

**MOTOR  
SPORT**  
*aktuell*

# Ein Traditionsrennstall in Nöten Die Dauerkrise bei McLaren

NR. 06 / 23. JANUAR 2019



MotoGP-Interview

**Dovizioso erklärt  
die Ducati-Ziele**

Breitensport-Reportage

**Zum Abschied von  
Kissling Motorsport**

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



**Rallye Dakar: Toyota-Triumph  
Al-Attiyah hält Mini-  
Meute in Schach**



**Race of Champions in Mexiko  
Platz 2 für Vettel und  
Schumacher**



**Rallye Dakar: Motorrad  
Toby Price holt 18.  
KTM-Sieg in Folge!**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Die McLaren-Krise und ihre Hintergründe **S. 4**
- Formel 1** Kommentar: Zur Kritik an den RTL-Übertragungen **S. 8**
- Formelsport** News aus Formel 1 und weiteren Formelserien **S. 9**
- F1-Historie** Vor 30 Jahren: Ferrari überrascht in Brasilien **S. 10**
- Race of Champions** Deutsche gehen in Mexiko leer aus **S. 12**
- Sportwagen** Interview mit GT-Ass Jeroen Bleekemolen **S. 14**
- Sportwagen** Vorschau 24h Daytona und aktuelle News **S. 16**
- Rallye-WM** Vorschau zum WM-Auftakt in Monte Carlo **S. 18**
- Rallye** Aktuelle News aus der WM und der Szene **S. 19**
- Rallye Dakar** Der große Nachbericht zur Wüstenrallye **S. 20**
- Reportage** Rückblick auf über 40 Jahre Kissling Motorsport **S. 24**
- Tourenwagen** Aktuelle Hintergründe aus DTM und TCR **S. 28**

## Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Vizeweltmeister Andrea Dovizioso **S. 30**
- MotoGP** Ducati stellt sein Team für die WM 2019 vor **S. 32**
- Motorrad-WM** Aktuelles und Achtung Fahrerlager **S. 34**
- Straßensport** Superbike-WM, Moto2 und Nachrichten **S. 35**
- Historie** Hondas NSR 500 stellte die Technik auf den Kopf **S. 36**
- Straßensport** Rolf Steinhausens Seitenwagen-Revolution **S. 38**
- Rallye Dakar** KTM holt in der Wüste 18. Sieg in Folge **S. 40**
- Offroad** Roczen verteidigt Führung in Supercross-WM **S. 42**
- Offroad** Eisspeedway, X-Trial-WM und weitere News **S. 43**

## Leserservice:

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



**10** F1-Historie: Mansells und Ferraris Überraschungssieg beim Saisonauftakt in Rio de Janeiro 1989



**43** Eisspeedway in Weissenbach: Deutscher Sieg bei der spektakulären Winteraction in Tirol



**24** Nach 41 Jahren ist Schluss: Rückblick auf über vier erfolgreiche Jahrzehnte Kissling Motorsport

# 18

Alle jagen Weltmeister Sébastien Ogier: Ausblick auf den ersten WM-Lauf, die 87. Rallye Monte Carlo



CITROËN

### IMSA-AUFTAKT IN DAYTONA

Mit den 24h von Daytona startet die IMSA-Sportwagenserie kommandes Wochenende in die neue Saison. Wir sagen Ihnen, wie der aktuelle Stand der Dinge ist und welche Stars mitfahren.

Seite 16

### NEUE DUCATI VORGESTELLT

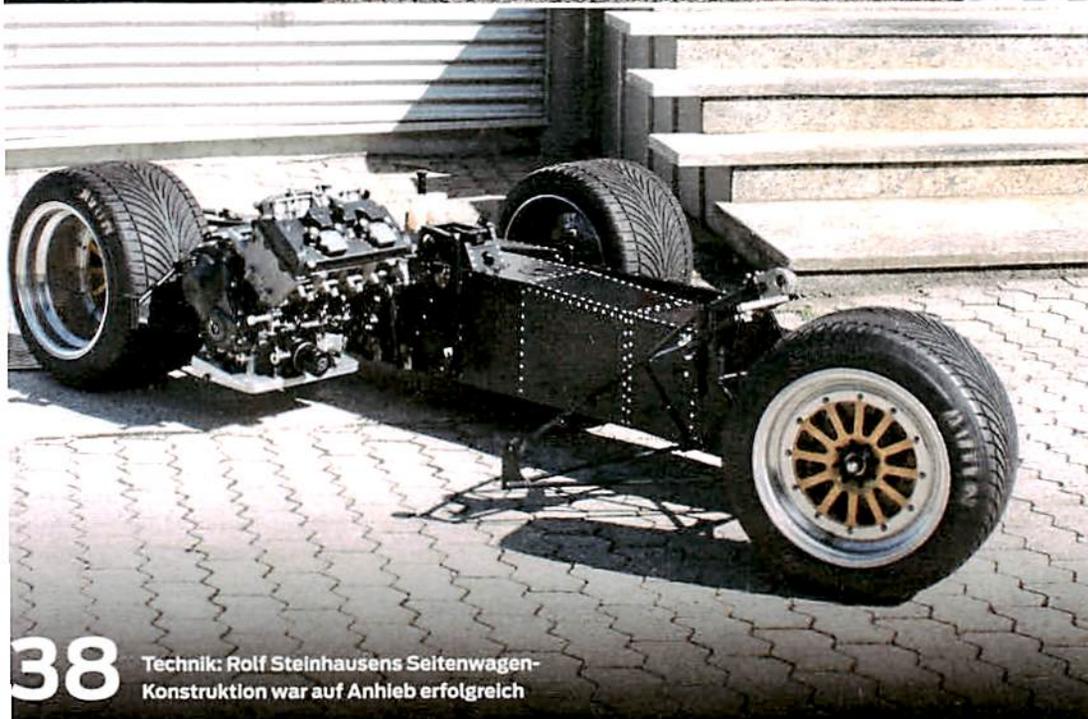
Im schweizerischen Neuchâtel wurde die neue Ducati Desmosedici GP19 vorgestellt. In der MotoGP hat sie in diesem Jahr eine klare Mission: Gewinnen! Ein Bekenntnis von Audi gibt es obendrein.

Seite 32

### ROCZEN HÄLT FÜHRUNG

KTM ist nicht nur bei der Rallye Dakar erfolgreich, auch die Supercross-WM ist fest in der Hand der Österreicher: In Anaheim holte sich Cooper Webb den Sieg, und Ken Roczen ist weiter Tabellenführer.

Seite 42



ARS

# 38

Technik: Rolf Steinhausens Seitenwagen-Konstruktion war auf Anhieb erfolgreich



# Die McLaren-Misere

McLaren wollte im letzten Jahr mit Renault-Motoren und Fernando Alonso die Spitzenteams angreifen. Doch nach einem ordentlichen Saisonbeginn sackte man immer weiter ab und kämpfte am Ende mit Williams am Tabellenende. Die Techniker räumen gravierende Fehler ein.

Von: **Michael Schmidt**

**D**ie WM-Tabelle trägt. Da sieht die Bilanz für McLaren gar nicht so schlecht aus. Der Neunte der Konstrukteurs-WM 2017 wurde in der abgelaufenen Saison Sechster. Der stolze Rennstall verdoppelte seine Punktezahl. Von 30 auf 62. Doch die Ansprüche hatten ganz anders ausgesehen. McLaren glaubte Ende 2017, mit dem Chassis auf

Augenhöhe mit Red Bull zu stehen. Nur der Honda-Motor hätte sie vom Gewinn abgehalten, so die einhellige Meinung im Team.

Deshalb schoss man rund 80 Millionen Dollar in den Wind und tauschte Gratis-Triebwerke von Honda gegen kostenpflichtige Motoren von Renault ein. Und dachte, alle Probleme seien damit gelöst. Damit lag auch das Saisonziel für 2018 auf der Hand. McLaren wollte die Lücke zu den Topteams schließen. Man hatte mit Fernando Alonso den besten Fahrer der Welt und mit Stoffel Vandoorne den besten Nachwuchspiloten im Feld. Es gab keine Entschuldigungen mehr. Außer der einen, dass der Motorwechsel erst im September unter Dach und Fach war. Und das drückte auf das Entwicklungsprogramm.

## Alonso als Retter

Heute wissen wir. Es ist anders gelaufen. Ganz anders. In den

ersten Rennen kämpfte McLaren im vorderen Mittelfeld, danach rutschte man in die goldene Mitte ab und ab dem GP Kanada verschwand McLaren im Tabellenkeller. Vor der Sommerpause holte McLaren 52 Zähler, danach nur noch 10. Alonso steuerte 80 Prozent der Punkte bei. Ohne den Spanier wäre es eine bitterböse Saison für den zweitältesten Rennstall der Formel 1 geworden. Am Ende der Saison half nicht einmal mehr die fahrerische Klasse des Ex-Weltmeisters. Da schlug sich McLaren mit Williams um die letzten Plätze.

Einsatzleiter Simon Roberts sucht erst gar keine Ausreden: „Wir mussten mit Lichtgeschwindigkeit entwickeln, weil wir pünktlich zum Testbeginn fertig sein wollten. Deshalb hatten wir bei den Wintertests in Barcelona diverse Probleme mit der Zuverlässigkeit. Uns fehlte einfach die Zeit, alle Systeme ordentlich in das Auto zu integrieren. Mit Re-

nault hatte das nichts zu tun. Die Probleme lagen auf unserer Seite.“ Die hohe Defektanfälligkeit setzte sich während der Saison fort. Acht Mal blieb ein McLaren aus technischen Gründen stehen.

McLaren entwickelte im Winter zweigleisig. Es gab eine Testversion und dann das eigentliche MCL33-Konzept mit den drei Nasenlöchern, das aus Zeitgründen erst beim GP Spanien debütieren konnte. Die McLaren-Ingenieure merkten relativ schnell, dass irgendetwas mit dem MCL33 nicht stimmte. „Die Wintertests liefen nicht nach Plan“, gibt Roberts zu. „Wir hatten Probleme mit der Standfestigkeit, fuhren wenig. Das kostete Entwicklungszeit. Und wir hatten Mühe, das Auto zu verstehen.“ Der doppelte Punkterfolg beim Saisonauftakt in Australien verschleierte jedoch einen kritischen Blick auf den wahren Zustand des Autos.

Der erste große Weckruf folgte beim GP Bahrain. Beide Autos



WOLFGANG WILHELM

Alonso kämpft mit seinem McLaren. Das Problem lag in den langsamen Kurven



Die Luft wurde nicht sauber um die Seitenkästen herumgeleitet. Das sorgte im Heck für Strömungsabriss



Die Nase des MCL33 wurde zweimal umgebaut. Zuerst auf drei Nasenlöcher, dann ohne Vertikalschiene



Selbst am Saisonende suchte McLaren noch mit Flowviz nach dem Aerodynamikfehler

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM



Alonso steuerte 80 Prozent aller Punkte bei. In der zweiten Saisonhälfte war auch der Spanier am Ende seines Lateins

wollten wir weiterentwickeln. In bestimmten Kurven haben wir 2017 massiv auf die Red Bull verloren. Das wollten wir abstellen, haben diesen Schwachpunkt aber auf das neue Auto übertragen und eher noch verstärkt. Im Rückblick sind wir konzeptionell in einigen Dingen zu weit gegangen und haben uns damit einige aerodynamische Probleme geschaffen, mit denen wir in eine Sackgasse gelaufen sind.“

Der McLaren MCL33 konnte in Kurven den Anpressdruck nicht über den gesamten Verlauf vom Einlenken bis zum Beschleunigen halten. Bei Schräganstellung der Vorderräder ging Anpressdruck verloren. Und das verunsicherte die Fahrer. Um den Abtrieb stabil zu halten, behalf sich McLaren mit der Holzhammermethode. Größere Flügel. Die trieben den Luftwiderstand nach oben. Und das kostete Topspeed. Die McLaren zählten zu den langsamsten Autos auf den Geraden.

Mit dem Problem des schwankenden Abtriebs stand McLaren nicht allein da. Auch Renault, ToroRosso, Force India und Williams waren auf der Suche nach der Balance. Stella schiebt das Phänomen auf die breiteren Autos. „Die größeren Vorderräder produzieren größere Verwirbelungen als in der Zeit vor 2017. Die Hauptaufgabe der Aerodynamiker besteht heute darin, diese Turbulenzen in den Griff zu bekommen. Der breitere Unterboden verschärft die Problematik. Weil er mehr zum Gesamttrieb beiträgt als früher.“ Das ist laut Stella auch das Geheimnis der Topteams: „Wer es schafft, den Abtrieb besser über die gesamte Kurve zu kontrollieren, fährt in einer anderen Kategorie.“

#### Problem langsame Kurven

Wie viele andere Teams stellte auch McLaren fest, dass die Simulationswerkzeuge nicht mehr ausreichten und neu kalibriert

**„In schnellen Kurven war unser Auto gar nicht so schlecht. Leider gibt es immer weniger schnelle Kurven. Selbst Puhon in Spa geht heute für alle voll“**

Andrea Stella

werden mussten. „Wir sind an die Grenzen dessen gelangt, was ein Windkanal und die CFD-Simulation darstellen kann“, räumt Stella ein. Deshalb ging McLaren ab dem GP Österreich dazu über, das erste Training am Freitag als Testsitzung zu nutzen. Es kamen Entwicklungsteile ans Auto, teilweise aus dem 3-D-Drucker, und die beiden MCL33 wurden mit Sensoren vollgestopft, um die Korrelation zwischen Windka-

nal, CFD und Rennstrecke abzugleichen. „Wir haben jeden Stein umgedreht, um herauszufinden, wo der Fehler liegt“, verrät Roberts.

McLaren stellte im Sommer das Management um und änderte auch die Abläufe im Konstruktionsbüro. Parallel wurden in Woking neue Messmethoden entwickelt, um die Diskrepanz zwischen Labor und Wirklichkeit zu reduzieren. „In schnellen Kurven war unser Auto nicht so schlecht. Leider gibt es immer weniger schnelle Kurven. Selbst Puhon in Spa geht jetzt für alle im Feld problemlos voll“, bilanziert Stella. „Unsere Schwäche lag hauptsächlich in langsamen Kurven. Und die Vorgänge in diesen Kurven sind unheimlich schwer im Windkanal und CFD zu simulieren.“

Die Defizite der orangefarbenen Autos wurden besonders in der Qualifikation deutlich. Gegen Ende der Saison kam McLa-

ren nur noch selten ins Q2. Der Formanstieg am Sonntag ist schnell erklärt. „In der Qualifikation zeigt sich die pure Leistungsfähigkeit eines Autos. Im Rennen kommen viel mehr Variablen hinzu, die die Schwächen im Auto überdecken können. Gute Starts, gute Strategie, geringe Reifenabnutzung können helfen. Unser Auto war sehr nett zu den Reifen. Das hat uns im Rennen oft besser aussehen lassen“, führt Stella aus.

