen, ab Assen gab es durchgehende Doppelschleifenrahmen. Doch was in Japan einwandfrei funkti-

onierte, bereitete auf den europäischen Strecken Kopfzerbrechen. „Die Vergaserabstimmung passte gar nicht mehr, die Motoren gingen ständig fest“, erinnert sich Smart. „Barry hatte sie mit seinem Vater und Martyn Ogborne einigermaßen in den Griff bekommen, ich habe 1974 keinmal die Zielflagge gesehen. In Clermont-Ferrand bin ich nicht einmal bis zur ersten Kurve gekommen.“

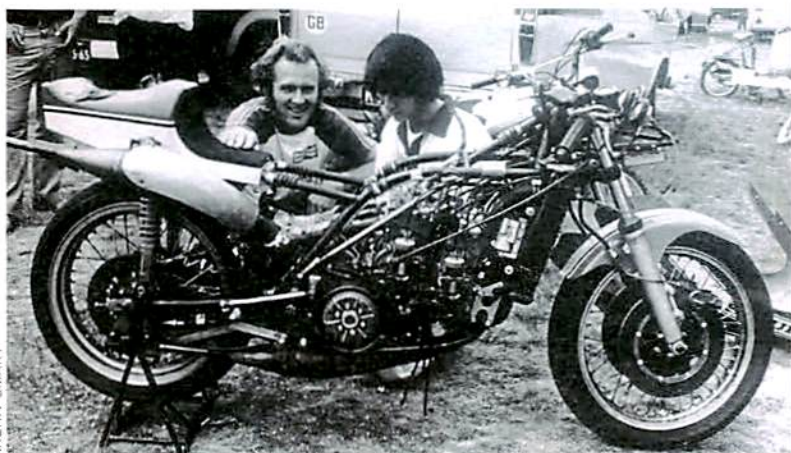
Sheene wurde gleich beim Debüt Zweiter, in Spa und Assen fiel er jeweils an zweiter Stelle liegend aus, in Anderstorp führte er, bis er wegen einer festgegangenen Wasserpumpe stürzte. Mit dem dritten Platz auf dem Salzburgring und dem vierten in Brunn wurde er WM-Sechster, Jack Findlay wurde nach den Plätzen 4 auf dem Salzburgring und Imatra, 5 in Spa und 7 in Brunn gar WM-Fünfter.

Verbessert zum Titel

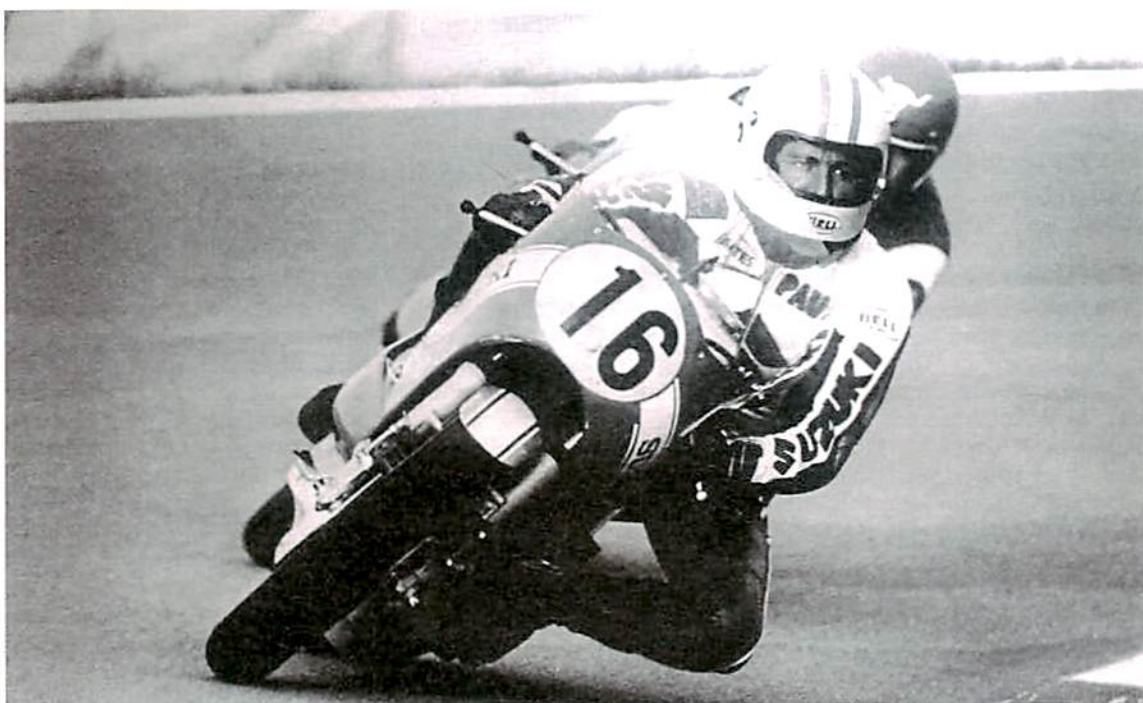
Für 1975 wurde die XR 14 stark verbessert, und obwohl Sheene sich bei einem 280-km/h-Highsider in Daytona vor der WM-Saison schwer verletzte, konnte er in Assen den ersten Sieg der XR 14 einfahren. 1976 und '77 wurde er dann jeweils überlegen Weltmeister, obwohl sich das Werk zurückgezogen hatte und der WM-Einsatz über den britischen Importeur erfolgte. Dafür setzte Suzuki eine fast exakte Kopie der 1975er-Werksmaschine als RG 500 auf, die zum erfolgreichsten Production-Racer der Königsklasse avancierte und bis Mitte der 1980er-Jahre eingesetzt wurde.



Kollateralschaden bei der Entwicklung: Sheenes Kollision mit Fasan in Ryuyo



Paul Smart in Assen 1974 mit aufgeschweißter Rahmenversteifung



Suzuki-Zwillinge mit unterschiedlichem Glück: Paul Smart vor Jack Findlay. Der Australier wurde 1974 WM-Fünfter

Als Kenny Roberts 1978 mit Yamaha in die WM kam, kehrte Suzuki mit einem Werksteam zurück. Die XR 14 wurde von der XR 22 ersetzt, deren Bohrung/Hub-Verhältnis von 56 x 50,5 auf 54 x 54 mm geändert wurde und bei der die Zylinderreihen auf zwei Ebenen lagen. Mit ihr wurden Marco Lucchinelli 1981 und Franco Uncini 1982 Weltmeister. ■

TECHNISCHE DATEN

Suzuki XR 14 (1974)

Motor	wassergekühlter Square-Four-Zweitakter, Drehschieber-gesteuert
Bohrung x Hub	56 x 50,5 mm
Hubraum	497,5 ccm
Leistung	100 PS bei 11 000/min
Leergewicht	135 kg



Wer wird der nächste Star?

Der deutsche Nachwuchs wird in den Straßen-Weltmeisterschaften immer rarer. Gibt es überhaupt noch Hoffnung auf eine Besserung in absehbarer Zukunft?

Von: **Imre Paulovits**
und **Anke Wieczorek**

Noch haben wir Markus Reiterberger und Sandro Cortese in der Superbike-WM, Marcel Schrötter, Philipp Öttl und Lukas Tulovic in der Moto2. Doch in der Moto3-WM wird es 2019 keinen einzigen deutschen Piloten geben. Auch in im MotoGP Rookies Cup ist kein Deutscher dabei. Der deutsche Yamaha-Cup, für Jahrzehnte eine Quelle der Stars der Zukunft, wurde 2017 eingestellt. Und die DMV Rundstrecken-Meisterschaft, in der sich B-Lizenz-Piloten auf die IDM vorbereiten konnten, wurde Ende letzten Jahres zunächst ein-

mal ausgesetzt. Ob sie je wieder zum Leben erweckt werden kann, muss sich erst zeigen.