## Vandoornes Dilemma

Nachdem die Ingenieure festgestellt hatten, dass der MCL33 in seinem Konzept gefangen war, versuchte man, die Fehler des 2018er-Autos zu verstehen, um 2019 nicht in die gleiche Falle zu laufen. McLaren führte dazu eine ganze Reihe von Experimenten durch, um die wunden Punkte des Autos auszusortieren. Stella beschreibt die Schwierigkeiten dabei: „Diese Autos sind unheimlich komplex. Selbst wenn du nur eine neue vordere Bremsbelüftung testen willst, brauchst du für Design und Produktion zwei Monate. Deshalb haben wir viele Testkomponenten im Rapid-Prototyping-Verfahren hergestellt. Aber oft ist es nicht ein Detail, das schuld ist, sondern das Zusammenspiel vieler Komponenten. Um ein besseres Gesamtbild zu bekommen, haben wir unsere Testverfahren umgestellt.“

Simon Roberts ist zuversichtlich, dass die Konstrukteure alle Probleme verstanden haben. „Es war ein langer Prozess, nicht der eine Moment, an dem wir gesagt haben: Das genau ist es. Wir hätten einige Erkenntnisse schon in das aktuelle Auto einfließen lassen können, doch das hätte auf das Gewicht des Autos gedrückt. Deshalb war das Entwicklungs-

tempo in der zweiten Saisonhälfte im Vergleich zu sonst langsam.“ Stella ergänzt: „Es ist nicht so, dass uns die Ideen gefehlt hätten. Das Konzept selbst hatte einfach seine Grenzen. Viele Änderungen wären gar nicht durchgeschlagen.“

Das schwierig zu fahrende Auto spielte Alonso die besseren Karten in die Hände. Mit der Erfahrung von 312 GP-Starts hat der Spanier gelernt, Probleme zu umfahren. Stella kennt Alonso in- und auswendig. Er war sieben Jahre lang sein Renningenieur: „In seiner ganzen Karriere hat sich Fernando immer dann von seinen Teamkollegen abgehoben, wenn das Auto schwierig zu fahren war. So wie 2012 und 2014 bei Ferrari. Vandoorne war 2017 viel näher dran. Weil das Auto besser war. Doch das aktuelle Auto produzierte instabilen Abtrieb im Heck. Darunter litt Stoffel mehr als Fernando.“

McLaren ist guter Hoffnung, dass 2019 die gleichen Fehler nicht mehr passieren. Das Team hat sich über den Winter noch einmal völlig neu aufgestellt. Der neue Technikchef James Key soll frischen Wind in ein Technikbüro bringen, das sich zu lange auf seinen Lorbeeren ausgeruht hat. Mit Heimkehrer Pat Fry kehrt Erfahrung in das Konstruktionsbüro zurück. Der neue Teamchef Andreas Seidl soll das Zusammenspiel der neu strukturierten Divisionen optimieren. Mit James Key, Simon Roberts, Paul James und Andrea Stella weiß der Bayer eine Gruppe von Abteilungsleitern unter sich, die noch nicht so stark vom McLaren-Virus infiziert sind. Die neuen Entscheidungsträger wollen sich profilieren und nicht auf den Lorbeeren der Vergangenheit ausruhen. ■



WOLFGANG WILHELM

Alonso kam mit dem heiklen Auto besser zurecht als Vandoorne (rechts)



SUTTON-IMAGES.COM

Teamchef Boullier musste gehen. Stella (links) stieg die Karriereleiter hoch



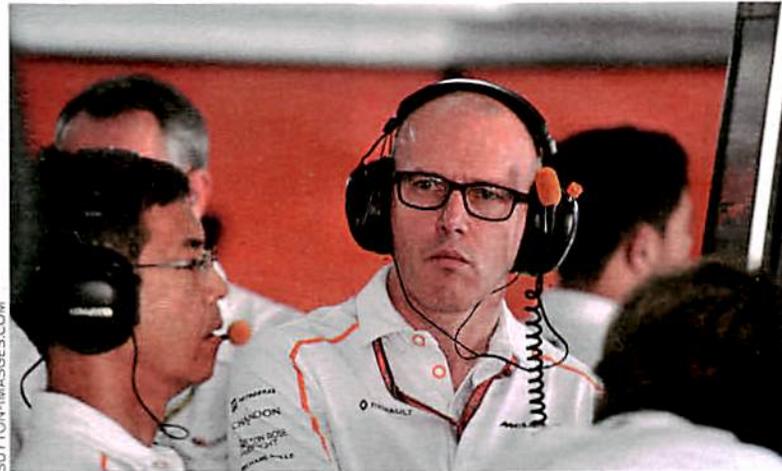
SUTTON-IMAGES.COM

James Key kommt als neuer Technikchef von ToroRosso



SUTTON-IMAGES.COM

McLaren-Direktor Zak Brown (links) kümmert sich um die große Politik



SUTTON-IMAGES.COM

Simon Roberts leitet bei McLaren die Produktionsabteilung

# Keine Alternative für Hardcore-Fans



Seitdem sich FIA-Präsident Jean Todt im November öffentlich über den hohen Werbeanteil in den F1-Übertragungen bei RTL beklagt hat, landen auch im MSA-Postfach regelmäßig Briefe von verärgerten Zuschauern. Ist die Kritik berechtigt?

Von: Tobias Grüner

Auf den ersten Blick sieht die RTL-Bilanz blendend aus. Bei den 21 Rennen der Saison 2018 hatten im Schnitt 4,54 Millionen Formel-1-Fans den Fernseher eingeschaltet. Im Vergleich zur Vorsaison entspricht das einer Steigerung um 150.000 Zuschauern pro Grand Prix. Die Senderbosse bejubelten damit den höchsten Durchschnittswert seit fünf Jahren. Doch bei den MSA-Lesern will keine Feierstimmung aufkommen. Die vielen Leserbriefe, die wir in den vergangenen Wochen erhalten haben, sprechen eine eindeutige Sprache. Kritik wird an allen Ecken und Enden geäußert.

In puncto Kommentatoren-schelte möchte ich mir hier aber gar kein Urteil erlauben. Was den Stil angeht, ist immer auch viel Geschmackssache dabei. Und dass beim breiten RTL-Publikum nicht das gleiche Fachwissen vorausgesetzt werden kann wie zum Beispiel hier bei MSA, sollte für jeden nachvollziehbar sein. So muss es der Hardcore-Fan ganz einfach erdulden, wenn Heiko Wasser und Christian Daner wiederholt erklären, dass der hyperweiche Reifen „schweinenrosafarben“ markiert ist oder dass beim Graining „Gummiwutzeln“ den Grip mindern.

Unstrittig ist, dass RTL bei der Verpflichtung der Experten ein gutes Händchen bewiesen hat. Timo Glock bringt auch komplizierte Themen mit seiner Lockerheit sympathisch und kompetent an den Mann. Seine Interviewtermine mit Sebastian Vettel waren meine persönlichen RTL-Highlights des Jahres. Aber auch Nico

Rosberg hat seine Rolle gefunden. Mit kernigen Aussagen bezieht der Weltmeister von 2016 auch zu kontroversen Themen regelmäßig Stellung. Er hat die Lücke von Klartextredner Niki Lauda gut ausgefüllt. Das hatte ich vor der Saison ehrlich gesagt nicht unbedingt erwartet.

Kritik wird auch immer wieder daran geäußert, dass bei RTL

„Dass wir trotz Fußball-WM und dem frühzeitigen Titel von Hamilton um 150.000 Zuschauer zulegen konnten, verbuchen wir als vollen Erfolg“

RTL-Sportchef Manfred Loppe

mehr Wert auf bunte Promis als auf Technik gelegt wird. Wie mir die Kollegen schon vergangene Saison versichert haben, stimmt das so aber nicht. Oder zumindest nicht mehr. Durch Befragungen habe man den Wunsch der Zu-

schauser nach mehr Hintergrund erkannt und den Anteil der Ballaballa-Geschichten deutlich reduziert. Dass Kai Ebel durch seine schillernde Art polarisiert, ist nachvollziehbar. Aber eine RTL-Übertragung ohne den bunten Vogel würde sicher auch eine Protestwelle nach sich ziehen.

Das Thema Werbung ist dagegen für alle Fans ein Ärgernis – nicht nur für Jean Todt. Natürlich nervt es kolossal, wenn ich fünfmal pro Übertragung zum Anruf aufgefordert werde, um einen Ford Fiesta ST zu gewinnen. Dass sich Kollege Wasser gefühlt immer dann abmeldet, wenn es besonders spannend ist, war aber auch schon früher so. Leider fehlt den Fans heute die Alternative. Der Bezahlsender Sky ist vor der vergangenen Saison ausgestiegen. Dank moderner Übertragungstechnik rast die Formel 1 auch nicht mehr werbefrei über ORF und SRF durch deutsche Wohnzimmer. Die Internet-Angebote von Liberty-Media sind vor allem für ältere Zuschauer keine Alternative. Und wer bezahlt schon gerne extra, wenn er am Ende den RTL-Ton bekommt, den es am TV-Gerät gratis gibt.

Das größte Ärgernis stellt für mich aber nicht die Werbung dar, sondern der stiefmütterliche Umgang mit der Formel 1. Erst erwirbt man für viele Millionen die Rechte, und dann werden Trainings und Qualifikationen bei n-tv oder im Internet versteckt. Auch der Analyse nach dem Rennen müsste meiner Meinung nach mehr Sendezeit eingeräumt werden. Während die Briten auf großen Bildschirmen im Fahrerlager jede strittige Szene sezieren und alle Beteiligten ausführlich zu Wort kommen lassen, hat RTL – nach der Verkündung des Fiesta-Gewinners – schon längst einen Hollywood-Streifen gestartet.

Eigentlich dürfte ich mich aber gar nicht beschweren. Wer nach Infos zu Ausfällen, Strafen oder Strategie-Entscheidungen sucht, kommt nicht drumherum, die einschlägigen Webseiten oder eben MSA zu Rate zu ziehen. ■

## RETURN TO SENDER

### Formel-1-Übertragung bei RTL

Was nichts kostet, ist nichts wert? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: [msa-lesertribune@motorpresse.de](mailto:msa-lesertribune@motorpresse.de)



Breites RTL-Publikum: Allen Fans können es Nico Rosberg, Florian König und Co. nicht recht machen

## NACHRICHTEN

## KEINE VERLÄNGERUNG

Die GP-Strecke von Monte Carlo wird nicht verlängert. Entsprechende Pläne wurden zu den Akten gelegt. Im Moment schüttet der Stadtstaat im Bereich der Portier-Kurve Land im Meer für neue Wohnungen auf. Dort sollte es auch eine Extra-Schleife mit Überholmöglichkeit für die Rennstrecke geben. Wegen der strengen Sicherheitsvorschriften der FIA würde aber zu viel Platz beansprucht.

## MEHR TV-ZUSCHAUER

Das FI-Management meldet für 2018 einen weiteren Anstieg der TV-Zahlen und der Kontakte auf den digitalen Plattformen. Insgesamt ist die Zahl der TV-Zuschauer in den 20 wichtigsten Märkten gegenüber 2017 um drei Prozent gestiegen. Das ergibt insgesamt 1,758 Milliarden Zuschauer. Der GP Monaco hat die meisten Fans (110 Millionen) vor den Fernseher gelockt. Im Digitalbereich vergrößerte sich die Zahl der Nutzer um 10 Prozent.

Formel 1

# Budget runter

Liberty hat die Nase voll von der Hinhaltepolitik der Teams. Bei einer Strategiesitzung präsentierte Formel-1-Chef Chase Carey den Teams einen neuen Vorschlag. Die Budgets sollen auf 130 Millionen Dollar sinken.

Von: Michael Schmidt

**H**at die endlose Geschichte bald ein Ende? Im April 2018 präsentierte Liberty den Teams seine Pläne, wie die Formel 1 billiger und gerechter werden soll. Die Amerikaner schlugen eine Budgetdeckelung von 150 Millionen Dollar vor. Seitdem wird über die Summe und die Formalitäten gestritten. Mercedes, Ferrari und Red Bull baten um einen Stufenplan, um ihre Teams nicht über Nacht verkleinern zu müssen.

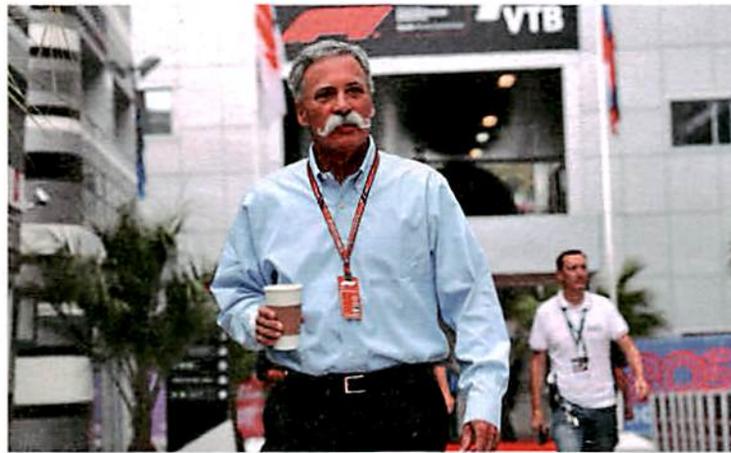
Tatsächlich wollten die Top-teams nur Zeit gewinnen, in der Hoffnung, die Sache würde sich

im Sande verlaufen. Im Oktober nahmen die Teams die Sache selbst in die Hand und präsentierten Liberty immer absurdere Vorschläge. Einer davon: 200 Millionen Obergrenze ohne die Gehälter der Fahrer, der drei teuersten Angestellten, der IT-Abteilung, des Marketings, der Firstclass-Flüge und der Fahrzeuglackierung.

Kurz vor Ende der Saison spalteten sich Renault, Force India, Williams, HaasF1, Sauber und McLaren ab, weil sie begriffen,

dass sich gar nichts ändern würde. Wieder ging Zeit verloren.

Am 16. Januar präsentierte Formel-1-Chef Chase Carey den Teamchefs die Quittung. Liberty verschärft die Budgetdeckelung, und die Amerikaner meinen es ernst. 2021 soll es mit 180 Millionen Dollar losgehen und dann in zwei Schritten auf 165 und 130 Millionen gesenkt werden – also weniger als zuvor. Welche Kosten drin sind und welche nicht, ist Verhandlungsmasse. ■



FI-Boss Chase Carey hat genug von der Hinhaltepolitik der großen Teams

Formel 1

## Mick Schumacher wird Ferrari-Junior

Mick Schumacher ist der Formel 1 einen entscheidenden Schritt nähergekommen. Ferrari nahm den Sohn des Rekord-Weltmeisters in seinen Nachwuchskader auf.

**D**ie Karriere von Mick Schumacher nimmt Fahrt auf. Nach dem Gewinn der Formel-3-Meisterschaft im vergangenen Jahr wird der Sohn des Rekord-Weltmeisters in diesem Jahr für das Prema-Team seine erste Formel-2-Saison bestreiten.

Letzte Woche bestätigte Ferrari die Aufnahme des 19-jährigen Deutschen in seinen Fahrer-kader, zu dem auch die künftigen Formel-2-Piloten Giuliano Alesi und Callum Iott gehören

sowie Marcus Armstrong, Enzo Fittipaldi, Robert Shwartzman und Gianluca Petecof, die 2019 in der Formel 3, Formel 4 und Formel Regional unterwegs sind.

Schumacher ist der Formel 1 damit einen Schritt nähergekommen. Modell stehen die Ferrari-Junioren Charles Leclerc und Antonio Giovinazzi, die mittlerweile Stammpilote in der Königsklasse haben. Schumacher wird im Verlauf der Saison an Testfahrten teilnehmen und im Simulator sitzen: „Ein weiterer Schritt in die richtige Richtung.“ Der neue Ferrari-Teamchef Mattia Binotto gibt zu, dass die Verpflichtung eine spezielle Note hat: „Ich kenne Mick seit seiner Geburt. Deshalb hat die Aufnahme in unsere Fahrer-Akademie für mich auch eine emotionale Bedeutung.“ ■ MS

F3 Asia Series

## Pleiten, Pech und Pannen für Ticktum

Eigentlich wollte Red-Bull-Junior Daniel Ticktum in der F3-Asia-Winterserie locker den Titel und zehn Punkte für die F1-Superlizenz abstauben. Doch daraus wurde nichts.

**W**er in die Formel 1 will, für den sollte die Formel 3 Asia Series eigentlich keine große Hürde sein. Doch Daniel Ticktum erlebt in Fernost gerade sein Waterloo. Sein erstes Rennwochenende bezeichnete Ticktum als „Disaster“, nachdem er zum Auftakt mit seinem Teamkollegen kollidierte, im zweiten Lauf einen schlechten Reifensatz erwischte und im dritten Lauf auf Rang 2 versauerte, weil er von einem

„Öl-Regen“ aus dem Auto des Führenden eingesaut wurde. Das zweite Wochenende in Sepang lief noch schlechter. Nach einem Defekt und einer Strafe für Überholen hinter dem Safety-Car gab es für Ticktum nur 12 von 75 möglichen Punkten. Damit liegt der zweifache Macau-Sieger nur auf Platz 8 in der Meisterschaft – direkt hinter David Schumacher. Der Führende Rinus VeeKay ist bereits außer Reichweite. Und um die 66 Punkte Rückstand auf den Zweitplatzierten Yifei Ye beim letzten Rennwochenende (erneut in Sepang) noch aufzuholen und wenigstens sieben Punkte für die Superlizenz zu sammeln, bräuchte es ein kleines Wunder. Es scheint, als müsse Ticktum noch etwas länger auf den F1-Traum warten. ■ TG

GP Brasilien 1989

# Keiner rechnete mit Ferrari



Der GP Brasilien 1989 war der Auftakt zur neuen Saugmotor-Ära. McLaren-Honda ging als Favorit ins Rennen. Ferrari traute keiner den Sieg zu. Doch dann gewann Nigel Mansell mit einem Auto, das zuvor nie länger als 20 Runden am Stück gefahren war.