Deutschland hat ein Problem. Wie kann der Motorsport in dem Land, das einst Tausende von Fahrern und Millionen von Fans hatte, unter diesen Umständen überhaupt langfristig überleben?

Wie weiter ohne Idole?

Michael Freudenberg schlägt die Hände über dem Kopf zusammen: „Unser Nachwuchsproblem ist verrückt. Es ist der blanke Wahnsinn.“ Der 64-Jährige weiß, wovon er spricht. Seit 1997 betreibt der dreifache DDR-Meister mit seinem Sohn Carsten, ebenfalls Ex-Rennfahrer, ein eigenes Rennteam. Oberste Priorität: Nachwuchsförderung. „Ich sehe so schnell keinen neuen Fahrer, der da kommen könnte“, malt er die momentane Situation jedoch schwarz. „Was uns fehlt, sind Idole“, behauptet Freudenberg. „Einer wie Waldi oder ein Bradl. Wenn sie vorne gefahren sind, dann haben sich immer wieder Nachwuchspiloten gefunden, die

„An Geldproblemen liegt es nicht. Die haben alle, auch die Spanier und die Italiener. Was uns fehlt, sind Idole wie Waldi oder Bradl.“

Michael Freudenberg

auch so werden wollten.“ Freudenberg sieht die IDM Supersport 300 als große Chance für Deutschland: „Wir würden uns wünschen, dass dort ein großes Starterfeld zusammenkommt. Das ist das Beste, was passieren kann. Wenn die Leute dort nicht zugreifen, dann weiß ich nicht, was los ist. Besser geht es nicht mehr.“ Früher waren über 30 Teilnehmer in den Nachwuchsklassen am Start. „Das ist wichtig für den Lernprozess. Schnell fahren können viele, aber kämpfen? Das fehlt unseren Jungs.“

Von deutschen Geldproblemen will Freudenberg nichts wissen: „Die haben alle, auch die Spanier und Italiener.“

Der enthusiastische Bischofswerdaer hilft derzeit Jan-Ole Jähnig, dem Vize aus dem ADAC Junior Cup von 2016, auf die Sprünge. Der 17-jährige Thüringer gewann mit dem Freudenberg Team ein Jahr später die IDM Supersport 300. Mittlerweile hat er seine erste WM-Saison hinter sich. Mit einem Highlight, von dem Freudenberg heute noch schwärmt: „Jan-Ole ist in Misano vom 21. Startplatz bis ganz nach vorn gefahren. Zwei Runden vor Schluss hat er das Rennen angeführt.“ Am Ende wurde er Achter. Noch wird Jähnig nicht zu hoch gepusht. Die Freudenbergs wollen ihren Lichtblick reifen lassen.

Den ADAC Junior Cup gewann 2018 ein Russe vor einem Tschechen. Das Feld erfreut sich zunehmender Beteiligung aus diesen Staaten, nur einen deutschen Gesamtsieger bringt er nicht hervor. Als Jähnig 2016 Vize wurde, war ein Ungar der Gewinner.



IDM Supersport 300:
Wieder eine Chance,
zu überschaubaren
Kosten mit viel
Konkurrenz zu fahren



Yamahas bLU cRU-Projekt: In anderen Ländern hat es sich bewährt



Troy Beinlich: Von Kawasaki unterstützt



ADAC Junior Cup: „Gut dass er wieder in der IDM mitfährt, die Kosten in anderen internationalen Serien waren zu hoch“

Freudenberg begrüßt, dass der ADAC 2019 nach drei Jahren Abstinenz endlich wieder in den Rahmen der IDM zurückkehrt. Der Schulterchluss erstreckt sich zunächst auf drei Veranstaltungen. „Wir haben uns die jungen Fahrer immer angesehen“, sagt Freudenberg, der seine Nachwuchsförderung in der IDM und WM betreibt. Der Kontakt zu potenziellen Fahrern war schnell hergestellt und umgekehrt auch. Außerdem habe es, wenn der ADAC in den letzten Jahren im Rahmen von Grands Prix aufgetreten sei, kein volles Training für die Junioren gegeben. Das könne nur die IDM anbieten. „Dass sich der ADAC um den Rennsport-Nachwuchs kümmert, ist eine großartige Sache, aber sie ist im Rahmen der IDM besser aufgehoben. Auch was die Reisekosten betrifft, die in den letzten Jahren immens waren.“

Initiativen der Industrie

Dass in Deutschland dringend Handlungsbedarf besteht, sehen auch die Motorradhersteller.

Kawasaki intensiviert die Nachwuchsförderung, womit erneut die IDM Supersport 300 in den Mittelpunkt rückt. Erstmals gibt es ein offizielles Importeurs-team. Deutsche Fahrer: Troy Beinlich und Micky Winkler. Sie sollen für den Sprung in die Weltmeisterschaft vorbereitet werden. Erste Wildcard-Auftritte sind schon zum Saisonende 2019 in Aussicht gestellt, sofern die angepeilten Ergebnisse kommen.

Um die IDM Supersport 300 dreht es sich auch bei Yamaha. Dort wird versucht, das bLU-cRU-Konzept, das es in anderen Ländern schon gibt, nun auch in Deutschland durchzusetzen. Der Name steht für ein Motorsport-Förderprogramm von Yamaha Motor Europe. Die bestplatzierten Fahrer in der eigenen Yamaha-Wertung in den jeweiligen nationalen Meisterschaften werden am Ende von Yamaha Motor Europe zu einer internationalen „bLU cRU Masterclass“ auf Valentino Rossis Ranch eingeladen. Den Besten dieses Events winken Yamaha-Werksverträge – vom Amateur zum Profi. ■

DREI FRAGEN AN JOCHEN KIEFER



DEUTSCHLAND HAT EIN NACHWUCHS-PROBLEM IM STRASSENRENNSPORT.

WIE KONNTE ES DAZU KOMMEN?

Aus meiner Sicht als Teamchef eines MotoGP-WM-Teams fehlen in der nationalen IDM die Grand-Prix-Klassen Moto3 und Moto2. Früher gab es die WM-Klassen der 125er und der 250er im Nachwuchsbereich und in der Deutschen Meisterschaft, das ist vorbei.

WAS WÄRE FÜR SIE EIN LÖSUNGSANSATZ?

Wenn der ADAC wieder einen Cup machen würde wie vor 20 Jahren den Rookies Cup oder eine Serie wie die Dark Dog Challenge, die es 2002 gab. Der ADAC Junior Cup hat in seiner

jetzigen Form absolut seine Daseinsberechtigung, aber es wird auf Straßenmotorrädern gefahren. Das ist gut für die Superbike-WM. Für den Grand-Prix-Nachwuchs brauchen wir aber Fahrer, die auf Production Racern groß geworden sind.

SEHEN SIE IN DER NÄCHSTEN ZEIT EINEN GRAND-PRIX-FAHRER, DER ES AN DIE SPITZE SCHAFFEN KANN?

Auf jeden Fall Lukas Tulovic, der bei uns im Kiefer Racing Team 2019 seine erste komplette Moto2-WM-Saison bestreiten wird. Innerhalb der nächsten drei Jahre kann er das Ziel erreichen und in dieser Klasse an der Spitze mitfahren. Wir wollen mit ihm unbedingt da hin. Lukas ist für mich nicht nur in Deutschland einer der besten Nachwuchsfahrer, der in den letzten Jahren herangewachsen ist.

Moto3-Junioren-WM

Max Kofler bei Aspar!