Von: **Michael Schmidt**

Jedes Team hätte man auf Sieg gewettet, nur nicht Ferrari. Nicht, dass man dem Ferrari 640 die Fähigkeit absprach, schnelle Runden zu

drehen. Angezweifelt wurde sein Standvermögen. John Barnards revolutionäre Kreation hatte bei Testfahrten nie mehr als 20 Runden am Stück geschafft. Favorit war McLaren-Honda. Das Team hatte im Jahr davor 15 von 16 Rennen gewonnen. Honda war der Konkurrenz auch in der Entwicklung des neuen Zehnzylinder-Saugmotors einen Schritt voraus. Und Ayrton Senna fuhr wie erwartet auf die Pole-Position, mit dem stattlichen Vorsprung von acht Zehntelsekunden auf Riccardo Patrese im Williams-Renault. Nigel Mansell musste mit 1,4 Sekunden Rückstand in die dritte Startreihe.

Ferrari hinterließ auch im Training keinen vertrauenerwe-

ckenden Eindruck. Gerhard Berger und Nigel Mansell stellten ihre Ferrari zwar auf die Startplätze 3 und 6, doch die Steherqualitäten der roten Autos näherten sogar im Team Zweifel. Immer wieder machte das halbautomatische Getriebe Ärger. Die Ferrari-Techniker doktorten an den Problemzonen Hydraulikpumpe, Spannungsregler, Lichtmaschine und Elektronik herum, und John Barnard fluchte: „Alles Bagatellen. Wir müssen sie nur in den Griff kriegen.“

## Eine Runde für den Sieger

Im Warm-up, vier Stunden vor dem Rennen, schaffte Nigel Mansell eine Runde. Gerhard Berger wechselte nach Motoren-

problemen ins Ersatzauto. Kein guter Auftakt an einem Tag, an dem die Sonne mit 41 Grad auf den Kurs brannte. Der neue Rennleiter Cesare Fiorio kam mit der Schnapsidee daher, mit halbvollen Tanks zu starten. Barnard redete sie ihm aus. Mansell reservierte seinen Rückflug nach Europa für eine Uhrzeit, zu der er die Strecke noch vor Ende des Rennens hätte verlassen müssen.

Mansell musste umbuchen – der Ferrari hielt durch. Selbst die Beteiligten sprachen von einem Wunder. Lediglich in der 45. Runde gab es eine kleine Schrecksekunde. Mansell verlangte nach einem neuen Lenkrad, weil seines im Auto sich gelockert hatte. Barnard reichte es ihm höchst-



Der Überraschungssieger: Mansell buchte einen früheren Helmflug, weil er dem Ferrari 640 keine Renndistanz zutraute

SUTTON-IMAGES.COM

## RENNERGEBNIS

Fahrer	Team	Runden	Zeit
1. Nigel Mansell	Ferrari	61	1:38.58,744 h = 186,034 km/h
2. Alain Prost	McLaren-Honda	61	1:39.06,553 h + 7,809 s
3. Maurício Gugelmin	March-Judd	61	1:39.08,114 h + 9,370 s
4. Johnny Herbert	Benetton-Ford	61	1:39.09,237 h + 10,493 s
5. Derek Warwick	Arrows-Cosworth	61	1:39.16,610 h + 17,866 s
6. Alessandro Nannini	Benetton-Ford	61	1:39.16,985 h + 18,241 s

Schnellste Runde: Riccardo Patrese (Williams-Renault), 1,32,507 min = 195,786 km/h

## DAS RESULTAT

GP Brasilien 1989, 26. März 1989, Rio de Janeiro

Wetter:	41°C, sonnig
Distanz:	61 Runden à 5,031 km = 306,891 Kilometer
Nennungen:	38
Gestartet:	26
Gewertet:	14
Führungswechsel:	6
Pole-Position:	Ayrton Senna (McLaren-Honda), 1,25,302 min = 212,323 km/h

persönlich ins Cockpit. Mansell kämpfte mit Alain Prost und Riccardo Patrese um den Sieg. Patrese führte die ersten 15 Runden und später noch einmal zwei, verheizte aber seine Reifen zu schnell und scheiterte schlussendlich an einer defekten Lichtmaschine. Prost musste 40 Runden lang mit einer defekten

Kupplung fahren. Er sparte sich den zweiten Reifenwechsel aus Angst, nicht mehr anfahren zu können. Im Ziel hingen ihm Maurício Gugelmin und Johnny Herbert im Genick.

Für zwei Sieggandidaten endeten die Hoffnungen bereits in der ersten Kurve. Gerhard Berger, Ayrton Senna und Riccardo

Patrese bogen nebeneinander in die erste Kurve ein, in der es nur Platz für zwei Autos gab. Senna, im Sandwich von Ferrari und Williams, verlor die Nase seines McLaren und musste zum Notstopp an die Box, was ihn drei Runden kostete. Eine holte er noch auf. Das bedeutete Platz 11 in einem Grand Prix, bei dem die ersten sechs Fahrer innerhalb von 18,2 Sekunden ins Ziel kamen. Gerhard Berger fuhr nach einem Dreher ins Gras nur noch eine halbe Runde weit. Dann platzte der Ferrari-Motor. FIA-Präsident Jean-Marie Balestre drohte aus Paris mit der gelben Karte für Senna. Der bilanzierte vorsichtshalber: „Alle drei tragen die gleiche Schuld.“

### Sechs Führungswechsel

Die neue Saison begann so ganz anders als die alte, die sich mit einer erdrückenden McLaren-Dominanz dahingeschleppt hatte. Drei Männer an der Spitze, sechs Führungswechsel, ein eng gestaffeltes Feld mit fünf unterschiedlichen Autos in den Punkterängen und einigen deftigen Überraschungen. Maurício Gugelmin rettete als Dritter im alten March 881-Judd die Ehre der Brasilianer. Johnny Herberts vierter Rang nötigte allen im Fahrerlager Respekt ab. Der 24-jährige Engländer konnte nur auf Krücken laufen, weil die bei einem Formel-3000-Unfall in Brands Hatch im Jahr davor zerschmetterten Beine noch nicht so mitspielten wie gewohnt. Zum Fahren reichte es aber. ■



Kupplungsprobleme: Prost beschränkt sich auf einen Boxenstopp

SUTTON-IMAGES.COM



Kampfspuren: Senna gerät beim Start in das Sandwich von Berger und Patrese. Der McLaren verliert seine Nase

SUTTON-IMAGES.COM

## ZAHL DES RENNENS

# 38

Fahrer hatten für den GP Brasilien genannt. Acht wurden in einer Vorqualifikation am Freitagmorgen aussortiert. Für vier weitere Teilnehmer war nach der Qualifikation Schluss.



Sebastian Vettel und Mick Schumacher hätten in Mexiko gerne den neunten Sieg für das deutsche Team beim Race of Champions eingefahren. Am Ende musste sich das Duo jedoch knapp gegen Tom Kristensen und Johan Kristoffersson geschlagen geben. Im Einzelwettbewerb glänzten die Lokalmatadoren.

Von: **Tobias Grüner**

Nachdem das Race of Champions im vergangenen Jahr in Saudi-Arabien kaum prominente Piloten anlocken konnte, war zwölf Monate später in Mexico City alles am Start, was Rang und Namen hat. Vor allem auf den ersten Auftritt von Formel-3-Champion Mick Schumacher bei der prestigeträchtigen Stadion-Veranstaltung

waren die Fans gespannt. Hatte doch sein berühmter Vater immer besonders glänzen können, wenn es auf der verwinkelten Piste ins direkte Duell Mann gegen Mann ging. Sechs Mal gewann Michael Schumacher den Nations Cup alleine mit Sebastian Vettel. Der Heppenheimer hätte die Erfolgsserie natürlich gerne mit Mick fortgeschrieben.

Ausgetragen wurde die Veranstaltung in diesem Jahr im Foro Sol, dem ehemaligen Baseball-Stadion am Autódromo Hermanos Rodríguez. Die Formel-1-Piloten kannten die Atmosphäre also schon vom Grand Prix, der im letzten Streckenabschnitt ebenfalls durch das Stadion führt. Natürlich wurde die Strecke im Vergleich zur Formel 1 komplett geändert. Die Veranstalter entschieden sich für einen Verfolgerkurs und keinen Parallelkurs, bei dem sich die Strecke per Brücke kreuzt. So erreichten die Piloten am Ende aus verschiedenen Richtungen die Ziellinie, wobei es die Fans bei knappen Rennen immer wieder aus den Sitzen riss.

„Es wäre natürlich noch schöner gewesen, wenn Michael dabei gewesen wäre, um seinem Sohn zuzuschauen. Ich bin mir sicher, er wäre sehr stolz.“

Sebastian Vettel

### Deutsches Team im Finale

Das Unternehmen Nations-Cup-Sieg begann für das deutsche Duo verheißungsvoll. In der Vorrunde sicherten sich Vettel und Schumacher den Spitzenplatz vor dem mexikanischen Team von Esteban Gutiérrez und Patricio O'Ward, das ebenfalls ins Halbfinale einzog. Für das zweite mexikanische Team von Memo Rojas und Benito Guerra sowie die französische Equipe, bestehend aus Pierre Gasly und Loïc Duval, war der Spaß dagegen frühzeitig beendet. Im Halbfinale traf das

deutsche Duo dann auf das brasilianische Team. Nach Siegen von Vettel gegen Lucas di Grassi und Schumacher gegen Hélio Castroneves konnte das Finalticket souverän gebucht werden. Im zweiten Halbfinale setzte sich das Team Nordic ebenfalls mühelos durch. Tom Kristensen, der Stig Blomqvists Rekord von 15 Race-of-Champions-Auftritten egalisierte, gewann sein Duell gegen Gutiérrez. Johan Kristoffersson setzte sich gegen Patricio O'Ward durch.

Im Finale wurde es dann dramatisch. Schon im ersten Duell zwischen Vettel und „Mr. Le Mans“ Tom Kristensen wurde großartiger Sport gezeigt. Im entscheidenden dritten Lauf setzte sich Kristensen knapp gegen den vierfachen F1-Champion durch. Nun musste Schumacher sein Duell gegen Kristoffersson gewinnen. Der Rallycross-Weltmeister hatte den ganzen Tag noch keinen Lauf verloren. Doch gegen Schumacher zog der Schwede zweimal knapp den Kürzeren. Und so musste das Stechen über den Ge-



Mick Schumacher und Sebastian Vettel mussten sich mit den kleineren Pokalen zufriedengeben

End

ganz Besonderes, sie mit Sebastian zu teilen“, strahlte Schumacher. „Ohne ihn hätten wir es nicht ins Finale geschafft. Wir haben uns gut geschlagen, nicht gut genug für den Gesamtsieg, aber der zweite Platz ist auch nicht so schlecht. Ich habe gegen einige legendäre Rennfahrer gekämpft. In meinem Lauf gegen Hélio Castroneves konnte ich meine Schwester Gina als Beifahrerin mitnehmen. Sie hat mir offenbar Glück gebracht.“

Auch Vettel zeigte sich trotz der Finalniederlage nicht allzu betrübt: „Wir können stolz darauf sein, was wir hier abgeliefert haben. Natürlich wäre es schön gewesen, den Pokal mitzunehmen, aber es ist keine Schande, gegen Tom und Johan zu verlieren. Sie sind Weltklasse-Piloten und waren heute einfach einen Tick zu stark. Zusammen mit Mick anzutreten, war ein tolles Erlebnis. Ich kann mich noch an meinen Rookie-Auftritt erinnern und wie ich zu Michael heraufgeschaut habe. Es wäre natürlich noch schöner gewesen, wenn Michael heute dagegewesen wäre, um seinem Sohn zuzuschauen. Ich bin mir sicher, er wäre sehr stolz.“

### Guerra gewinnt Einzel-Cup

Im Einzelwettbewerb konnten die beiden deutschen Piloten dann nicht mehr glänzen. Für Vettel war unter anderem nach einer Niederlage gegen Schumacher schon in der Vorrunde Schluss. Schumacher musste seinerseits die Segel nach dem Viertfinalduell gegen Esteban Gutiérrez streichen. Neben Gutiérrez zogen mit Benito Guerra und Patricio O'Ward noch zwei weitere Mexikaner ins Halbfinale ein. Als einziger Nichtlokalmatador schaffte es Loïc Duval nach einem Sieg gegen Kristensen unter die letzten vier. Der Franzose setzte sich in seinem Halbfinale gegen Indy-Lights-Champion O'Ward durch. Das zweite Halbfinale entschied Guerra gegen Gutiérrez. Im Finale machte Rallye-Ass Guerra mit 2:0 Siegen schließlich kurzen Prozess gegen Le-Mans-Sieger Duval. „Das fühlt sich wirklich irre an“, strahlte der Sieger anschließend. „Ich bin natürlich megahappy. Es ist unglaublich, gegen so viele Top-Fahrer anzutreten. Mit Pierre Gasly, Esteban Gutiérrez und Sebastian Vettel habe ich gleich drei F1-Piloten auf meinem Weg ins Finale geschlagen. Das ist definitiv ein Highlight in meiner Karriere.“

### Gina bringt Mick Glück

Beim deutschen Duo hielt sich der Ärger nach dem verlorenen Finale in Grenzen: „Das war eine tolle Erfahrung, und es war etwas

## EINZELWERTUNG

### Viertelfinale

Loïc Duval	1
Tom Kristensen	0

Patricio O'Ward	1
Johan Kristoffersson	0

Esteban Gutiérrez	1
Mick Schumacher	0

Benito Guerra	1
Pierre Gasly	0

### Halbfinale

Patricio O'Ward	0
Loïc Duval	1

Esteban Gutiérrez	0
Benito Guerra	1

### Finale

Benito Guerra	2
Loïc Duval	0

## NATIONS CUP

### Gruppe A

Deutschland	4
Mexiko 1	4
Frankreich	2
Mexiko 2	2

### Gruppe B

Brasilien	3
Großbritannien	2
Italien	1
Mexiko 3	1

### Gruppe C

Team Nordic	3
Großbritannien	2
USA	1

### Halbfinale

Deutschland	2
Brasilien	0

Team Nordic	2
Mexiko 1	0

### Finale

Deutschland	1
Team Nordic	2



Lokalmatador Benito Guerra war im Einzelwettbewerb nicht zu schlagen



Die flüssige Strecke im Foro Sol sorgte für viel Action und Spannung



Jeroen Bleekemolen ist einer der viel beschäftigten GT-Piloten und schon fast alles gefahren, was vier Räder hat. Ein Interview über das ganz spezielle Leben des Holländers auf der Überholspur.

Von: **Bianca Leppert**

**Kürzlich kursierte ein Foto von Ihnen mit einer gekenterten Yacht im Internet. Sie sind als vielseitiger Rennfahrer bekannt, aber als Kapitän üben Sie noch?**

Das Boot war gar nicht unseres. Es lag da schon einige Tage am Strand. Aber das Motiv hat gut gepasst, weil wir an diesem Tag beim 24h-Rennen in Dubai ja ausgefallen sind. Es war etwas komisch: Beim Runterlassen des Autos beim Boxenstopp ist das Chassis gebrochen.

**Die beliebte Quizfrage: Wie viele Rennen stehen dieses Jahr in Ihrem Kalender?**

Im Moment ist es noch nicht ganz klar. In den letzten Jahren waren es immer über 25. Es sollte auch wieder ungefähr darauf hinauslaufen.

**Was treibt Sie an, so viele Rennen zu bestreiten?**

Ich fahre einfach gerne Rennen. Es macht mir am meisten Spaß. Wenn es ein gutes Angebot gibt, dann nehme ich das an. 2008 und 2009 bin ich sehr viel gefahren. Da hatte ich in einem Jahr 38 Rennen. Es ist jetzt etwas weniger geworden, dafür aber besser.