Das 18-jährige österreichische Talent Maximilian Kofler hat einen Vertrag bei Aspar für die Moto3-Junioren-WM unterschrieben. Sein Bruder Andreas fährt im European Talent Cup.

Von: Imre Paulovits

Maximilian Kofler konnte es kaum fassen. „Das ist wie ein wahr gewordener Traum. Unglaublich, dass

ich 2019 für dieses Team fahren kann. Ich kann den Start in die Saison schon gar nicht mehr erwarten“, so der Jung-Pilot aus Attnang-Puchheim.

Kofler wird im Team des vierfachen Weltmeisters und Weltmeisterschöpfers Jorge Martínez neben dem Spanier Alex Viu eine KTM in der Moto3-Junioren-WM fahren. „Die Mannschaft von Jorge Martínez feierte schon viele Erfolge und ist sicherlich die beste Wahl, die ich für 2019 nur finden konnte“. Zwei Wildcard-Einsätze hat Kofler auf dem Red



Handelseinig: der 18-jährige Österreicher Maximilian Kofler und Jorge Martínez (r.)

Bull Ring schon hinter sich, jetzt kann er in einem der besten Teams des WM-Fahrerlagers sein Talent richtig unter Beweis stellen. Er könnte damit das lange Warten der österreichischen Fans nach einem Landsmann in der WM beenden, von dem sie seit Michael Ranseders Abgang träumen.

Auch Maximilians 14-jähriger Bruder Andreas ist auf dem besten Weg nach vorne: Er wird in den Farben von Sokol FMT im European Talent Cup fahren. Das Team von Josep Milan Diaz ist praktischerweise direkt an der Strecke Ricardo Tormo in Valencia beheimatet. ■

Die FIM hat die Startlisten der Superbike-WM, der Supersport-WM und der Supersport-300-WM bekannt gegeben.

Superbike-WM 2019

St.Nr.	Fahrer/Nation	Motorrad
1	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR
2	Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR
7	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R
11	Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1
19	Alvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R
21	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R
22	Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1
23	Ryuichi Kiyonari (J)	Honda CBR 1000 RR
28	Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR
33	Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1
36	Leandro Mercado (RCH)	Kawasaki ZX-10RR
50	Eugene Laverty (IRL)	Ducati Panigale V4 R
52	Alessandro Delbianco (I)	Honda CBR 1000 RR
54	Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR
60	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1
66	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR
81	Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR
91	Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR

Supersport-WM 2019

3	Raffaele De Rosa (I)	MV Agusta F3 675
6	María Herrera (E)	Yamaha YZF R6
10	Nacho Calero (E)	Kawasaki ZX-6R
15	Alfonso Coppola (I)	Honda CBR600RR
16	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF R6
21	Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF R6
22	Federico Fuligni (I)	MV Agusta F3 675
30	Glenn van Straalen (NL)	Kawasaki ZX-6R
32	Isaac Viñales (E)	Yamaha YZF R6
36	Thomas Gradinger (A)	Yamaha YZF R6
38	Hannes Soomer (EST)	Honda CBR600RR
44	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R
47	Rob Hartog (NL)	Kawasaki ZX-6R
48	Xavier Navand (F)	Yamaha YZF R6
61	Gabriele Riu (I)	Honda CBR600RR
64	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF R6
67	Gaetan Matern (F)	Kawasaki ZX-6R
74	Jaimie van Sikkelerus (NL)	Honda CBR600RR
78	Hikari Okubo (J)	Kawasaki ZX-6R
80	Héctor Barberá (E)	Yamaha YZF R6
84	Loris Cresson (B)	Yamaha YZF R6
86	Ayrton Badovini (I)	Kawasaki ZX-6R
94	Corentin Perolari (F)	Yamaha YZF R6
95	Jules Danilo (F)	Honda CBR600RR
TBA		Honda CBR600R

Supersport-300-WM 2019

St.Nr.	Fahrer/Nation	Motorrad
1	Ana Carrasco (E)	Kawasaki Ninja 400
3	Mateo Pedeneau (F)	Yamaha YZF-R3
4	Marc Garcia (E)	Kawasaki Ninja 400
6	Robert Schotman (NL)	Kawasaki Ninja 400
7	Eliton Gohara Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3
8	Mika Perez (E)	Kawasaki Ninja 400
9	Steffie Naud (F)	Kawasaki Ninja 400
11	Kevin Arduini (I)	Kawasaki Ninja 400
12	Romain Dore (F)	Yamaha YZF-R3
13	Dino Iozzo (ZA)	Kawasaki Ninja 400
14	Enzo de la Vega (F)	Kawasaki Ninja 400
15	Manuel Bastianelli (I)	Kawasaki Ninja 400
17	Koen Meuffels (NL)	KTM RC 390 R
18	Manuel González (E)	Kawasaki Ninja 400
19	Benjamin Tomas Molina (RCH)	Yamaha YZF-R3
20	Dorren Loureiro (ZA)	Kawasaki Ninja 400
21	Borja Sanchez (E)	Kawasaki Ninja 400
22	Nick Kalinin (UA)	Kawasaki Ninja 400
23	Paolo Giacomini (I)	Kawasaki Ninja 400
24	Kevin Sabatucci (I)	Yamaha YZF-R3
25	Andy Verdoia (F)	Yamaha YZF-R3
27	Filippo Rovelli (I)	Kawasaki Ninja 400
30	Daniel Blin (P)	Yamaha YZF-R3
32	Alexandra Pelikanova (CZ)	Kawasaki Ninja 400
33	Kyrian Hartmann (F)	Yamaha YZF-R3
36	Beatriz Neila (E)	Yamaha YZF-R3
41	Jan-Ole Jähnig (D)	KTM RC 390 R
44	Tom Bramich (AUS)	Kawasaki Ninja 400
47	Ferran Hernandez Moyano (E)	Yamaha YZF-R3
52	Oliver König (CZ)	Kawasaki Ninja 400
54	Bahattin Sofuoglu (TR)	Kawasaki Ninja 400
55	Galang Hendra Pratama (RI)	Yamaha YZF-R3
64	Hugo De Cancellis (F)	Yamaha YZF-R3
65	Jacopo Facco (I)	Yamaha YZF-R3
66	Dion Otten (NL)	Kawasaki Ninja 400
69	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400
71	Tom Edwards (AUS)	Kawasaki Ninja 400
72	Victor Steeman (NL)	KTM RC 390 R
77	Vojtech Schwarz (CZ)	Kawasaki Ninja 400
78	Joseph Foray (F)	Kawasaki Ninja 400
79	Tomas Alonso (P)	Kawasaki Ninja 400
81	Angel Heredia (E)	Kawasaki Ninja 400
82	Jack Hyde (AUS)	Kawasaki Ninja 400
88	Bruno Ieraci (I)	Kawasaki Ninja 400
93	Adrien Quinet (F)	Honda CBR500R
95	Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja 400
97	Maximilian Kappler (D)	KTM RC 390 R
99	Francisco Gomez (E)	Kawasaki Ninja 400
TBA	Omar Bonoli (I)	Yamaha YZF-R3
TBA	Marco Carusi (I)	Kawasaki Ninja 400

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

María Herrera wird nach einer Saison in der Supersport 300 zu den 600ern aufsteigen. Sie wird eine Yamaha R6 bei MS Racing fahren. Damit ist die 22-jährige Spanierin die erste Frau, die als Fixteilnehmerin in der Supersport-WM fährt. Ana Carrasco hingegen bleibt bei den 300ern und versucht ihren Titel zu verteidigen. Dafür hat sie zu Provec Racing von Guim Roda gewechselt, das Jonathan Rea in der Superbike-WM einsetzt.

SUPERSPORT-WM

Luca Grünwald konnte sich nicht mit dem Team Freudenberg über ein weiteres Jahr in der Supersport-300-WM einigen. Der 24-jährige Bayer, der zeitweilig die WM anführte, verhandelt derzeit um einen Platz in der ESS-Wertung der Supersport-WM und um einen in der Moto2-EM.

STRASSENSPORT

Ein Teil deutscher Motorsport-Geschichte ist zu Ende gegangen: Dr. Christoph Scholl, Leitender Rennarzt des DMSB, hat nach 40 Jahren seine Rennarzt-Lizenz nicht mehr verlängert. „Ich bin jetzt 72, werde etwas kürzertreten und nur noch meine eigenen Veranstaltungen machen“, so der Ex-Rennfahrer, der einst Helden wie Reinhold Roth, Gustl Aunger und Martin Wimmer nach schweren Verletzungen wieder fit machte.

Machs noch mal, Tyler:
Bowers ist wieder
SX-Cup-Sieger und
„König von Dortmund“



QUATEMBER

Supercross Dortmund

Titelverteidiger-Titel

Beim ADAC Supercross Cup in der Dortmunder Westfalenhalle war Tyler Bowers wie erwartet das Maß aller Dinge. Der Titelverteidiger hielt mit zwei Siegen und einem zweiten Rang die Konkurrenz souverän in Schach. Die deutschen Piloten hatten das Nachsehen.

Von: Frank Quatember

T Tyler Bowers hatte wie im Vorjahr für seine Teilnahme in Dortmund die zweite Runde der Supercross-WM

in Glendale (siehe Seite 42) abge sagt und der Plan ging erneut zu 100 Prozent auf. Mit dem Sieg im ADAC SX Cup sowie dem Titel „König von Dortmund“ konnte der 27-jährige amerikanische Privatfahrer ein hübsches Sümmchen einstreichen. Kein Wunder, dass er hochzufrieden war: „Ein klasse Wochenende für mich. Es tut mir natürlich leid für Cole Martinez, aber ich bin glücklich über den Doppelsieg. Ich hatte zwar noch Schmerzen von meinem Sturz in Anaheim, aber das spielte keine Rolle heute.“

Martinez verspielt alles

Bowers' Landsmann Cole Martinez kam als Tabellenführer in die Westfalenhalle, verspielte aber

durch Sturz am Freitagabend und ein verpasstes Finale 24 Stunden später jegliche Chance auf den Gesamtsieg der deutschen SX-Serie.

Mächtig diskutiert wurde von Piloten und Fans die Strecke. Die Meinungen waren geteilt von viel zu schwer bis einfach zu fahren. Streckenbauer Freddy Verherstraeten reagierte darauf kurz und cool: „Die Halle ist einfach zu klein, das ist das Problem. Die Zuschauer wollen viele Sprünge sehen, und dann bleibt nicht genug Platz für schnelle und einfachere Passagen.“

Mindestens genauso begehrt wie der ADAC SX Cup war der Titel „König von Dortmund“. Als Preis war eine Suzuki V-Strom

1000XT im Wert von 14000 Euro ausgelobt. Die Entscheidung am Sonntag fiel ebenso deutlich wie erwartet aus. Bowers holte sich den insgesamt fünften Tagessieg seiner Karriere in Dortmund, wurde zum zweiten Mal hintereinander „König von Dortmund“ und stellte damit zwei neue Rekorde auf.

Aus deutscher Sicht lag das Hauptinteresse auf Dominique Thury. Der Publikumsliebling aus Sachsen zeigte sich nach einer Schulteroperation und Trainingsrückstand zwar stark verbessert im Vergleich zum SX-Auftakt in Stuttgart, war aber gegen die äußerst starke Konkurrenz vor allem aus den USA und Frankreich ohne Chance und belegte am Ende den undankbaren vierten Platz. Am Sonntag stürzte Thury im Hoffnungslauf und verließ Dortmund mit leeren Händen.

Der viermalige ADAC-MX-Masters-Champion Dennis Ullrich, der seit letztem Jahr mit eigenem Zweitakt-Team sein Glück versucht, schaffte am Freitag und Sonntag das Finale. Der Husqvarna-Pilot ging im Finale am späten Freitagabend sensationell als Erster in die Startkurve, wurde aber kurz darauf vom Franzosen Valentin Teillet unsanft per Blockpass in die Strohballen geschickt. Tags darauf war im Hoffnungslauf Endstation: Ein abgebrochener Kickstarter verhinderte ein besseres Ergebnis.

Kein Prinzentitel für Koch

In der kleinen Klasse SX2 kam der Thüringer Tom Koch als Favorit und Führender der Meisterschaft nach Dortmund, erlebte aber ein schwarzes Wochenende. Heftige Stürze im Waschbrett und gegnerische Blockpässe sorgten dafür, dass der 20-Jährige den sicher geglaubten Cup-Titel auf der Zielgeraden verpasste. Davon profitierte Julien Lebeau, der spätere Gesamtsieger und neue „Prinz von Dortmund“. ■

ADAC SX CUP

Dortmund (D)

SX1-Finale, 11. Januar

1. Tyler Bowers (USA), Kawasaki	9.35,820 m
2. Valentin Teillet (F), KTM	+ 5,989 s
3. Cole Martinez (USA), Suzuki	+ 9,055 s
4. Dominique Thury (D), Husqvarna	+ 10,775 s
5. Charles Lefrançois (F), Suzuki	+ 10,950 s
6. Cedric Soubeyras (F), Suzuki	+ 18,395 s
7. Nic Schmidt (USA), Suzuki	+ 1 Runde
8. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki	+ 1 Runde
9. Florent Richier (F), Honda	+ 1 Runde
10. Dennis Ullrich (D), Husqvarna	+ 3 Runden

SX1-Finale, 12. Januar

1. Gregory Aranda (F), Kawasaki	9.19,494 m
2. Tyler Bowers (USA), Kawasaki	+ 1,927 s
3. Valentin Teillet (F), KTM	+ 8,106 s
4. Cedric Soubeyras (F), Suzuki	+ 13,840 s
5. Charles Lefrançois (F), Suzuki	+ 19,221 s
6. Dominique Thury (D), Husqvarna	+ 22,832 s
7. Fabien Izoid (F), Kawasaki	+ 24,644 s
8. Adrien Escoffier (F), Honda	+ 26,41 s
9. Matthew Bayliss (GB), Honda	+ 37,334 s
10. Nic Schmidt (USA), Suzuki	+ 1 Runde

SX1-Finale, 13. Januar

1. Tyler Bowers (USA), Kawasaki	9.29,258 m
2. John Short (USA), Yamaha	+ 3,303 s
3. Valentin Teillet (F), KTM	+ 9,639 s
4. Gregory Aranda (F), Kawasaki	+ 11,441 s
5. Cedric Soubeyras (F), Suzuki	+ 14,270 s
6. Charles Lefrançois (F), Suzuki	+ 15,060 s
7. Ryan Breece (USA), Yamaha	+ 15,541 s
8. Fabien Izoid (F), Kawasaki	+ 17,453 s
9. Dennis Ullrich (D), Husqvarna	+ 27,549 s
10. Cole Martinez (USA), Suzuki	+ 41,439 s

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand SX Cup nach 6 Läufen

1. Tyler Bowers	116 Punkte
2. Charles Lefrançois	107
3. Cole Martinez	106
4. Dominique Thury	86
5. Valentin Teillet	80
6. Cedric Soubeyras	76
7. Gregory Aranda	69
8. Florent Richier	63
9. Justin Starling (USA), Suzuki	62
22. Dennis Ullrich	11

Einsam, aber schnell:
Pablo Quintanilla führte
in der Wüste am Sonntag
die Gesamtwertung an

Keine Dakar light

Nach 17 Jahren will Honda KTM vom Platz an der Sonne in Südamerika verdrängen. Zur Dakar-Halbzeit vergangenen Sonntag hatten die Japaner zwei heiße Eisen im Feuer, doch an der Spitze lag die Husqvarna von Pablo Quintanilla – und damit ein Bike aus Mattighofen.