Jeroen Bleekemolen

**Geburtstag:** 23.10.1981  
**Geburtsort:** Heemstede  
**Herkunftsland:** Niederlande

#### KARRIERE

1995–1996: Kart  
1998–1999: Formelsport  
2000: Formel 3  
2001: FIA GT, Clio Cup  
2006–2009: A1 GP, Porsche Supercup  
2010: ALMS, Le Mans  
2012–2013: V8 Supercar  
seit 2007: GT3

#### Hobbys

Ski fahren, Kart fahren

# „Nur Macau fehlt mir jetzt noch in meiner Sammlung“

Es sind mehr richtig gute und wichtige Rennen dabei.

## Müssen Sie schmunzeln, wenn Werksfahrer sagen, sie wollen maximal zehn Rennen im Jahr fahren?

Ja, ein bisschen. Fußballer müssen auch jede Woche für ein Spiel auf den Platz und dazwischen drei- bis viermal trainieren. Bei uns ist es normal, dass man nicht jede Woche fährt. Ich würde alle Möglichkeiten nutzen. Man lernt viele Leute kennen, was in unserem Sport sehr wichtig ist.

## Wie gehen Sie mit der körperlichen Belastung durch die vielen Flüge und bei den Rennen um?

Das ist noch nie einfach gewesen. Erst recht nicht, als die Kinder noch kleiner waren und man nicht immer durchschlafen konnte. Während der Saison hatte ich manchmal gar keine Zeit für Sport. Im Winter mache ich dann wieder etwas mehr. Wenn ich keine Rennen habe, trainiere ich vier bis fünf Tage die Woche. Meistens Radfahren, Laufen und Crossfit.

## Fliegen Sie Economy oder gönnen Sie sich Business?

Das kommt auf den Deal an, den ich mit den Teams habe. Wenn ich selbst ein Budget zur Verfügung habe und entscheiden kann, bin ich ein typischer Holländer und versuche zu sparen.

## Werden Sie überhaupt krank?

Ich habe noch nie ein Rennen aus diesem Grund verpasst. Das kommt meistens im Urlaub, wenn der Stress nachlässt. Trotz des vielen Reisens und des verschiedenen Essens habe ich da viel Glück und es erwischt mich selten.

## Laut einer Studie sind Sportler mit mehr Stunden Trainingsarbeit anderen überlegen. Ist man also mit vielen Rennen im Vorteil?

Es hängt ein bisschen davon ab, wie alt man ist und wie es mit Jetlag aussieht. Es gibt auch einen Punkt, wo es zu viel wird. Das Fahren selbst ist aber sehr wichtig, weil du im Rhythmus bleibst.

Als ich damals 38 Rennen im Jahr gefahren bin, von A1 GP über LMP1 bis hin zu Tourenwagen oder Mini Challenge, war die Umstellung kein Problem. Du fährst aus der Box raus und es läuft. Das ist ein großer Vorteil, wenn du viel fährst. Heute würde ich so ein Programm aber nicht mehr machen.

## „Fußballer müssen auch jede Woche für ein Spiel auf den Platz und trainieren dazwischen. Nur bei uns ist es nicht normal, jede Woche zu fahren.“

Jeroen Bleekemolen

## Wann haben Sie zuletzt den falschen Knopf gedrückt?

Das passiert gar nicht so oft. Man stellt sich schnell um. In den letzten beiden Jahren bin ich ohnehin viel mit Mercedes und Porsche gefahren. Die Werksfahrer schwören sich natürlich auf ihr Auto ein. Ich muss schon manchmal kurz nachdenken, aber es ist noch nie etwas schiefgegangen.

## War Ihre Karriere in verschiedenen Klassen wie A1 GP, Porsche Supercup oder DTM eine gute Schule?

Es war gut, so viele Autos mit unterschiedlichem Antrieb zu fahren. Ich bin schon am Anfang meiner Karriere Formel Ford und Tourenwagen gefahren. Ich habe gelernt, mich schnell anzupassen.

## Ist es heute schwieriger, so einen Weg einzuschlagen?

Die meisten haben Werksverträge, andererseits gibt es mit der GT3-Kategorie so viele Rennen auf der ganzen Welt. Ich sehe im Moment einige Leute, die viel fahren. Vor zehn Jahren war ich da mehr oder weniger der Einzige. Es wird auch immer härter, weil der Sport immer schwieriger

wird. Deshalb fährt kaum jemand beispielsweise neben der DTM noch etwas anderes.

## Würde es Sie noch reizen, für ein Werk zu fahren?

Wenn das Angebot gut ist, warum nicht? Und dank der GT3 kann man auch als Werksfahrer viele Rennen fahren. Es läuft momentan aber auch als Freelancer gut.

## Ist der Markt für Freelancer durch die Werksfahrer kleiner geworden?

Ja und Nein. Wenn man gute Kontakte hat, ergibt sich vieles. Andererseits bekommen die Teams auch Unterstützung durch die Werke – da gehören die Werksfahrer oft dazu.

## Ihr Vater fuhr Formel 1, Ihr Bruder fährt ebenfalls Rennen. Gibt es in Ihrer Familie andere Gesprächsthemen als Motorsport?

Na ja, eher nicht. Mein Vater und mein Bruder haben auch zwei Gokart-Strecken, ein Rennteam und machen viele Events in Zandvoort. Bei uns geht es nur um Speed, Autos und Geschwindigkeit. Nur mein Bruder nimmt jetzt noch an zwei bis drei Ironman-Wettbewerben im Jahr teil. Ich habe ganz viel Respekt davor. Das ist brutal, was die machen. Für mich wäre es aber nichts. Insgesamt ist unsere Familie auch sehr eng, wir sind oft zusammen in Urlaub.

## Sie haben drei Jungs. Ist der Weg in den Motorsport

## für sie bereits vorgezeichnet?

Die beiden Jüngsten wollen gerne mal fahren. Sie sind jetzt fünf Jahre alt. Ich pushe sie nicht, aber wenn sie Interesse haben, dann mache ich ihnen das möglich. Wenn sie wirklich anfangen sollten, haben wir wohl gar kein freies Wochenende mehr. Aber mein Vater ist ja auch noch da.

## Wie sieht ein typischer Tag im Leben der Familie Bleekemolen aus?

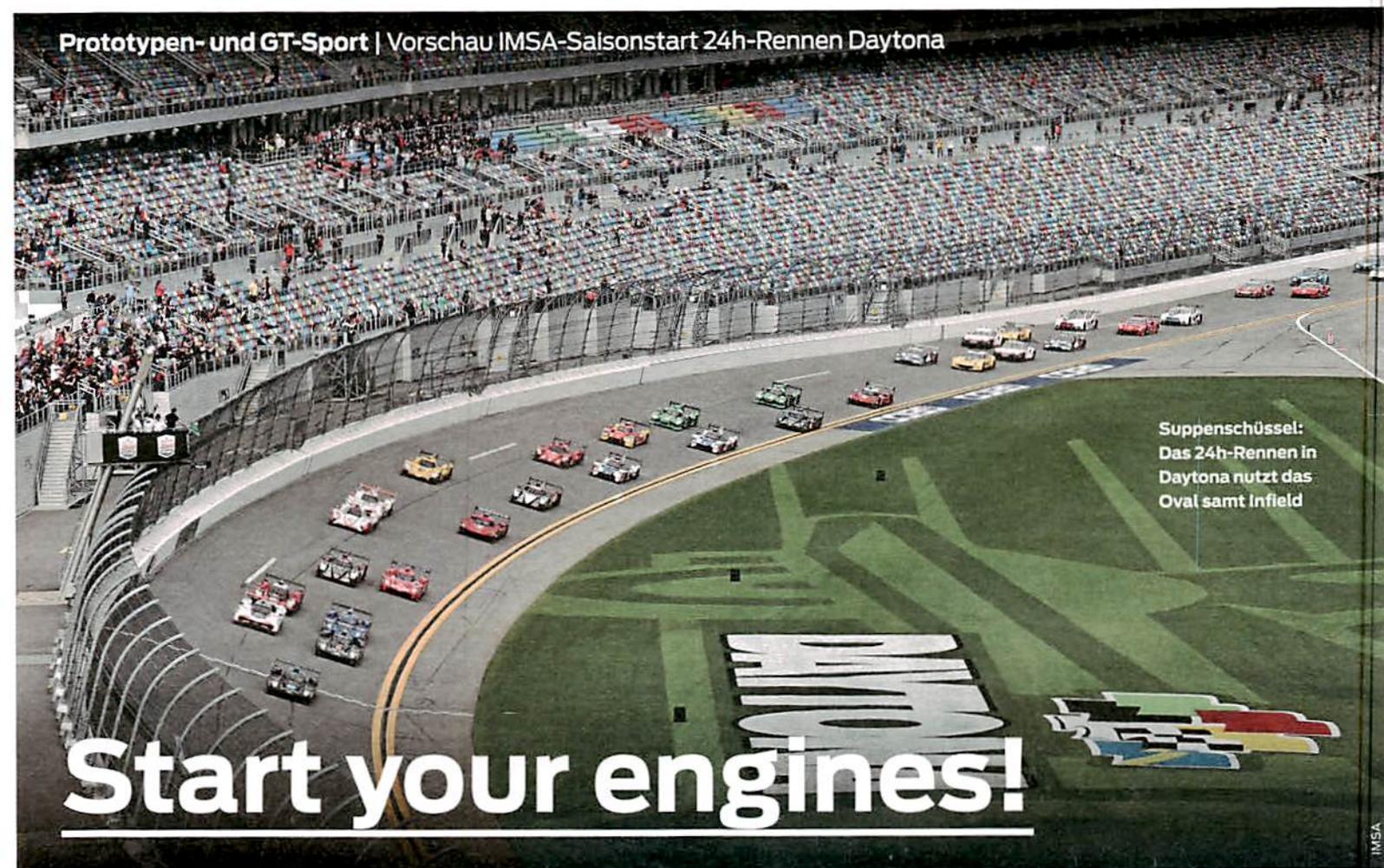
Das ist etwas chaotisch bei uns. Ich bin rund 200 Tage im Jahr unterwegs. Zuerst haben wir in Monaco gewohnt. Seit zwei Jahren ist unser Ältester aber schulpflichtig, und wir wollten, dass er in Holland zur Schule geht. Deshalb wohnen wir jetzt nahe bei Zandvoort, pendeln aber auch regelmäßig nach Monaco. Wenn ich da bin, bringe ich sie morgens zur Schule, trainiere ein bisschen und am Nachmittag unternehmen wir etwas. Meine Frau hat mich so kennengelernt, die kennt das nicht anders.

## Fehlt Ihnen noch ein Rennsieg in Ihrer Sammlung, von dem Sie träumen?

Nur Macau. Sonst hatte ich das Glück, V8 Supercars oder, in Brasilien, Stock-Car zu fahren. Wir sehen ja viel von der Welt in unserem Job. Aber nach Neuseeland würde ich mit meiner Familie gerne noch mal reisen. Die Rennstrecken dort sind sehr schön, ein bisschen oldschool. Da brauchst du etwas Mut, um schnell zu sein. ■



In letzter Zeit war Jeroen Bleekemolen viel mit Mercedes-AMG unterwegs



Suppenschüssel:  
Das 24h-Rennen in  
Daytona nutzt das  
Oval samt Infield

# Start your engines!

Das 24h-Rennen in Daytona gilt traditionell als das erste „echte“ Autorennen der neuen Saison. Mit 47 Fahrzeugen gelingt IMSA dieses Jahr ein solider Saisonstart, dazu fahren wieder viele internationale Stars in Florida – auch aus Deutschland.

Von: **Marcus Schurig**

**E**in Grund für den Aufgeloop der Stars aus anderen Kategorien wie Fernando Alonso, Scott Dixon, Juan-Pablo Montoya, Sébastien Bourdais, Simon Pagenaud, Kamui Kobayashi, Mike Conway oder Timo Bernhard und René Rast aus Deutschland: Die 57. Ausgabe des 24h-Rennens in Daytona läutet die umfangreichen Feierlichkeiten zum 50-jährigen IMSA-Jubiläum ein, weshalb sich einige Teams besonders ins Zeug legten, um Star-Fahrer zu ködern.

Außerdem zählt der Saisonauftakt zu einer Langstreckenwertung innerhalb der IMSA-Serie, dem Michelin Endurance Cup. Hierfür spannt IMSA die vier langen Rennen in Daytona, Sebring, Watkins Glen sowie das

Finale in Road Atlanta zusammen. Dieser Langstrecken-Cup ist für IMSA so etwas wie das Tor zur Welt, um internationale Fahrer anzulocken und globale Aufmerksamkeit zu generieren.

An der Fahrer-Qualität gibt es also definitiv nichts zu mäkeln, zumal BMW obendrein einen modifizierten M8 GTE für Alex Zanardi an den Start bringt. Der Italiener ist in Amerika immer noch ein Superstar – wegen der Champ-Car-Titel und seinen spektakulären Überholmanövern. In Amerika kennt jedes Kind „The Pass“ – als Zanardi 1996 Bryan Herta vor dem Corkscrew in Laguna Seca ausbremste.

## Trennung DPI und LMP2

Abgesehen vom bockstarken Fahreraufgebot bietet der Saisonstart in Daytona auch noch die erste Nagelprobe für einige Neuerungen: So ist beispielsweise NBC der neue TV-Partner der IMSA-Serie. Auch auf der Rennstrecke gibt es wichtige Änderungen: Die nordamerikanischen DPI-Wagen machen den Gesamtsieg neuerdings unter sich aus. Der krampfhafte Versuch, die DPI-Werkswagen gegen die privaten LMP2-Autos über eine BOP zu balancieren, wurde aufgegeben. Jetzt fahren die DPI alleine um den Gesamtsieg, hier starten nur

Profi-Piloten. In der LMP2-Klasse ist dagegen der Einsatz von Amateuren nach dem bekannten Pro-Am-Konzept vorgeschrieben.

IMSA hat mit der gebotenen Vorsicht die Fahrzeug-Einstufungen (BOP) so angezogen, dass die DPI klar schneller sein sollten als die LMP2, sodass auf der Rennstrecke eine Zweiklassengesellschaft der Prototypen etabliert wird. Vorsichtig ist IMSA aber aus gutem Grund: Ab der neuen Saison stattet Michelin alle Rennklassen sowie die Rahmenserien der IMSA-Meisterschaft aus.

Der Mega-Deal spült erstens viel Geld in die IMSA-Kriegskasse, zweitens wird in jenen Klassen, in denen bisher die wenig beliebten Continental-Reifen zum Zug kamen, die Performance massiv nach oben schnellen – das gilt für die Prototypen (DPI und LMP2) ebenso wie für die GTD-Klasse, wo die GT3-Fahrzeuge an den Start gehen.

„Wir müssen uns mit der BOP erst an die neue Reifensituation heranpirschen“, so IMSA-Sportdirektor Simon Hodgson beim Vortest Anfang Januar. Ein Problem besteht darin, die Balance im DPI-Feld aufrechtzuerhalten: So verwenden die vom deutschen Joest-Team eingesetzten Mazda-DPI nur einen Zweiliter-Vierzylinder-Turbomotor, die Kon-

kurrenz setzt durchgehend auf mehr Hubraum und mehr Zylinder. Würde man den DPI zu viel Leistung zugestehen, könnte Mazda eventuell unter die Räder geraten. Auch bei Mazda hat man deshalb beim Motor nachgelegt, um Performance zu finden.

## Reifenschach in der GTE

Ähnlich viel Unsicherheit wegen der neuen Reifensituation herrscht auch in der GTLM-Klasse: Zwar führen die Werksteams von Ford, Porsche, BMW, Corvette und Ferrari schon im Vorjahr auf Michelin-Reifen. Doch um Kosten zu sparen, müssen sie jetzt die Pneu aus der Sportwagen-WM verwenden – also die sogenannten Doppelstint-Reifen. Die haben deutlich mehr Gummi-Auflage auf der Lauffläche, sie reagieren deshalb empfindlich auf Temperatur und Druck – Blasenbildung inklusive. „Die Siege und der Meistertitel werden 2019 über die Reifen entschieden“, sagt Porsche-Werkspilot Earl Bamber – und die meisten GTE-Gegner stimmen der These zu.