Von: **Thomas Schiffner**

Kritiker hatten geätzt: Eine Dakar, die nur noch durch ein Land (Peru) führt, hat sich überlebt. Doch Insider wie KTM-Rallyechef Heinz Kinigadner mahnten: Die Dakar 2019 wird alles andere als ein Kindergeburtstag. Und sie sollten Recht behalten. Auf den ersten sechs der diesmal „nur“ zehn Etappen, überwiegend durch den Sand der peruanischen Wüste, gab es die Dakar-üblichen Dramen und Tragödien. Gestürzt, verletzt, verfahren,

ausgefallen – es erwischte einmal mehr nicht nur die Masse der Privatfahrer oder die auf sich allein gestellten Teilnehmer der Marathonwertung.

Zur siebten Etappe, die am Montag zu MSa-Redaktionschluss gestartet wurde, waren von 138 gestarteten Motorradfahrern noch 108 dabei.

Nach 17 KTM-Erfolgen in Folge steht auch über der diesjährigen Rallye der Gigantenkampf KTM gegen Honda. Doch HRC musste auch diesmal, wie in den Vorjahren, herbe Verluste hinnehmen.

Von Schlucht verschluckt

Joan Barreda eröffnete zwischen Lima und Pisco als Etappensieger das Rennen. Doch das Aus des Spaniers kam am Mittwoch auf so kuriose wie dramatische Weise: Auf der dritten Etappe, die über 799 Kilometer führte, verfuhr sich Barreda im Nebel in einem felsigen Gebiet. Er verlor in einer Abfahrt zu einer Schlucht die Kontrolle und rutschte einen glitschigen Abhang hinunter. Nachdem er zwei

Tage die Wertung angeführt hatte, musste er die Rallye beenden. „Ich hatte keine Chance mehr, da irgendwie rauszukommen, unmöglich“, so Barreda.

Doch nicht nur er hatte an dieser Stelle Probleme: Am Nachtankpunkt bog die gesamte KTM-Armada mit Matthias Walkner, Sam Sunderland und Toby Price sowie Xavier de Soultrait und sogar Automobil-Ikone Sebastien Loeb falsch ab – und alle verloren viel Zeit. Heinz Kinigadner schimpfte: „Es war klar ein Fehler im Roadbook, aber der Veranstalter will eigene Fehler nicht eingestehen, das ist skandalös und unsportlich.“

Am fünften Tag, dem zweiten Teil der Marathon-Etappe (abends kein Service im Biwak), erwischte es den nächsten Honda-Piloten: Paulo Gonçalves. Der Portugiese war auf der Wertungsprüfung zwischen Moquegua und Arequipa bei Kilometer 155 schwer gestürzt und brach sich dabei das rechte Handgelenk. Nach zwölf Dakar-Teilnahmen war die diesjährige Rallye für Gonçalves, der

sich nur einen Monat zuvor einer Milz-Operation unterzogen hatte, frühzeitig beendet.

Das Werksteam von Yamaha mit den Franzosen Xavier de Soultrait und Adrien van Beveren musste ebenfalls Rückschläge hinnehmen: De Soultrait, der noch unter einer Wirbelverletzung aus dem letzten Jahr leidet, gewann das dritte Teilstück zwischen San Juan de Marcona und Arequipa. Auch auf der fünften Etappe gelang ihm die beste Zeit, doch der Etappensieg wurde ihm nachträglich aberkannt, weil KTM Sam Sunderland beim gestürzten Paulo Gonçalves rund zehn Minuten lang Erste Hilfe leistete und diese Zeit nachträglich gutgeschrieben bekam. Außerdem fielen zwei Yamaha-Wasserträger frühzeitig aus, sodass die beiden Topiloten weitgehend auf sich allein gestellt waren. Sonntagabend rangierte van Beveren mit neun Minuten Rückstand auf Platz 5; de Soultrait war nur noch Neunter.

Eigentlich sollte all dies wieder für KTM sprechen, doch das er-

folgreiche österreichische Werksteam startete als „fahrendes Lazarett“ in die 41. Auflage der Dakar: Titelverteidiger Matthias Walkner ging mit einer handfesten Grippe ins Rennen und musste anfangs Medikamente nehmen. Dennoch schaffte Österreichs Rallyeheld den Sieg auf Stage 2, Platz 2 auf der vierten Etappe und Platz 3 am Sonntag. Und das trotz eines heftigen Sturzes mit einer Verletzung am Sprunggelenk auf der vierten Etappe: „Ich weiß nicht, ob es gut war, ein solches Risiko zu gehen.“ Mit Platz 3 auf der längsten Etappe mit 810 Kilometern am Sonntag stand der 32-Jährige aus Kuchl, obwohl er auch noch drei Strafminuten kassierte, auf Tabellenrang 6, zehn Minuten hinter Leader Pablo Quintanilla. „Ich war gut unterwegs, obwohl die Navigation sehr tricky war. Ich bin zufrieden mit meinem Rennen und mit dem Ergebnis, besonders weil die Pace so hoch war“, resümierte der Salzburger.

Price mit Kahnbeinbruch

Toby Price musste mit schmerzstillenden Spritzen in die Rallye gehen: Beim Training an Weihnachten in Dubai hatte er sich ein Kahnbein gebrochen, doch der Aussie biss auf die Zähne und war nicht nur am Montag immer noch dabei – er lag mit einer konstanten Gesamtleistung am

Sonntagabend sogar auf Platz 3, 5.17 Minuten hinter der Spitze.

Sam Sunderland, Dakar-Sieger 2017, startete die Rallye als bester KTM-Fahrer und gewann die fünfte Etappe vor dem Ruhetag. Auch der Brite bekam eine Zwei-Minuten-Speed-Strafe aufgebracht und lag am Sonntag mit 21 Minuten Rückstand auf Platz 7. Über die Anforderungen der Dakar 2019 ließ er am Freitagabend keine Zweifel: „Das waren die härtesten fünf Tage meines Lebens!“

Zu den gehandicapten KTM-Reitern gehört auch Laia Sanz: Die bewundernswerte Amazone hatte im vergangenen Sommer das Pfeiffersche Drüsenfieber; nach sechs Etappen lag die taffe Spanierin, selbstverständlich als beste Dame, auf dem 16. Gesamtrang!

Nach den Ausfällen von Bareda und Gonçalves liegt die Verantwortung im Honda-Lager bei Kevin Benavides und bei einem, mit dem praktisch niemand gerechnet hatte: Ricky Brabec. Der US-Amerikaner gewann Etappe 4 und übernahm für zwei Tage die Führung in der Gesamtwertung. Am Sonntag war er sie wieder los: Pablo Quintanilla hieß der Gewinner von Stage 6; Brabec landete auf der 839 Kilometer langen Etappe nur auf P6: Er ließ einen Wegpunkt aus und fiel in der Wertung auf Platz 2, 4.38 Minu-

DAKAR-RALLYE 2019 (MOTORRAD UND QUAD)

7.–17. Januar 2019

Zwischenstand nach 6 Etappen (13. Januar)

Rang	Name (Land)	Hersteller	Zeit
1.	Pablo Quintanilla (RCH)	Husqvarna	20:45.13 h
2.	Ricky Brabec (USA)	Honda	+ 4.38 min
3.	Toby Price (AUS)	KTM	+ 5.17 min
4.	Kevin Benavides (ARG)	Honda	+ 8.01 min
5.	Adrien van Beveren (F)	Yamaha	+ 9.32 min
6.	Matthias Walkner (A)	KTM	+ 10.46 min
7.	Sam Sunderland (GB)	KTM	+ 21.06 min
8.	Stefan Svitko (SLO)	KTM	+ 31.56 min
9.	Xavier de Soultrait (F)	Yamaha	+ 38.04 min
28.	Sebastian Bühler (D)	KTM	+ 4:13.10 h

ten hinter Quintanilla zurück: „Ich hoffe, ich kann im Kampf um die Spitze bleiben und werde weiter pushen. Mein Körper ist bei 100 Prozent.“

Der Chilene Quintanilla, als einsamer Husqvarna-Pilot an der Spitze, fuhr bis zur sechsten Etappe eine eher unauffällige Rallye, trat erst mit dem Tagessieg am Sonntag in Erscheinung und ging mit Vier-Minuten-Vorsprung auf Brabec in die letzten vier Tage. Sollte der Chilene vorn bleiben, würde der Schock bei KTM moderat ausfallen: Auch die Husqvarna wird in Mattighofen gebaut. Und noch ist es völlig offen, ob der Sieger der diesjährigen Dakar auf einer KTM, einer Honda, einer Husqvarna oder Yamaha ins Ziel fahren wird.

Das bayerische Speedbrain-Team schlug sich wacker: Der

Spanier Oriol Mena steuerte seine Hero auf Platz 13, der Portugiese Joaquim Rodrigues belegte Rang 20 der Zwischenwertung.

Der Inder C. S. Santosh, der durch Sturz ausgefallen war und im Koma ins Krankenhaus geflogen wurde, hatte Teamchef Wolfgang Fischer merklich mitgenommen. „Das Tempo in den kurzen Etappen ist mörderisch. In Zukunft muss unbedingt das Format geändert werden“, so Fischer.

Bühler unter den Top-30

Repekteinflößend auch die Performance des einzigen deutschen Teilnehmers: Der in Portugal wohnhafte KTM-Privatfahrer Sebastian Bühler lag am Sonntag auf Position 28 der Gesamtwertung – mit aufsteigender Tendenz! ■



Unverhofft kommt oft: Ricky Brabec für Honda mit Siegchancen



Ein Aussie gibt nie auf: Toby Price schwer angeschlagen



Ohne Unterstützung: Adrien van Beveren hält die Yamaha-Fahne hoch



Ups und Downs: Titelverteidiger Matthias Walkner

Supercross-WM Glendale

„Wer hätte das gedacht?“

Mit Blake Baggett gab es im zweiten Rennen den zweiten Sieger. Ken Roczen hätte in Arizona klar gewinnen können, wäre das Finale nicht wegen eines schweren Sturzes von Malcolm Stewart abgebrochen worden. Auch mit Platz 3 übernahm der Thüringer die knappe Meisterschaftsführung.

Von: **Thomas Schiffner**

Letzte Woche landete Yamaha Justin Barcia seinen dritten Supercross-Sieg. Vergangenen Samstag im State Farm Stadium in Glendale schaffte KTM-Pilot Blake Baggett seinen ersten 450ccm-Supercross-Triumph überhaupt. Doch dabei spielte das Schicksal eine erhebliche Rolle. Im Mittelpunkt: Ken Roczens Honda-Kollege Malcolm Stewart.

Nach dem lediglich achten Platz im Vorlauf hatte der 24-jährige Roczen im Finale einen ungünstigen Startplatz weit außen erwischt. Mit einem Traumstart konnte er jedoch bis Kurve 1 an allen vorbeiziehen und ging mit dem Holeshoot in Führung. Hinter ihm der trotz Knieverletzung wiedererstartete KTM-Leader Marvin Musquin und, ebenfalls auf KTM, der bis dato sieglose Blake Baggett.

Vorderrad weggefahren

Während sich Titelverteidiger Jason Anderson auf Platz 2 vor kämpfte, überholte Honda-Pilot Malcolm Stewart den Siebtplat-



Der neue WM-Leader: Ken Roczen (#94), hier noch im Duell mit Marvin Musquin

zierten Eli Tomac. Kurz darauf überschlug sich der Afroamerikaner in den Whoops und ging kopfüber über den Lenker. Stewart erlitt einen Oberschenkelbruch und wurde letzten Sonntag operiert. Das Rennen wurde abgebrochen und in der aktuellen Reihenfolge neu gestartet.

Das bedeutete, dass Anderson direkt hinter Roczen stand und dessen 2,5-Sekunden-Vorsprung damit Makulatur war. Es entspann sich ein rundenlanges Duell zwischen dem Deutschen und der Nummer 1, bis Anderson aggressiv Roczen innen passierte und ihm das Vorderrad wegfuhr. Der Thüringer fand sich nach dem Sturz auf Platz 4 wieder.

In einem lang anhaltenden Kampf konnte Roczen schließlich

Musquin passieren, derweil aber hatte Tomac aufgeschlossen. Der Kawasaki-Star kassierte den Franzosen ebenfalls, während Roczen als Dritter ins Ziel sprang: „Was für ein Abend. Zuerst einige Runden an der Spitze gehämmert. Nach dem Neustart weiter geführt, bis die Nr. 21 mich runtergeholt hat. Es hat zwar keine Bedeutung, aber ich bin so glücklich, dass ich das Red Plate gepackt habe. Wer hätte das gedacht? Jetzt werde ich nicht mehr entgleisen.“

Erster Triumph für Baggett

Anderson an der Spitze wurde immer mehr von Baggett bedrängt. In der vorletzten Rennminute fuhr der Kalifornier sauber außen vorbei und gewann nach sieben Podiumsplätzen sein

erstes 450er-Supercross. „Es ist gut, wenn man sich gut genug fühlt, um Jason (Anderson, Red.) zu folgen. Es gibt Wochenenden, an denen ich mit diesen Jungs mithalten kann. Ich muss jetzt genau so weitermachen, denn ein 450er-Sieg ist mir noch nie passiert“, berichtete er stolz.

Für Musquin reichte es am Schluss nur für Platz 5: „Bis zur roten Flagge war ich mit meinem Rennen sehr zufrieden. Dann machte ich zu viele Fehler in den ersten zwei Runden, was mich zwei Plätze gekostet hat.“

Mit nur vier Punkten Unterschied zwischen Roczen, Barcia und Tomac geht es kommenden Samstag mit dem „Anaheim 2“-Rennen dann quasi wieder von vorne los. ■



Erster Sieg in der Königsklasse: KTM-Fahrer Blake Baggett

SUPERCROSS-WM

Glendale (USA), 12. Januar

1. Blake Baggett (USA)	KTM
2. Jason Anderson (USA)	Husqvarna
3. Ken Roczen (D)	Honda
4. Eli Tomac (USA)	Kawasaki
5. Marvin Musquin (F)	KTM
6. Justin Barcia (USA)	Yamaha
7. Justin Brayton (USA)	Honda
8. Dean Wilson (GB)	Husqvarna
9. Cole Seely (USA)	Honda
10. Cooper Webb (USA)	KTM
11. Aaron Plessinger (USA)	Yamaha
12. Vince Friese (USA)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 17 Läufen

1. Ken Roczen	44 Punkte
2. Justin Barcia	43
3. Eli Tomac	40
4. Blake Baggett	37
5. Dean Wilson	34
6. Marvin Musquin	33
7. Jason Anderson	32
8. Cooper Webb	31
9. Aaron Plessinger	29
10. Justin Brayton	28
11. Cole Seely	27
12. Chad Reed	23

Max Niedermaier
(#88) hielt auch mit
Daniil Ivanov mit



VELDHUIZEN

Drei plus zwei

Drei deutschsprachige Piloten qualifizierten sich am Samstag direkt für den Eisspeedway-GP 2019. Kurz nach Ende der Rennen nominierte die FIM noch die eigentlich ausgeschiedenen Franky Zorn und Stefan Pletschacher mit permanenten Wildcards dazu.