Spannung wird also beim Saisonstart in Daytona sicher keine Mangelware sein. Die Fans aus Deutschland können das 24h-Rennen im Livestream auf der Webseite [www.imsa.com](http://www.imsa.com) (siehe Seite 47) verfolgen. ■

Rowe Racing / Blancpain GT Endurance Cup

# Rowe mit Porsche in Spa!

Rowe Racing wird in dieser Saison mit Porsche im Blancpain GT Endurance Cup an den Start gehen. Das Engagement auf der Nürburgring-Nordschleife will man wie bisher mit BMW fortsetzen.

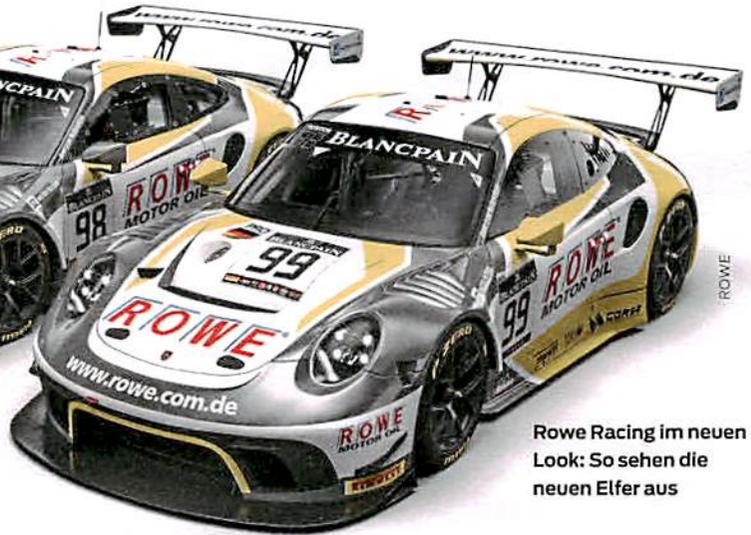
Von: **Bianca Leppert**

**D**ie Sieger des 24h-Rennens in Spa aus dem Jahr 2016 treten beim Ardennen-Klassiker in Zukunft im neuen Gewand an: Rowe Racing wechselt im Blancpain GT Endurance Cup den Hersteller und setzt auf die neue Generation des Porsche 911 GT3 R.

Damit wird die Mannschaft um Teamchef Hans-Peter Naundorf nun zum Werksaufgebot der Marke aus Zuffenhausen gehören. In Spa sollen Nick Tandy, Frédéric Makowiecki und Patrick Pilet einen Elfer pilotieren, daneben teilen sich Dirk Werner und

die beiden Young Professionals Dennis Olsen und Matt Campbell ein Auto. Dieses Trio bestreitet auch die komplette Endurance-Cup-Saison für Rowe Racing.

„Es ist für uns eine große Ehre, dass ein so renommierter und im Motorsport so erfolgreicher Hersteller wie Porsche unserem Team das Vertrauen für den Einsatz des 911 GT3 R der neuesten Generation schenkt“, so Teamchef Hans-Peter Naundorf. „Wir wollen in Spa auf jeden Fall wieder um den Sieg kämpfen und würden gerne den Erfolg von 2016 wiederholen. Damals hatten wir in Spa auch



Rowe Racing im neuen Look: So sehen die neuen Elfer aus

gleich im ersten Jahr mit einem für uns komplett neuen Auto triumphiert.“ Es wird gemunkelt, dass Manthey Racing, 2018 das Flaggschiff von Porsche in der Blancpain GT, sich aus der Meisterschaft der SRO zurückzieht.

Auf der Nürburgring-Nordschleife, wo Rowe Racing zu den Stammgästen zählt, will man weiterhin an der Partnerschaft mit BMW festhalten. Damit setzt

man auf einen Trend, der sich derzeit im GT3-Sport abzeichnet: Keine exklusive Bindung an einen Hersteller. Das andere Beispiel ist Falken Motorsport, die in der VLN Langstreckenmeisterschaft sogar innerhalb einer Meisterschaft mit BMW und Porsche unterwegs sind.

Vor BMW und Porsche arbeitet das Team aus St. Ingbert bereits mit Mercedes-AMG zusammen. ■

## SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

### VISA-CHAOS BEI BLOMQUIST

BMW-Werksfahrer Tom Blomqvist muss das 24h-Rennen in Daytona sausen lassen, weil es Probleme mit seinem Visum für die USA gab. Da half selbst ein an Präsident Trump gerichteter Tweet von Teamkollege Connor de Phillippi nichts. Blomqvist wird von Augusto Farfus ersetzt. Er tritt im BMW M8 GTE gemeinsam mit De Phillippi, Philipp Eng und Colton Herta für das BMW Team RLL an.

### ADAC GT MASTERS: NEUES PUNKTESYSTEM

Einige Regeländerungen sollen die deutsche GT-Serie noch attraktiver machen, darunter ein modifiziertes Punktesystem, bei dem nun Zähler bis Platz 15 vergeben werden. Der neue Punkteschlüssel: 25-20-16-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1. Grund für die Änderung ist das erwartete

große Starterfeld von über 30 Autos. Zudem wird das maximale Handicap-Gewicht für zwei Profis von bisher 30 auf 20 Kilogramm gesenkt, daneben werden auch die Zusatzgewichte für Fahrerkombinationen mit den Einstufungen „Professional“ und „Semi-Professional“ verringert. Duos mit Bronze-Piloten erhalten kein Handicap-Gewicht.

### SPORTWAGEN-STARS BEI GP ICE RACE

Beim Revival des Eisrennens in Zell am See am vergangenen Wochenende ließen sich zahlreiche Sportwagen-Piloten blicken. Le-Mans-Sieger Marc Lieb war mit seinem Vater HP in einem Porsche 924 am Start, Richard Lietz drehte Showrunden im Porsche Cayman GT4 Rallye Concept Car und gewann am Samstag die Allrad-Klasse auf einem Mitsubishi. Daneben waren

auch Timo Bernhard, Mark Webber, Romain Dumas, René Rast und Daniel Abt vor Ort.

### ALONSO: MEHR RENNEN?

Die Gerüchte, dass der ehemalige F1-Pilot Fernando Alonso mehr Rennen in der IMSA-Serie be-



streiten könnte, reißen nicht ab: Der Spanier, der für 2019 weiterhin beim Toyota-LMP1-Team in der Sportwagen-WM unter Vertrag steht und zum zweiten Mal das Indy-500-Rennen bestreiten will, wird beim Saisonauftakt der IMSA-Serie in Daytona einen DPI-

Cadillac im Team Wayne Taylor Racing pilotieren. Gerüchten, der Spanier würde den Michelin Endurance Cup fahren, wurde von Toyota widersprochen – denn in Sebring hat der Start im WEC-LMP1 Vorrang, ein IMSA-Einsatz wurde untersagt. Der IndyCar-Pilot Ryan Hunter-Reay soll Alonso als dritten Fahrer in Sebring ersetzen. Das WRT-Team hofft aber, dass Alonso in Watkins Glen und in Road Atlanta wieder an Bord sein wird.

### IGTC LAGUNA SECA FRÜHER

Die Intercontinental GT Challenge in Laguna Seca wird um einen Tag vorgezogen. Bisher war der zweite IGTC-Lauf für Sonntag angesetzt, nun findet das Rennen am Samstag, den 30. März statt. Es ist der erste IGTC-Lauf, bei dem der Audi R8 LMS Evo und die neue Generation des Porsche 911 GT3 R am Start stehen.

Ideale Testbedingungen, nicht nur für Titelverteidiger Sébastien Ogier

# Und es werde Licht

## WM-NACHRICHTEN

### WRC2: TITELANWÄRTER IN EIGENER KLASSE

Die R5-Kategorie boomt weiter. Beim WM-Auftakt sind insgesamt 31 Teams mit R5-Fahrzeugen am Start, doch nur ein Drittel hat für die WRC2 genannt: Ganz vorne die Werksfahrer Kalle Rovanperä (Skoda) und Gus Greensmith (M-Sport) sowie der werksunterstützte Landesmeister Yoann Bonato (Citroën) in der neugeschaffenen WRC2 PRO, dahinter acht mehr oder weniger bekannte WRC2-Fahrer, darunter „OC“ Veiby und Nicolas Ciamin im VW Polo R5, Guillaume de Mevius (Citroën C3 R5) oder Gregoire Munster (Skoda Fabia R5). Außerhalb der WRC2 gehen unter anderem Toyota-Junior Takamoto Katsuda (Ford), Stéphane Sarrazin (Hyundai), und Henk Vossen (Ford) an den Start. Der Niederländer ist mit stolzen 74 der älteste Teilnehmer im Feld.

Nie war es schwerer, einen Favoriten auszumachen, als beim diesjährigen Saisonauftakt der Rallye-WM. Jeder Hersteller hat mindestens einen siegfähigen Fahrer in seinen Reihen. Hinzu kommen die unberechenbaren Bedingungen bei der legendäre Rallye Monte Carlo. Hochspannung ist garantiert.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**ie Traditionalisten in der Rallyeszene sind entzückt. Denn was wäre die Rallye Monte Carlo ohne ihre unberechenbaren Bedingungen? Trocken oder feucht? Schnee oder blankes Eis? Pfützen oder überfrierende Nässe? Sicher ist nur eines: Konstante Bedingungen wird es auch bei der 87. Ausgabe der ältesten und berühmtesten Rallye kaum geben. Mitunter wechseln die Streckenverhältnisse gar auf einer Wertungsprüfung. Das heißt normalerweise Advantage Sébastien Ogier, wie fünf Siege in Folge eindrucksvoll beweisen. Der Titelverteidiger, ein ehemaliger Skilehrer,

ist in der Region aufgewachsen und kennt die heimische Großwetterlage aus dem Effeff. Sein Nachteil: Nach seinem Wechsel zu Citroën sitzt er als Einziger der Titelrivalen in einem neuen Auto. Zudem hat sich die Konkurrenz ebenfalls bestens auf den Saisonbeginn vorbereitet. Alle vier Hersteller waren in den vergangenen Tagen noch einmal zum Testen vor Ort und haben unterschiedliche Szenarien durchgespielt.

### Tänak will taktieren

Die Karten sind völlig neu gemischt. Ob Hyundai mit Teamleader Thierry Neuville, Andreas Mikkelsen und Neuzugang Sébastien Loeb (siehe auch Seite 19), Toyota mit Speerspitze Ott Tänak, Routinier Jari-Matti Latvala und Neuzugang Kris Meeke sowie



Titel geht vor: Toyota-Pilot Tänak

Citroën mit Ogier und Neukollege Esapekka Lappi: Alle haben einen oder mehrere siegfähige Fahrer in ihren Reihen. Selbst M-Sport Ford schielt mit seinem eingespielten Duo Elfyn Evans und Teemu Suninen auf einen Podiumsplatz. Nichtsdestotrotz scheint Vollgas nirgends weniger angebracht als auf den kniffligen Asphaltstrecken der Monte. „Sekt oder Selters? Nein, danke“, sagt der Vorjahreszweite Tänak und setzt auf kontrollierte Attacke. Sichere Punkte für einen soliden Saisonstart sind dem Esten wichtiger, als vor dem Fürstenpalast der Grimaldis die begehrte Siegetrophäe in den Himmel zu recken. Andere denken allerdings ähnlich. Für Hochspannung ist also gesorgt.

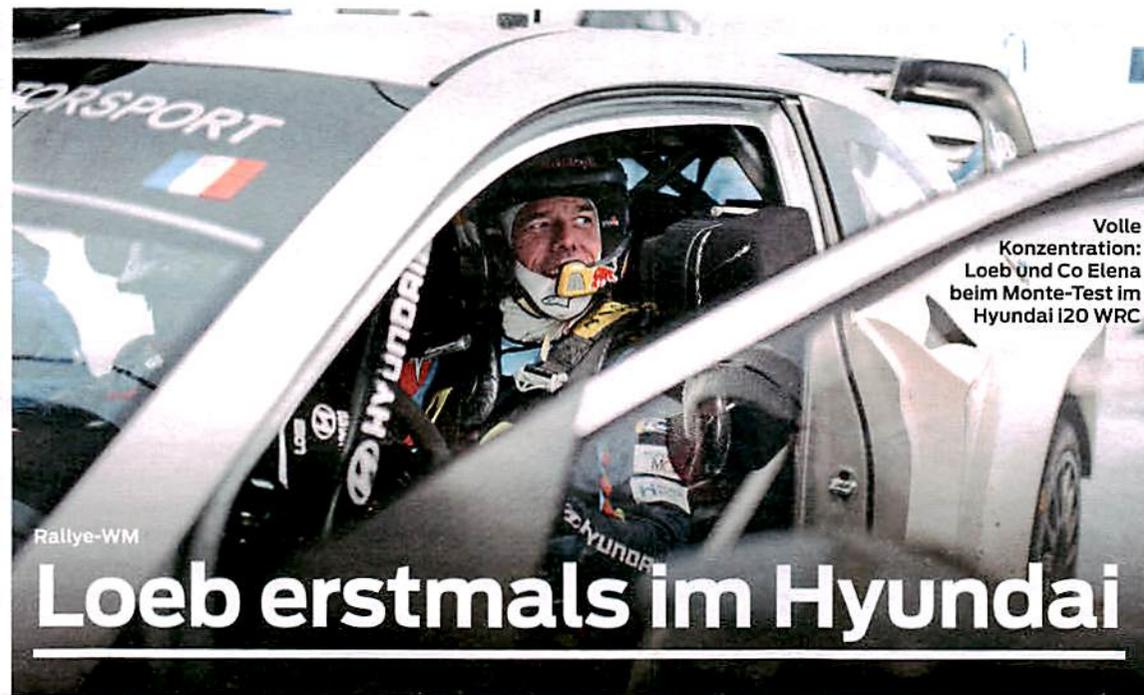
Anstatt vor dem Casino in Monaco beginnt der traditionsreiche Saisonauftakt in diesem Jahr in Gap, was die Route auf 1366,43 Gesamtkilometer verkürzt. Auf dem Programm der kürzesten Monte seit 2007 stehen 16 Wertungsprüfungen über insgesamt 323,83 WP-Kilometer. Elf World Rally Cars bilden die Spitze des 84 Autos umfassenden WM-Feldes. Direkt dahinter gehen erstmals drei werksunterstützte WRC2-PRO-Teilnehmer auf die spektakuläre Zeitenjagd, gefolgt von acht WRC2-Teilnehmern. ■

### R-GT: HECK LASS NACH

Zwar gilt die Rallye Monte Carlo als Asphalt-Rallye, dumm nur, dass im Januar in den Seealpen Allradantrieb meist die bessere Option ist. Enrico Brazzoli und Ian Crerar scheint das kaum zu tangieren, die beiden haben in der R-GT gemeldet. Der Italiener hofft im Abarth 124 das Ziel zu sehen, der Kanadier im Porsche 911 GT3.

### MONTE OHNE DEUTSCHE

Wie schon im Vorjahr ist beim WM-Auftakt weder ein deutscher noch ein österreichischer Fahrer am Start. Kaum besser bei den Schweizern: Olivier Burri (Skoda) ist diesmal der einzige Eidgenosse. Besser wird es in Schweden: Beim Junior-WM-Auftakt geht neben dem Sachsen Julius Tannert erstmals auch der Sulinger Nico Knacker an den Start. Zudem sind beim bunten Schneetreiben erstmals die Österreicher Gerard Riegler und Martin Zellhofer (beide im Ford Fiesta R5) mit von der Partie. ■ RK



Volle Konzentration: Loeb und Co Elena beim Monte-Test im Hyundai i20 WRC

Rallye-WM

## Loeb erstmals im Hyundai

Über Nacht düste Sébastien Loeb von der Rallye Dakar nach Frankreich. Aus gutem Grund: Am Wochenende saß der 44-Jährige erstmals in jenem i20 WRC, mit dem er bei der Rallye Monte Carlo startet.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**er Rekord-Weltmeister ist zurück. Elf Mal startete Sébastien Loeb bei der Rallye Monte Carlo, sieben Mal hat er gewonnen. Sein zwölfter Auftritt am kommenden Wochenende ist ein ganz besonderer. Erstmals sitzt der Elsässer nicht in einem Citroën, sondern in einem Hyundai. Zur Vorbereitung blieb kaum Zeit. Eine Sitzprobe vor Weihnachten, dann surfte Loeb

bei der Rallye Dakar im Buggy durch die peruanische Wüste auf Rang 3, düste direkt zurück und landete am Samstagvormittag in den französischen Seeralpen.