Von: **Thomas Schiffner**

Das 15-köpfige GP-Fahrerfeld steht seit Samstag nachmittag: Mit Hans Weber, Max Niedermaier, Charly Ebner, Franz Zorn und Stefan Pletschacher macht es Appetit auf die deutschen GP-Rennen in Berlin und Inzell. Mit der Veran-

stalter-Wildcard kommt dort sogar noch ein sechster Deutschsprachiger hinzu. Und das, obwohl sich sechs Russen für die zehn GP-Rennen qualifiziert haben! Dabei waren nur vier für die Qualirunden in Örnköldsvik und Kauhajoki nominiert. Dinar Valeev und Nikita Toloknov beherrschten das Geschehen in Örnköldsvik; zeitgleich gewann Dmitry Khomitsevich in Kauhajoki vor Daniil Ivanov, obwohl der russische Meister zwei Punkte herschenkte. Kasachstan besetzte seinen Qualiplatz mit dem Russen Andrej Shishegov, der als Fünftplatziertes in Schweden beim GP-Auftakt in Almaty dabei sein wird. Nummer 6 ist der gesetzte Titelträger Dmitry Koltakov.

Ein GP-Stammgast der letzten Jahrzehnte wird in Kasachstan fehlen: Günther Bauer.

Bauer: Lungenentzündung

Der Oberbayer war in der Vorwoche mit Sohn Luca zum Training in Schweden, wo er sich eine heftige Erkältung und eine Lungenentzündung zuzog. Bauer senior flog zurück in die Heimat, wo ihm sein Arzt dringend von einem Start in Örnköldsvik abriet. Sohn Luca schied als Elfter aus.

Hans Weber schaffte in Schweden mit einer Energieleistung den sechsten und letzten Qualiplatz, Franz Zorn scheiterte um einen Punkt: Die Kopfdichtung des Motors des Saalfeldeners war durch. Die FIM tröstete mit der verdienten Wildcard.

In Kauhajoki belegte Max Niedermaier einen starken vierten Platz hinter den Russen und Altmeister Stefan Svensson. Stefan Pletschacher musste nach den 20 Heats in ein Dreier-Stechen um Platz 6 mit Ove Ledström und Charly Ebner.

Während der Schwede siegte, kämpften die Deutschsprachigen über vier Runden mit dem besseren Ende für Ebner, der seine erste GP-Qualifikation schaffte. Auch „Pletschi“ erhielt anschließend eine Wildcard. ■

EISSPEEDWAY-WM

Örnköldsvik (S), 12. Januar

1. Dinar Valeev (RUS)	15 Punkte
2. Nikita Toloknov (RUS)	14
3. Martin Haarahlitunon (S)	13
4. Niclas Svensson (S)	12
5. Andrej Shishegov (RUS)	11
6. Johann Weber (D)	10
7. Franz Zorn (A)	9
8. Tomi Tani (FIN)	7
9. Jonas Andersson (S)	7
11. Luca Bauer (D)	4

EISSPEEDWAY-WM

Kauhajoki (FIN), 12. Januar

1. Dmitry Khomitsevich (RUS)	15 Punkte
2. Daniil Ivanov (RUS)	12
3. Stefan Svensson (S)	11+3
4. Max Niedermaier (D)	11+2
5. Ove Ledström (S)	10+3
6. Charly Ebner jun. (A)	10+2
7. Stefan Pletschacher (D)	10+1
8. Jimmy Tuinstra (NL)	8
9. Tobias Busch (D)	6
13. Josef Kreuzberger (A)	4



VELDHUIZEN

Finnland-Sieger Khomitsevich (M.)

NACHRICHTEN

NAGL UND KOCH GEMEINSAM IM MXGP

Für das Sarholz-KTM-Team wird es ernst in Sachen WM. Mit Max Nagl und Tom Koch bringt das Team 2019 ein spannendes Duo in der MXGP-Klasse an den Start. Der 31-jährige Oberbayer Nagl erhielt einen Einjahresvertrag und wird als WM-Vorbereitung bei der italienischen Meisterschaft in Mantova und Ottobiano sowie in Hawkstone Park (GB) starten. Der Thüringer Tom Koch (20) legt hingegen nach seiner Hallensaison eine kurze Trainingspause ein und wird Mitte März in Frankenbach beim Wintercross erwartet. Auf beide Piloten wartet eine anspruchsvolle WM-Saison, geplant sind alle Europa-GP sowie ein Übersee-Lauf. Max Nagl, Henry Jacobi und Brian Hsu haben für Neuquen (3. März) genannt.

SPEEDWAY OF NATIONS IN LANDSHUT

Das erste Speedway of Nations-Rennen 2019 findet am 4. Mai in Landshut statt. In dem Semifinale der seit 2018 modifizierten Team-WM starten Tschechien, Italien, Polen, Slowenien, Schweden, die Ukraine und Deutschland. Die drei erstplatzierten Teams qualifizieren sich für das zweitägige Finale am 20. und 21. Juli in Togliatti (RUS), für das Titelverteidiger Russland gesetzt ist. Beim zweiten Semi am 11. Mai in Manchester (GB) sind die Briten, Australien, Dänemark, Frankreich, Finnland, Lettland und die USA dabei.

ST. JOHANN ABGESAGT, WEISSENBACH LÄUFT

Wegen nicht ausreichender Möglichkeiten der Bahnvorbereitung musste St. Johann im Pongau sein für kommenden Samstag geplantes internationales Eisspeedway absagen. Weissenbach/Tirol hielt seinen Termin für kommenden Sonntag (10.30 Uhr) aufrecht. Aktuelle Infos dazu aufgrund der schwierigen Wetterlage in Österreich auf [facebook.com/MS.Weissenbach](https://www.facebook.com/MS.Weissenbach).

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Jaguar

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

Mercedes

VANSPO RTS.DE
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



sportsGRAVITY - ganz in schwarz "V
250 - HARTMANN VP Gravity", EZ
06/2017, ca. 10600 km, tief - breit - ein-
zigartig! Front-, Radlauf u. Heckschürzen-
aufsätze, Sportfahrwerk -30 mm (komfor-
tabel), 19 Zoll Alu-Radsatz VARA1 u.v.m.
Edition mit toller AUSSTATTUNG! Euro 6b,
div. Interieur- Pakete, Allrad (4Matic), NAVI
Comand, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.
m. zum Preis von 59.490,- € (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)

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47177

Service

**Abonnenten-Service &
Einzelheftbestellungen**

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

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart



Panamericana Kühlergrill | Facelift-
Optik, passgenau für alle aktuellen E-
Klassen mit AMG-Paket. Mail:
info@mariani.de, Tel. +49 (0) 5264-8601

VANSPO RTS.DE
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Der Abenteurer „V 250 Edition“ lang -
VANSPO RTS VP GRAVITY Camper im
SUV Look, EZ 11/2016, ca. 20500 km,
Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlauf-
abdeckungen und mattschwarze Seiten-
schwelleröhre sowie 19 Zoll FIVE Räder
(Bereifung 245/45 R19), SCA Hubdach mit
Bett (gefedert), Liegepaket im Basisfz.,
Konferenztisch, Interieur u. Exterieur-Pa-
kete, Sitzheizung vorn, div. Assistenten,
DISTRONIC, NAVI, 2x Schiebetür, 2x Klima,
Burmester Sound u.v.m. zum Preis von
52.300,- € (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)