„Wir hatten eineinhalb Testtage, um uns an ein neues Team und ein neues Auto zu gewöhnen“, so Loeb. „Wahrscheinlich ist es zu früh, um Vergleiche zu ziehen. Was ich aber sagen kann, ist, dass der i20 WRC ein schönes

Auto zum Fahren ist. Wir hatten ein wirklich gutes Gefühl.“ Am Samstag testete er drei Stunden auf Schnee. „Am Sonntag hatten wir die Gelegenheit, auf zwei unterschiedlichen Prüfungen auf trockenem und vereistem Asphalt zu fahren“, so der 79-malige WM-Laufsieger. „Das Ziel war in erster Linie, sich an das Auto zu gewöhnen und die unterschiedlichen Einstellungen für die verschiedenen Bedingungen zu finden, die wir in den nächsten Tagen vorfinden werden.“

Hyundai-Teamdirektor Andrea Adamo zeigt sich zuversichtlich: „Séb und das Team haben schnell zusammengefunden. Ich habe viele zufriedene Gesichter am Ende des Tests gesehen.“ Mit Prognosen hält er sich aber ebenso zurück wie sein neuer Teilzeitfahrer. Verständlich. Denn Loeb weiß: „Mit der ‚Monte‘ zu beginnen, ist schwierig. In der Vergangenheit war ich hier recht erfolgreich, aber diesmal ist es eine völlig neue Herausforderung mit einem neuen Team und einem neuen Auto. Zudem kann ich von meinen früheren Aufschrieben nur zehn Kilometer nutzen, alles andere ist neu.“ ■

International

## Solberg junior siegt

Doppeltes Debüt: Oliver Solberg, 17-jähriger Sohn von Ex-Weltmeister Petter, feiert bei seiner R5-Premiere zugleich seinen ersten Gesamtsieg.

**D**er Apfel fällt nicht weit vom Stamm, zumindest nicht bei den Solbergs. Nach Petter, Weltmeister 2003, seiner Frau Pernilla aus der Walfridsson-Drift-Dynastie und Petters Bruder Henning sowie dessen Stiefsohn Pontus Tidemand geben beim norwegischen Familienclan auch Hennings Sohn Oscar und Petters Sprössling Olivier kräftig Gas. Letzterer scheint mit besonders viel Talent gesegnet.

Im Jahr 2017 debütierte Oliver als 15-Jähriger im 190 PS starken Peugeot 208 R2, nahm zwischendurch im 600 PS starken Rallycross-Super Platz und schlug am Jahresende bei der Bologna Rally Show am Steuer eines Ford Focus WRC sogar M-Sport-Werkspilot Teemu Suninen. Nur verständlich, dass Vater Petter seinen 17-Jährigen Filius dabei unterstützte, nun den nächsten



Apfel nah am Stamm: Solberg jr.

Schritt zu wagen. Nach gelungenen Testfahrten durfte Oliver am vergangenen Wochenende bei seinem 20. Rallyestart erstmals mit dem familieneigenen VW Polo R5 im Wettbewerb ausrichten – mit Erfolg: Bei der lettischen Rally Aluksne, wo Solberg junior vor genau zwei Jahren sein Wettbewerbsdebüt feierte, markierte er zusammen mit Beifahrer Aaron Johnston fünf Bestzeiten und holte seinen ersten Gesamtsieg. Im Ziel lag er 16 Sekunden vor Valeriy Gorban im Mini WRC. Dritter wurde Skoda-Pilot Lukasz Habaj. ■ RK

R-GT

## Porsche bringt R-GT

Der Zuffenhausener Sportwagenhersteller gibt grünes Licht für einen Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport nach FIA R-GT-Reglement.

**D**ie Resonanz war scheinbar riesig. Sechs Monate nachdem Romain Dumas ein Cayman GT4 Rallye Concept Car als Vorwagen beim deutschen WM-Lauf ausführte, gibt Porsche grünes Licht für die Rückkehr in den Rallyesport mit einem Kundenmodell für die R-GT-Kategorie. Die zweisitzigen Sportcoupes vor-

behaltene R-GT wurde von der FIA zur Saison 2011 neu geschaffen und das Reglement 2014 nochmals überarbeitet.

Im Gegensatz zur Konzeptstudie wird der Porsche aber nicht auf dem bis 2018 gebauten Cayman GT4 Clubsport basieren, sondern auf dem neuen, Anfang Januar vorgestellten 718 Cayman GT4 Clubsport. Der neue Kundensportler verfügt über einen 425 PS starken 3,8-Liter-Sechszylinder-Boxermotor. Läuft alles nach Plan, könnte der Porsche ab der Saison 2020 zum Einsatz kommen. ■ RK



Nachfolger darf kommen: R-GT-Testträger Cayman GT4 Rallye Concept Car

# Nasser zum Dritten



Nasser Al-Attiyah und Copilot Matthieu Baumel schenkten Toyota den lange ersehnten Sieg bei der härtesten Rallye der Welt. Für den Katari ist es nach 2011 (mit VW) und 2015 (mit Mini) der dritte Dakar-Triumph. Auch Platz 2 ging an eine Allrad-Crew: Der Spanier Nani Roma hielt den mit vier Tagessiegen enorm auftrumpfenden Sébastien Loeb im privaten Peugeot 3008 knapp in Schach. Stéphane Peterhansel (Mini Buggy) führte die Liste der Ausgeschiedenen an.

Von: **Claus Mühlberger**

**T**oyota war bei der Dakar-Rallye viele Jahre lang spezialisiert auf zweite und dritte Plätze. „Wir waren so oft ganz nah dran“, sagte Dirk von Zitzewitz, der Copilot bei Giniel de Villiers, vor der Rallye. „Aber immer kam etwas dazwischen.“

Getreu dem alten Bernie-Ecclestone-Motto „I don't like unlucky drivers“ ging selbst den langmütigen Südafrikanern vom Team Hallspeed, die das Dakar-Projekt im Japan-Auftrag vorantreiben, langsam die Geduld aus. Alle im Team wussten: Der Hilux 4x4 ist ein extrem schnelles und zuverlässiges Auto.

Der Druck auf die Fahrer wurde größer. „Das macht das Arbeiten auch nicht einfacher“, monierte von Zitzewitz, der sein Side-by-Side-Projekt (als Fahrer) mangels Moneten verschob und sich doch nochmals neben seinen langjährigen Kutscher de Villiers setzte. Auch bei der elften ge-

meinsamen Südamerika-Dakar kamen der Südafrikaner und der Deutsche ins Ziel, obgleich nur auf Platz 9. In der ersten Rallyehälfte hatten sie einen Stein massiv getroffen, was die Ölwanne schwer beschädigte und vier Stunden Zeitverlust bedeutete.

Fortan war de Villiers als Schutzengel für den ab dem dritten Rallyetag führenden Nasser Al-Attiyah unterwegs. Beladen mit zentnerweise Ersatzteilen und immer dazu bereit, dem Kollegen zu Hilfe zu eilen.

Doch Al-Attiyah und Matthieu Baumel siegten auch ohne (erlaubte) fremde Hilfe. Zuverlässig wie ein Schweizer Uhrwerk lief der Toyota. Lediglich dreimal musste ein Reifen auf der Prüfung gewechselt werden. Andere hatten weitaus mehr Plattfüße.

Nervenstark ist Al-Attiyah sowieso. „Nasser kennt keinen Druck“, sagt von Zitzewitz. „Er fühlt sich nur sich selbst ver-

pflichtet.“ Und wer in der Lage ist, bei der Olympiade im Tontaubenschießen eine Medaille zu gewinnen, hat auch gelernt, sich viele Stunden lang perfekt zu konzentrieren. „Wenn du bei 200 Schuss auch nur eine Fahrkarte schießt, bist du schon weg vom Fenster“, sagt der Katari.

Auch bei der Physis hat Al-Attiyah keinerlei Probleme. Der 49-jährige ist der einzige Spitzenfahrer, der auf eine Klimaanlage im Rennauto verzichtet. „Kostet bloß Gewicht und ist überflüssig“, sagt er und zeigt dazu sein breites Al-Attiyah-Lachen. Nach zehn Rallyetagen war es vollbracht: Al-Attiyah triumphierte nach 2011 mit VW und 2015 mit Mini zum dritten Mal bei der Dakar und schenkte Toyota den ersten Triumph in der Wüste. Die Wortspenden des glutäugigen Al-Attiyah waren an fast jedem Tag deckungsgleich: „Das Auto war perfekt und die neuen BF-Goodrich-Reifen genauso.“



**Kontrollierte Offensive:**  
Nasser Al-Attayah hielt sich fahrerisch zurück, setzte stattdessen auf eine gute Strategie und überlegte Navigation

„Wir haben früh sehr viel Zeit verloren. Danach sind wir schön brav in der Nähe von Nasser geblieben, immer dazu bereit, ihm zu helfen. Er hat uns aber nie gebraucht.“

Giniel de Villiers, Toyota

Mini-General Sven Quandt wundert sich nicht über das Ergebnis: „Null-Fehler-Quote gewinnt“, resümierte der Besitzer des X-Raid-Teams. Und da habe Nasser einen tollen Job gemacht. „Aber auch unser Nani Roma kam mit dem Countryman sehr gut durch.“ Der lange Spanier, der im letzten Frühjahr drei Mo-

nate benötigte, um sich von einem üblen Dakar-Crash zu erholen, umschiffte clever alle Klippen. „Nani ist immer dann besonders gut, wenn sich nicht alle Augen auf ihn richten“, meinte Quandt. „Dann kann er unbelastet fahren, und das tut ihm gut.“

Der Fokus bei Mini lag weniger auf den Countryman, gefahren von den Profis Nani Roma, Jakub Przygonski, Yazeed Al-Rajhi und Orlando Terranova. Das Interesse richtete sich in erster Linie auf die Buggys. Der beste Mini-Hecktriebler, gefahren von Cyril Despres, lief als Fünfter ein.

Doch dies spiegelt nicht das Kräfteverhältnis wider: Sainz war schon nach Tag 3 nicht mehr im Geschäft (siehe Interview auf Seite 22), Stéphane Peterhansel holte zweimal die Tagesbestzeit, verbuddelte sich aber dreimal so intensiv, dass er insgesamt 45 Minuten verlor. „Alles meine



Nasser Al-Attayah und Matthieu Baumel führen absolut fehlerfrei zum Sieg



Sébastien Loeb war nah dran: Vier Tagessiege und Platz 3 im Peugeot

Schuld.“ Am vorletzten Tag hatte er Rang 2 noch im Visier, musste aber aufgeben. Eine harte Landung wurde Co David Castera zum Verhängnis. Der Franzose qualifizierte sich mit unerträglichen Rückenschmerzen für den Rettungshelikopter. Nach zwei Tagen durfte er das Hospital wieder verlassen. Angesichts dieser Umstände resümierte Teamchef Quandt: „Es war nicht das Konzept, Allrad oder Buggy, was über

den Sieg entschieden hat.“ Diese These wurde durch die Performance von Sébastien Loeb untermauert: Vier Mal war der Franzose im Peugeot von PH Sport Tagesschnellster. Nach Problemen (Elektrik und Antriebswellen) reichte es noch für Rang 3. Nicht nur Sven Quandt meinte, dass für Loeb mehr drin gewesen wäre: „Seb fuhr einen Speed, bei dem auch Nasser nicht hinterherkommt.“ ■

## RALLYE DAKAR

7. bis 17. Januar 2019, 10 Etappen über 5600 Kilometer

1. Al-Attayah/Baumel (QAT/F), Toyota Hilux 4x4	34:38.14 h
2. Roma/Haro (E/E), Mini Countryman 4x4	+ 46.42 min
3. Loeb/Elena (F/MC), Peugeot 3008 DKR	+ 1:54.18 h
4. Przygonski/Colsoul (POL/B), Mini Countryman 4x4	+ 2:28.31 h
5. Despres/Cottret (F/F), Mini Buggy	+ 2:48.43 h
6. Prokop/Tomanek (CZ/CZ), Ford	+ 3:19.02 h
7. Al-Rajhi/Gottschalk (SAU/D), Mini Countryman 4x4	+ 4:30.56 h
8. Garafalic/Palmeiro (CHI/POR), Mini Countryman 4x4	+ 7:57.58 h
9. De Villiers/von Zitzewitz (ZA/D), Toyota Hilux 4x4	+ 7:59.16 h
10. Chabot/Pillot (F/F), Toyota Hilux 4x4	+ 8:09.58 h

Die deutschen Beifahrer Dirk von Zitzewitz (bei Giniel de Villiers) und Timo Gottschalk (bei Yazeed Al-Rajhi) sowie das Vater-Sohn-Gespann Jürgen und Daniel Schröder waren nicht gerade vom Glück verfolgt. Doch das Damen-Doppel Annett Fischer/Andrea Peterhansel schlug sich in der Side-by-Side-Klasse hervorragend.

Von: Claus Mühlberger

**F**ür Andrea Peterhansel, geborene Mayer und seit drei Jahren die Ehefrau von Stéphane Peterhansel, war der Codrive beim Dakar-Rookie Annett Fischer eigentlich nur zweite Wahl. Ursprünglich wollte das Ehepaar Peterhansel zusammen an den Start gehen, aber Mayers Innenohr-Infektion zwang die Ex-Fahrerin dazu, dieses Projekt zu verschieben. Also tat sich Madame Peterhansel mit Annett Fischer zusammen. Die langjährige



## Die Frauen reißen es raus

Physiotherapeutin von X-Raid brachte ein Can-Am-Side-by-Side an den Start. Clever fuhren die beiden auf Klassen-Platz 14.

„Es war nicht einfach“, sagte Fischer. „Ich habe noch nie in meinem Leben so hohe Dünen gesehen wie in Peru.“ Doch die Sandberge waren weniger pro-

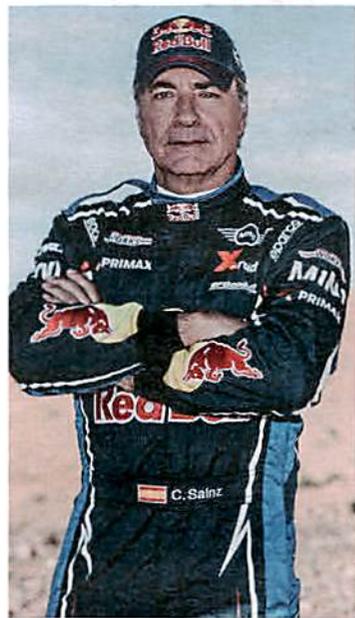
blematisch als die tückisch im weichen Sand lauern den Felsen. An einer solchen Stelle fing sich Fischer auf einen Schlag gleich drei Plattfüße ein. „Ein Konkurrent, Bruno Varela, hat uns ein Rad geliehen. Schön, dass wir uns ein paar Tage später revanchieren konnten, als er mit ge-

brochenem Querlenker in der Wüste stand. Wir hatten das Teil dabei.“

Dirk von Zitzewitz und sein Pilot Giniel de Villiers verloren an Tag 3 wegen eines zerschlagenen Ölfilters fast sechs Stunden und fungierten fortan als Leibstandarte für Toyota-Teammate

Interview mit Mini-Buggy-Pilot Carlos Sainz

## „Das Roadbook war nicht k



Schwierigkeit war der extrem weiche Fechfeh-Sand und die enorme Staubentwicklung. Ich bin mal ewig hinter einem Kamaz hergefahren. Es war völlig unmöglich, den Laster zu überholen. Die Sicht lag bei null. Was die Kamaz betrifft, kann ich mich aber auch nicht beschweren. Als ich stecken blieb, haben sie mich rausgezogen. Eine Sache von Sekunden. Aber keine Selbstverständlichkeit. So bin ich hinter die Kamaz geraten. Es war sehr interessant zu sehen, was die für einen Speed vorlegen. Wirklich beeindruckend.

**100 Prozent Peru – das war zu wenig für eine richtige Dakar?**

Es wäre schon gut, wenn die Rallye auch wieder durch Chile und Argentinien ginge. Und dazu ein paar Tage in Peru.

**An Tag 3 haben Sie alle Siegchancen eingebüßt. Wie gingen Sie damit um?**

Anfangs war ich sehr enttäuscht. Ein Trost war, dass wir nichts

dafür konnten. Der Crash war nicht unsere Schuld. Das Roadbook hat an dieser Stelle nicht gestimmt. Ich habe schon mal kurz daran gedacht, sofort abzureisen. Doch dann habe ich es mir anders überlegt. Ich bin dem Team verbunden und auch der Veranstaltung. Da kann man doch nicht einfach so aufhören.

**Was gab den Ausschlag zugunsten von Toyota?**

Was mich betrifft: Wir haben früh mit dem gebrochenen Querlenker sehr viel Zeit verloren. Aber auch ohne dieses Missgeschick wäre es schwierig gewesen, Nasser unter Druck zu setzen. Das Reifenfüllsystem hat nicht verlässlich gearbeitet. Und das ist bei einer Rallye, die zu fast hundert Prozent im Sand gefahren wird, nicht gut. In meinem Auto hat das System nur am allerletzten Tag perfekt gearbeitet. Nasser machte einen perfekten Job. Ich habe es vor der Rallye gesagt: Auf diesem Terrain mit dem vielen Sand ist er mit seinem Allradler der klare Favorit.

**Sie kennen Al-Attiyah seit den gemeinsamen Jahren bei VW sehr gut. Ist er mental wirklich so stark?**

Wir kennen uns sehr gut. Er spielt schon auch ein bisschen seine Rolle.

**Nasser ist auch Olympiaschütze. Lernt man in diesem Sport, sich besonders gut zu konzentrieren, und hat so einen Vorteil?**

Nein. Schießen hat doch nichts mit Fahren zu tun.

**Ihre Kollegen Stéphane Peterhansel und Cyril Despres sagen übereinstimmend, dass der Mini Buggy mit der Front relativ leicht im Sand hängen bleibt, weil der Überhang etwas zu lang ist? Die Schnauze des Peugeot 3008, den sie alle drei in den letzten Jahren gefahren sind, ist etwa 15 Zentimeter kürzer und es gibt keinen Überhang. Bevor man über solche Dinge spricht, muss man erst mal viele andere Dinge aussortieren.**



Schröder: Aus nach Motorschaden



Al Rajhi/Gottschalk: Platz 7

Al-Attiyah. „Wir mussten aber nie helfen.“ Timo Gottschalk und Yazeed Al-Rajhi starteten stark, fielen dann weit zurück und landeten am Ende mit ihrem Mini auf Platz 7. Für Jürgen Schröder und seinen Sohn Daniel (Nissan Navara V8) war nach Motorschaden am sechsten Tag Schluss. ■

# rekt“

**Am Ruhetag haben Sie ihrem Formel 1-Sohn ein Selfie geschickt, nachdem sie dreckverschmiert aus der Wüste gekommen sind. Was war sein Kommentar?**  
Er hat bloß gelacht.

**Noch eine letzte, nicht ganz ernst gemeinte Frage: Sie haben eine Espresso-Maschine dabei und die Autos sind seit Jahren mit Klimaanlagen ausgerüstet. Welche Komfort-Features kommen als nächstes bei den Wüsten-Rennautos?**

Man muss in allen Bereichen weiter arbeiten. Vor allem am Gewicht und an der Aufhängung. Die Abstimmung der Stoßdämpfer ist eine wahre Wissenschaft. Es geht darum, die optimale Balance zwischen Bump und Rebound finden.

**45 Zentimeter Federweg sind also nicht genug?**

Ich glaube, dass viele Fahrer in den nächsten Tagen noch ihre Knochen spüren werden. ■

## SELBST DAKAR FAHREN? AB 200 000 EURO GEHT'S LOS

Ein großer Teil des Starterfelds besteht aus Leihwagen. Wer selbst einmal eine Südamerika-Dakar fahren will, sollte mit einem Budget von mindestens 200 000 Euro rechnen. Dafür gibt es einen Side-by-Side oder einen Buggy von Ex-VW-Werksfahrer Stéphane Henrard. Für 400 000 Euro bietet das Team des ehemaligen WRC-Piloten Martin Prokop aus Tschechien einen mächtigen Ford Raptor samt Full-Service an. Mit dem mächtigen und kräftigen Allradler (350-PS-V8) ist eine Top-Ten-Platzierung möglich. Der Chef machte erneut vor, wie's geht – mit Rang 6. Teamkollege von Sébastien Loeb im Peugeot 3008 DKR zu spielen, kostet bei PH Sport rund 650 000 Euro. Exakt bei dieser Summe startet auch die Preisliste von X-Raid für den Allrad-Mini samt Übernachtungen (meist in Luxushotels, aber auch Wohnmobil ist möglich), kompetentem Service und – nicht zuletzt – dem hervorragenden und daher enorm stimmungsfördernden Essen von Michelin-Sterne Koch Gerd Kastenmeier.



Zu vermieten: Prokop-Ford

## HENRARD ÜBERRASCHT

Mit Platz 14 im Gesamtklassement fuhr Stéphane Henrard einen feinen Erfolg ein. Der ehemalige VW-Werksfahrer startete nach dreijähriger Abstinenz erstmals wieder bei dem Wüstenklassiker und zwar mit seinem selbst gebauten Buggy namens Dunbee, der von einem Dreiliter-VW-Dieselmotor befeuert wird. Sein ebenfalls aus

Belgien stammender Beifahrer Gatiën Du Bois bestritt seine erste Rallye. „Anfangs war es mit der Navigation etwas zäh“, meinte der 13-malige Dakar-Starter Henrard. „In den letzten Tagen lief es dann sehr gut. Aber in erster Linie ging es uns darum zu zeigen, dass man auch nach einer lebensbedrohenden Erkrankung außergewöhnliche Leistungen vollbringen kann.“

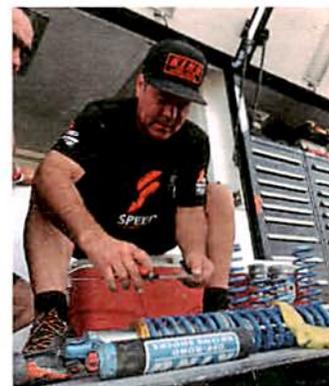


Kein Handicap: Henrard, Du Bois

Du Bois war an Knochenkrebs erkrankt und fährt mit einer Beinprothese. Auch Isidre Esteve Pujol vollbrachte eine Superleistung. Der Spanier, der seit einem Motorradunfall auf den Rollstuhl angewiesen ist, schaffte im BMW X6 Platz 20.

## DER CLOWN IST ZURÜCK

Robby Gordon, der wegen seiner Späße bei den Fans extrem populär ist, kam nach dreijähriger Pause wieder zurück zur Dakar. Der Amerikaner rüstete ab, vom mächtigen Buggy zum Side-by-Side von Textron (ehe-



**Gordon kämpfte mit der Technik** mals Arctic Cat). „Ich habe früher schon oft bewiesen, dass ich meiner Zeit voraus bin“, kündigte Gordon großspurig an. Die Realität konnte nicht ganz

Schritt halten mit den kühnen Prognosen. Die drei Textron waren eigentlich eher Wanderbaustellen mit vielen Problemen, speziell an der Kraftübertragung. Immerhin rettete sich Gordon ins Ziel, wenngleich nur auf Rang 49. Dennoch wird es ihm wohl schwerfallen, potente Kunden zu finden. Denn für die von ihm geforderten 200 000 Euro bekommen Privatfahrer bei dem sehr professionell auftretenden deutschen Team South Racing problemlos funktionierende Side-by-Side von Can-Am (180 PS, 1000 Kilo).

## SCHMERZ LASS NACH

Viele Fahrer und Copiloten zogen sich schmerzhaft Verletzungen zu. Harry Hunt stellte seinen Peugeot Buggy früh ab. „Nach einer Rolle tut mir der Rücken tierisch weh“, sagte der Brite. Stéphane Peterhansels Co David Castera wurde mit der gleichen Diagnose per



Peterhansel mit Co Castera

Hubschrauber ins Krankenhaus nach Lima geflogen. Orlando Terranova (Mini) pausierte wegen Rückenschmerzen tagelang. Annett Fischer und Martin Prokop litten unter gebrochenen und gestauchten Fingern und Handgelenken. Und auch Alex Haro, den Co von Nani Roma im Mini, erwischte es. Der Spanier brach sich eine Rippe, konnte aber fitgespritzt werden. Sein Lohn: Platz 2 im Countryman 4x4.



Nani Roma und Alex Haro



Die Werkstatt von Kissling Motorsport. (Kleines Bild: Stefan und Helmut Kissling)

# „Wir waren nie Springer“

Nach 41 Jahren schließt Kissling Motorsport nun seine Tore. Über vier Jahrzehnte, in denen sich viele Erfolge, Tiefpunkte und Anekdoten ansammelten. Am Ende stehen nicht weniger als 20 Meistertitel und 600 Einzelerfolge zu Buche. Ein Streifzug durch eine bewegte Geschichte voller Loyalität und mit einem Happy End.

Von: **Michael Bräutigam**

**U**nzählige Fotos liegen auf dem großen Holztisch im Besprechungsraum und zeugen von einer bewegten, mehr als 40-jährigen Motorsportgeschichte. Vom driftenden Helmut Kissling bei Speedway-Rennen über Bilder aus DTM- und DTC-Zeiten bis hin zu einem Pressefo-

to des Opel Astra OPC Cup. Durch ein Fenster kann man in die benachbarte Werkstatt sehen, in der auch ein TCR-Astra steht – wie jetzt bekannt, ist es das letzte von Kissling Motorsport entwickelte Rennauto.

Aber drehen wir die Zeit erst einmal zurück ins Jahr 1968. Der Ursprung aller Kissling'schen Rennaktivitäten liegt in Oberhausen. Hier machte sich der gebürtige Bremer Helmut Kissling im zarten Alter von 25 Jahren selbstständig. „Ich habe mit einer kleinen Reparaturwerkstatt und einem Mitarbeiter angefangen“, erinnert sich der heute 75-jährige Seniorchef. In den 1970er-Jahren entdeckt er seine Leidenschaft für den Rennsport, fährt zunächst Autocross und Autospeedway. Der dabei unter anderem eingesetzte Eigenbau-Käfer wird von einem Opel-Quersstrom-Motor angetrieben. Schon zu dieser Zeit ist Kissling dem Blitz also eng verbunden, obwohl seine Werkstatt – mittlerweile

um eine Lackiererei erweitert – Fremddienstleister für die Nissan-Exportmarke Datsun ist.

Der erste direkte Kontakt zu Opel entsteht 1977 über Erich Koch. „Da habe ich erstmals mit den damaligen Opel-Chefs zusammengearbeitet. Die Unterstützung war, dass wir zu günstigen Bedingungen Motoren kaufen konnten. Das war Neuland, damals gab es so was noch nicht“, sagt Helmut Kissling. „Es gab nur Rallye, aber wir wollten Rundstrecke machen.“

## Manta-Boom in den 80ern

Anfang 1978 folgt die offizielle Firmengründung von Kissling Motorsport. Mit Wolfgang Offermann und Wolf-Dieter Mantzel hat Kissling in der Anfangszeit zwei treue Verbündete. Ein Opel Kadett C Coupé wird der erste offizielle Rennwagen unter Kissling-Flagge, als Entwicklungsfahrer ist auch der junge Jan Lammer an Bord. Das Renndebüt in Hockenheim läuft trotzdem noch

nicht nach Plan. „Wir hatten unheimliche Konkurrenz in Form der Ford, die waren überlegen und wir kamen dazu. Wir haben den ersten Einsatz getätigt und lagen um Platz 15 herum. So haben wir angefangen, aber wir haben schnell aufgeholt und waren konkurrenzfähig. Das war hammerhart gegen die Escorts damals in der Gruppe 1b.“

In den 80er-Jahren nimmt Kissling richtig Fahrt auf. Der Opel Manta B macht Benzinjünger zu Tuningfreaks. An fast jeder Straßenecke eröffnet ein neuer Laden, der den Rüsselsheimer Rochen härter, breiter, tiefer, schneller macht. „In der Szene war die Hölle los. Es gab unheimlich viele Tuner, die dann aber auch schnell wieder weg waren“, so Kissling, dessen Betrieb den Manta schon zu damaligen Zeiten bis zu 270 PS stark macht und sich letztendlich als beste Adresse für Opel-Tuning etabliert. Man verhilft dem Manta sogar zu einem Kinoerfolg. Für

den Film „Manta, Manta“ wird ein Betrieb gesucht, der die Autos entsprechend vorbereitet und betreut. „Mein Vater wollte es gar nicht machen. Wir haben sehr dezent sportlich gebaut und Breitbau war nicht unser Thema“, sagt Stefan Kissling, der auch damals schon im Betrieb tätig war. „Bertis“ breiter Mattig-Manta wollte da so gar nicht zur Firmenphilosophie passen. Nach einigen Nachverhandlungen stimmt der Senior aber doch zu. Eine arbeitsreiche Zeit folgt. „Es gab den breiten, den blauen und dann noch ein paar andere Mantas. Und von jedem bis zu drei Versionen für Fahraufnahmen, Stunts und so weiter.“

**„Wir haben den ersten Renneinsatz getätigt und lagen um Platz 15 herum. Das war hammerhart gegen die Escorts damals in der Gruppe 1b.“**

Helmut Kissling

Man brauchte innerhalb zwei Wochen acht bis zehn Mantas. „Wir haben das ganze Ruhrgebiet abtelefoniert“, lacht Stefan. Internet gab es ja noch nicht. „Es wurde alles aufgekauft, was im Umkreis war.“ Die Filmfirma ging nicht zimperlich mit dem liebevoll vorbereiteten Material um. „Die haben zehn Kupplungen durchgejagt“, weiß Helmut Kissling noch. Der blaue Manta, der im Film in einem Baggersee versenkt wird, wird erst nach zwei Wochen geborgen und auf den Hof der Kisslings gestellt – bis unters Dach voll mit Schlamm. Ein Fall für die Schrottpresse. „Später saßen wir dann im Kino, Volker Strycek war auch dabei. Wir haben uns angeguckt, gelacht und gesagt: ‚Was für eine Sch...!‘ Heute ist es Kult“, so der Senior. Wer weiß, ob Til Schweiger ohne den Manta so groß rausgekommen wäre?

### Der Schritt in die DTM

Auch die Toten Hosen (Erstes Album: „Opel-Gang“) werden Kunden beim angesehenen Tuner. Eines Tages steht Gründungsmitglied und mittlerweile Manager Trini Trimpop mit seinem Mercedes 500 SEC auf dem Firmengelände. „Die hatten den Wagen

einfach mit einer Farbrolle mattschwarz angestrichen“, muss Stefan immer noch schmunzeln. „Trini ging in den Laden und wollte für Campino und Co. ein paar schöne Opels haben. Im Gegenzug waren wir dann mal backstage bei einem Konzert in Düsseldorf dabei.“

Im Rennsport ist der Manta extrem erfolgreich. Unzählige Klassensiege, u. a. in der VLN, werden eingefahren. Beim 24h-Rennen am Nürburgring 1987 führt man lange vor der großen Konkurrenz von Ford und BMW – doch kurz vor Schluss fällt der Opel von Christoph Esser, Kurt Thiim, Peter John und Jürgen Voll aus. Thiim hinterlässt nachhaltig Eindruck, als er bei seinem ersten Nordschleife-Auftritt überhaupt eine Top-Zeit nach der anderen fährt und nachts sogar noch eine Schippe drauflegt.

Auch die größte Tragödie in der Historie des Rennstalls ist mit dem Manta verknüpft. Bei einem VLN-Rennen im Juli 1986 rollt Wolfgang Offermann am Schwabenschwanz aus. Er steigt aus, öffnet die Motorhaube und trotz gelber Flaggen knallt ein anderes Auto mit voller Wucht in den gestrandeten Manta. Offermann erliegt seinen Verletzungen.