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47176



AMG Auspuff oder Sound unter origi-
nal Optik? Wir machen den Sound ...
seit 1985! Tel. +49 (0) 5264-8601, Mail:
info@mariani.de



C63 S AMG Blue Ocean, Sondermodell,
1 of 150, 6/2018, nur 4888 km, VB
118.000,- €. Tel. 0170/6823950

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47122



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

Porsche

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

Renn/Rallye

Beratung - Verkauf - Service

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

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

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

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

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

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



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

Smart

www.berlin-tuning.com

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503

www.Rennsportshop.com

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

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

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 20
MOTORSPORT aktuell gehört zur
auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:
Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Tim Ramms
Telefon: +49 (0)711 182 0
Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
Tim Ramms
Publisher Automobil: Michaela Klein
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

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

Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Nicole Polta, npolta@motorpresse.de,
Telefon: +49 (0)711 182 13 87
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
22773 Hamburg
Vertriebsleitung: Britt Unnerstall

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:

2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderhef-
ten zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und
Versand Deutschland: 125,00 €
(Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:
17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer
Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.
50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%
gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von
75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00
SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.
inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €

Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dvp.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



Nicht nur die Alpen versinken momentan im Schnee, auch der Hungaroring versteckt sich unter einer weißen Decke. Dabei ist die Strecke vor den Toren von Budapest eigentlich für legendäre Hitzerenrennen bekannt

Werbung als Notwendigkeit

FI-Übertragungen des Fernsehsenders RTL MSA 4/2019

Die andauernde Kritik an der Fernsehübertragung der Formel 1 durch RTL und deren Kommentatoren erinnert mich an die Zeit, als MotoGP noch von Sport1 übertragen wurde. Auch da wurden die Kommentatoren andauernd kritisiert. Als die Fernsehrechte dann an Eurosport vergeben wurden, hat die Begeisterung jedoch nicht lange angehalten. Denn nun wurde jedes zweite Rennen im Bezahlfernsehen übertragen. Deshalb können wir froh sein, dass die Formel 1 in Deutschland noch im Free TV zu empfangen ist.

Joachim Arand, D-51469 Bergisch Gladbach

Bitte Heiko Wasser als Co-Moderator zu Frauke Ludowigs „Exklusiv“-Magazin! Dies ist

seine wirkliche Welt. Christian Danner darf bleiben, er ist Marc Surer ebenbürtig. Den bunten Kai Ebel bitte zu Heidi Klum beamen. Lasst uns 50000 Unterschriften sammeln, um dem Sender zu zeigen, dass es reicht!

Thomas Minden, D-61479 Glashütten

Ich möchte auf die negativen Leserbriefe zu den Herren Danner und Wasser eingehen, die so nicht gerechtfertigt sind. Mir fiel von Ihrer Seite auf, dass kein positiver Lesebrief dabei war. Das glaube ich nicht. Noch eins zu den vielen Meckereien über die Werbung: Es gibt einen Knopf, über den man abschalten kann. Ich kaufe Ihre Zeitung jede Woche. Von den Berichten her kommt die Formel 1 viel zu kurz.

Agnes König, D-76879 Essingen

Auch wenn man sich darüber ärgert, dass Werbung während der Übertragungen läuft, sollte

man nicht vergessen, dass RTL ein Privatsender und damit auf Werbung angewiesen ist. Ich bin über eine ganzseitige Anzeige in der „Motorsport aktuell“ auch nicht begeistert, erkenne aber die Notwendigkeit. Bekannte Motorsport-Apps haben auch Werbung. Das wird hingenommen. Ich bin froh, dass ich die Formel 1 gratis bekomme. Wer dafür bezahlen möchte, dem sei es freigestellt. Was den „RTL-Cast“ angeht: Wie alle haben die Moderatoren und Kommentatoren Stärken und Schwächen. Aber über die vielen Jahre sind sie zu verlässlichen Begleitern geworden, die ich schätze.

Michael Thomae, D-32427 Minden

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.

23. Februar: DSK-Hauptversammlung auf dem Nürburgring

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

täglich, 16. bis 20. Januar

ca. 22.30 NASCAR Cup Series, ganze Rennen (Wh.) Motorvision TV*

Mittwoch, 16. Januar

15.45 Formel E Marrakesch, Rennen (Wh.) Eurosport 1

23.35 Rallye Dakar, Highlights Eurosport 1

Donnerstag, 17. Januar

23.35 Rallye Dakar, Highlights Eurosport 1

Freitag, 18. Januar

13.40 Classic Ride, Kultrennwagen Motorvision TV*

23.35 Rallye Dakar, Highlights Eurosport 1

Sonntag, 20. Januar

09.25 Supercars Australien, Ipswich (Wh.) Motorvision TV*

17.00 Auto Mobil (Magazin) VOX

17.30 Classic Ride, Volvo 240 DTM Motorvision TV*

18.15 GRIP – Das Motormagazin RTL II

18.30 PS – Motorsport: Rallye Dakar (Zus.) n-tv

Montag, 21. Januar

03.00 Kitzbüheler Alpenrallye 2018 (Zus./Wh.) Sport 1+

20.55 NASCAR Cup Series, All-Star-Rennen (Wh.) Motorvision TV*

Dienstag, 22. Januar

20.55 NASCAR Cup Series, Charlotte (Wh.) Motorvision TV*

21.30 Formel E Santiago de Chile, Vorschau Eurosport 1

Motorrad

Mittwoch, 16. Januar

23.35 Rallye Dakar, Highlights Eurosport 1

Donnerstag, 17. Januar

23.35 Rallye Dakar, Highlights Eurosport 1

Freitag, 18. Januar

23.35 Rallye Dakar, Highlights Eurosport 1

*kostenpflichtig

Streams / Internet

Samstag, 19. Januar

20.00 Race of Champions, Nations Cup **LIVE**
www.fb.com/mickschumacherofficial

Sonntag, 20. Januar

20.00 Race of Champions, Einzelwettkampf **LIVE**
www.fb.com/mickschumacherofficial

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

06.–17.01. Marathonrallye, Rallye Dakar PE

19./20.01. Race of Champions, Mexico City MEX

19./20.01. Trophée Andros (Eisrennen), Serre Chevalier F

Motorrad

06.–17.01. Marathonrallye, Rallye Dakar PE

19.01. AMA Supercross, Anaheim/Kalifornien USA

20.01. X-Trial-WM, Budapest H

20.01. Eisspeedway, Weißenbach am Lech A

Vorschau



Formel 1: McLaren in der Krise – wo liegen die Probleme, wie geht es 2019 weiter?



Race of Champions: Stadion-Gaudi mit Sebastian Vettel und Mick Schumacher



Rallye Dakar: Das große Finale des Offroad-Marathons in Peru



MotoGP: Ducati stellt sein Team für die kommende Saison vor

READY TO RACE
»www.ktm.com

X-BOW
ROOKIES
CHALLENGE

Foto: Joel Kernseinko



ROOKIES CHALLENGE COCKPIT AB 45.000,- EUR/SAISON!*

JOIN THE X-BOW ROOKIES CHALLENGE

Starte Deine Rennfahrer-Karriere in der X-BOW ROOKIES CHALLENGE!

300 PS, Mittelmotor, Heckantrieb – der KTM X-BOW R bereitet Dich optimal auf Deine Karriere im GT-Rennsport vor! Als Saison-Sieger erhältst Du automatisch einen Startplatz in einem GT4-Rennen!

* Mehr Informationen bei: Birgit Kampl, birgit.kampl@ktm.com

laptime
is all that counts

KTM