Für 1989 gibt es die ersten von am Ende rund 30 Werksaufträgen von Opel. Dem Kadett E sollen im Rallyesport und in der DTM mit Motoren aus Oberhausen Beine gemacht werden. Das Motorentuning ist dabei von Anfang an und bis zuletzt eines der wichtigsten Felder und eine der größten Kompetenzen von Kissling Motorsport. Der Lohn der Arbeit: Sepp Haider wird Deutscher Rallyemeister. In der DTM dagegen entpuppt sich der Kadett mit seinem Frontantrieb als eher ungeeignet. Zu viel Power, die zu unkontrolliert an die Vorderräder weitergegeben wird. „Ich habe eine Probefahrt auf der Autobahn gemacht, bin aufs Gas gegangen und er flog nach links. Dann vom Gas gegangen, flog er zurück nach rechts. Es ging von einer Leitplanke zur anderen. Das war eine schwere Entwicklung“, sagt Helmut Kissling. Sohn Stefan ergänzt: „Die Getriebe samt Differenzial waren eine Katastrophe.“

Der so biestige Kadett E, mit dem auch Stefan ab 1991 seine ersten Renneinsätze in der RCN fährt, entpuppt sich trotzdem als Glücksfall. Auf den gewonnenen Erkenntnissen kann man für künftige Fronttriebler-Rennwa-



Die Anfänge: Wolfgang Offermann (†) mit dem Opel Kadett C Coupé 1979



24h Nürburgring 1987: Lange geführt, aber kurz vor Schluss ausgefallen



1989: Kissling liefert Opels DTM-Motoren und setzt Stryceks Auto selber ein



Auch 1989: Sepp Haider wird mit Kissling-Power Deutscher Rallyemeister



Das letzte DTM-Abenteuer: Volker Strycek 1993 im Kissling-Opel-Omega



1993: Senge/Fritzsche holen den ersten von vier VLN-Titeln für Kissling



Eng, enger, DTC: Von 1998–2003 die prägendste Zeit für Stefan Kissling



Steckenpferd: Motorenentwicklung war immer eine Kissling-Spezialität

gen aufbauen. Vorher geht es aber noch mal mit einem Hinterradantrieb zur Sache. Bereits 1988 wird der erste Rennwagen auf Omega-Basis entwickelt. Aus zwei Manta-400-Motoren entsteht der erste Opel-24V-Sechszylinder für die Mittelklasse-Limousine. Auch der Omega entpuppt sich als echte Zicke. Die weiche Karosserie macht ein Fahrzeug dieser Kategorie „schwierig zu bewegen“, wie Testfahrer Kurt Thiim festhält.

Die Erfahrungen gibt man trotzdem gerne an Opel weiter, die selbst einen Omega für die DTM entwickeln, der große Erfolg des Modells bleibt aber sowohl bei Kissling als auch beim Werkseinsatz aus.

### Umzug in die Eifel

Mit dem Wechsel zum Astra F kommen weitere Siege und Titel. Mit dem vom letzten Kadett Erlernten wird der Astra nämlich ein absolutes Top-Auto. Bruno Thiry fährt 1993 mit einem Kissling-Motor sogar zum Rallye-WM-Titel im erstmals ausgerufenen Zweiliter-Weltcup. In der VLN holen Roland Senge und Heinz-Otto Fritzsche im gleichen Jahr den ersten von insgesamt vier VLN-Titeln für Kissling. Der Astra ist sogar so gut, dass Heinz Remmen und Klaus-Peter Thaler noch nach der Jahrtausendwende (2001) einen VLN-Titel in der Gruppe-A-Wertung mit ihm holen. Mit einem Corsa C (2003) und einem Astra H (2007) fährt Kissling die weiteren VLN-Meisterschaften ein.

Das Jahr 1993 ist für die Familie Kissling ein Jahr des Umbruchs. Mittlerweile hat man in Oberhausen vier Standbeine: Ein Nissan-Autohaus, eine dazugehörige Lackiererei, die Rennabteilung und die Opel-Straßentuning-Sparte. Viel Stress für einen Familienbetrieb, auch wenn dieser bereits rund 40 Mitarbeiter zählt. „Ich habe gesagt, wir müssen ein bisschen ruhiger machen“, sagt Helmut Kissling, der vor allem die technischen Belange der Firma bediente.

Seine Frau Uschi behielt sowohl im Autohaus als auch bei den Rennveranstaltungen die Finanzen im Auge. Die Söhne Christian und Stefan arbeiteten nach ihrer Ausbildung natürlich auch im Betrieb. Tochter Claudia war im Büro tätig. Für 1993 steht jedenfalls der Entschluss fest: Es wird nur noch der Motorsport-Zweig weitergeführt – und zwar an einem neuen Standort. Wäh-

rend Tochter Claudia und zunächst auch Sohn Christian in Oberhausen bleiben, zieht Kissling Motorsport mit nun noch dreiköpfiger Familienbesetzung nach Bad Münstereifel um. Christian folgt jedoch 1996.

Weitere Erfolge lassen nicht lange auf sich warten, und aus dem „weniger“ wird recht schnell doch wieder mehr. Neue Projekte werden angeschoben.

Mit dem vollen Fokus auf den Motorsport nimmt auch Stefans Fahrerkarriere noch mal einen ganz neuen Schwung auf. Mit seinem feuerroten Calibra sichert er sich mit 14 Siegen in 18 Rennen souverän den Titel im ADAC GT Cup. Für 1998 steht die DTC auf dem Programm. In ei-

„Wenn ich mich heute z. B. mit Franz Engstler über alte Zeiten unterhalte, geht es fast immer um die DTC. Es war mit Sicherheit die prägendste Zeit.“

Stefan Kissling

nem Feld mit 40 Fahrzeugen wird Kissling nicht nur letzter Sieger eines Rennens auf der Berliner AVUS, sondern am Ende der Saison auch Vizemeister. „Für mich ist es aber immer noch ein Titel“, merkt der heute 45-Jährige an. „Es ging gegen Tommy Winkelhock. Ich bin ein sehr ruhiger Mensch, aber da musste man mich festhalten, weil ich nach dem Rennen so ausgeflippt bin. Warum das so war, lasse ich einfach mal weg.“

Es bleibt jedenfalls nicht das einzige Mal, dass ihm in der DTC übel mitgespielt wird. Auch 2003 geht es um den Titel, als es am damals A1-Ring genannten Kurs in Spielberg zum Eklat kommt. Bei vorherigen Testfahrten fährt man eine extreme Fahrwerkeinstellung heraus, die unter anderem 8,5 Grad (!) negativen Sturz bedeutet. Eine inoffizielle Info von Dunlop, einen deutlich niedrigeren Sturzwert einzuhalten, nimmt ein Technischer Kommissar zu ernst und erteilt Startverbot. Auch eine Unterschriftenaktion aller Fahrer, dass Kissling starten darf (er hätte auf Pole gestanden), fruchtet nicht. Dass man später vor dem Sportgericht Recht bekommt, ist kaum ein

WILHELM

ARCHIV KISSLING

ARCHIV KISSLING

KISSLING MOTORSPORT

Trost. Trotzdem: „Wenn ich mich heute zum Beispiel mit Franz Engstler über alte Zeiten unterhalte, geht es fast immer um die DTC. Es war mit Sicherheit meine prägendste Zeit“, hält Stefan Kissling fest.

## Experimente am Ring

Hätte es denn was werden können mit der ganz großen Fahrerkarriere? „1998 war mein Wunsch, die STW zu fahren. Es gab auch Sichtungen, aber ich war schon zu Opel-verbunden. Da war die enge Beziehung zu Opel eher hinderlich für die eigene Rennfahrerkarriere.“ Ein Angebot von BMW, in Macau zu fahren, lehnte Kissling seinerzeit ebenfalls ab. „Aber nur weil ich Flugangst habe und nicht so weite Strecken fliege.“

So blieb es eben bei DTC und Nordschleife, wobei die „Grüne Hölle“ eine Art zweite Heimat für den Kissling-Rennstall wurde. Auch Experimente wagte man dort, zum Beispiel mit dem Opel Speedster. Weil man gerade noch ein bisschen ITC-Technik vom Opel Calibra da hatte, entwickelte man einen Prototypen. „Der sollte überall fahren, nur nicht auf der Nordschleife – am Ende ist er aber nur auf der Nordschleife gefahren“, lacht Stefan. Weil die Prototypen-Serie, für die der Speedster vorgesehen war, nicht zustande kam, blieb nur dieses sehr sporadische Ausweich-Programm. „Das Auto war auf Anhieb schnell, aber im Grenzbereich kriminell. Ich kriege heute noch Schiss, wenn ich daran denke, wie ich den das erste Mal über die Nordschleife gefahren habe.“

Mit der Corvette folgte 2008/2009 das einzige Fremdgehen der Kisslings, wenn es um die eigenen Rennfahrzeuge geht. „Wir waren nie Springer“, sagt Helmut Kissling, der Opel ebenso loyal war wie der Rest des Teams. Und Corvette gehörte damals ja auch zum gleichen Konzern. Doch der startende GT3-Boom machte die klassischen SP-Eigenbauten zu teurem Kanonenfutter. „Wir waren einfach ein bis zwei Jahre zu spät dran und sind vom Reglement zu stark beschnitten worden“, so Stefan.

Legendär ist natürlich auch der nach wie vor eingesetzte Manta. An dieser Stelle die Entwarnung: Das Auto lief zwar unter Kissling-Nennung, wird aber wie bislang von Olaf Beckmanns eigener Truppe eingesetzt. Kissling war für die Motoren verant-

wortlich, und da gibt es schon eine Lösung für die Zukunft.

Die Kissling-Geschichte, die in jüngerer Vergangenheit auch Entwicklung und Durchführung des Opel Astra OPC beinhaltet, geht noch mit einer weiteren Erfolgsgeschichte zu Ende: dem eingangs erwähnten Opel Astra TCR. Nach schwerem Start unter Opel-Führung übernimmt Kissling 2017 die Eigenregie für das Projekt. „Wir haben Ende 2016 das Auto einmal komplett auf links gedreht“, berichtet Stefan Kissling. Die Überarbeitung zeigte Wirkung: 2018 holte man mit dem Kundenteam HP Racing International gegen die Kundenautos der großen Werke zwei von drei möglichen Titeln in der ADAC TCR Germany.

## Familiäre Gründe fürs Aus

Auch deshalb kommt das Ende – in diesem Falle ein sportliches Happy End – von Kissling Motorsport für viele überraschend. Doch die Gründe sind nachvollziehbar. Da ist zum einen die politische Situation mit PSA als neuem Opel-Eigner. Ein Wechsel zu einem anderen Hersteller als Opel kam nicht infrage. Zum anderen ist da aber die noch wichtigere private Komponente: Im Winter 2016/2017 starb Mutter Uschi und Vater Helmut erlitt einen Schlaganfall, von dem er sich erst jetzt weitgehend erholt hat. Trotz enger Zusammenarbeit entschied sich Bruder Christian vor vier Jahren für eine neue Herausforderung bei Porsche. „Die familiären Gründe sind die wichtigsten“, gibt Stefan zu. „Meine beiden Söhne haben gesagt, als es um die Berufsfindung ging: ‚Egal was, Hauptsache nicht das, was der Papa macht‘ – wenn man das hinterfragt, dann kommt diese Aussage, weil ich nie zu Hause war“, so Stefan. Auch der Motorsport habe sich geändert. Zu sehr zum Geschäft, das mit immer weniger Leidenschaft betrieben werde. „Es gibt die Romantiker noch, aber die werden auch aussterben, weil Motorsport heute so leider nicht mehr funktioniert.“

Sobald – vermutlich innerhalb des nächsten halben Jahres – alles abgewickelt ist, „werde ich mir ein paar Gedanken gemacht und wieder einen klaren Kopf haben“, sagt Stefan Kissling, der sich eine Zukunft so ganz ohne Motorsport noch nicht recht vorstellen kann. Doch zumindest das Kapitel Kissling Motorsport ist nun abgeschlossen. ■



ARCHIV KISSLING

ITC-Technik auf der Nordschleife: Der „kriminelle“ Opel Speedster



ARCHIV KISSLING

Zur falschen Zeit in der VLN: Die Kissling-Corvette wurde Opfer der GT3



VLN

Fuchsschwanz-Kult: Der Manta mit Kissling-Motor fährt weiter in der VLN



ADAC

Der letzte Coup: Von Kissling entwickelter Astra wird TCR-Germany-Meister

DTM

# DRS, Push to pass und 300 km/h

Die Fans der DTM dürfen sich 2019 auf noch mehr Action freuen. Dafür sorgen neue Aero-Regeln, DRS und ein neues Push-to-pass-System.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**ie Weiterverwendung des DRS kommt dabei reichlich überraschend, nachdem Gerhard Berger im vergangenen Sommer noch davon gesprochen hatte, dass die Überholhilfe abgeschafft werden soll. „Es ist kein Geheimnis, dass ich kein großer Freund von solchen Hilfsmitteln bin. Doch die Analyse der vergangenen Saison hat ergeben, dass DRS seinen Zweck voll erfüllt hat. Deshalb setzt die DTM auch entgegen ursprünglicher Überlegungen weiterhin auf DRS. Wir wollen den Fans die bestmögliche Show bieten“, begründet der DTM-Primus die Rol-



**Stärker, leichter, spektakulärer – die DTM-Generation 2019 verspricht Action**

le rückwärts. Der Heckflügel besteht in diesem Jahr nur noch aus einem großen Flügel-Element und wächst in der Breite um 52 cm. Damit gleicht man sich im Sinne der „Class 1“ an die GT500-Klasse der Super GT an.

### Autos unter 1000 kg

Aus Japan kommt auch der Kraftstoff-Massenstrom-Restriktor, welcher für das neu eingeführte Push to pass verantwortlich ist.

Da der DRS-Effekt mit dem neuen Heckflügel nicht mehr so extrem ist wie bislang, kann der Fahrer mit rund 30 Extra-PS nachhelfen. Bis zu zwölf Mal darf die Zusatzleistung pro Rennen abgerufen werden. Das DRS darf in diesem Jahr bereits ab einem Abstand von unter drei Sekunden zum Vordermann und (mit Ausnahme des Führenden) in den letzten fünf Runden sogar ohne Begrenzung eingesetzt werden.

Streckenabhängig ist die Anzahl der DRS-Einsätze aber begrenzt.

Die „neuen“, rund 620 PS (650 PS mit Push to pass) starken DTM-Boliden werden übrigens auch leichter. 981 kg exklusive Fahrer und Sprit sind es in diesem Jahr noch. Damit sinkt das Gewicht unter die magische 1000-Kilogramm-Marke und das Leistungsgewicht auf 1,6 kg/PS. Mit DRS und Push to pass dürften so Topspeeds von bis zu 300 km/h erreicht werden können.

Auch das Hinterherfahren wird einfacher. Der Heckdiffusor ist in diesem Jahr um 870 mm vorgezogen und flacher (minus 30 mm) als bislang, insgesamt bleibt der Abtrieb in etwa gleich – aber bei gleichzeitig weniger „Dirty Air“ für den Hinterherfahrenden. Der um 90 mm verkürzte Frontsplitter sorgt dafür, dass die Autos im Zweikampf robuster werden. Optisch entfällt das vordere Nummernschild, um größere Kühllöffnungen für die Turbomotoren zu ermöglichen. ■

DTM

# Den Bruder überholt

Sheldon van der Linde besetzt bei BMW das letzte freie Werkscockpit in der DTM 2019. Damit überholt er nicht nur die BMW-Junioren, sondern auch seinen älteren Bruder Kelvin.

Von: **Michael Bräutigam**

**E**s gibt ein neues Küken in der DTM. Und es fährt wieder BMW. Schon im Vorjahr war mit Joel Eriksson der jüngste DTM-Pilot in Diensten der Münchner unterwegs. Während der Schwede in seine zweite Saison geht, steht der Südafrikaner Sheldon van der Linde (19) vor dem Debütjahr. Für viele kommt die Verpflichtung des Youngsters überraschend, hat er doch bislang immer einen starken Draht zu Audi gehabt. 2018 wurden Sheldon und sein älterer Bruder Kelvin Vizemeister im ADAC GT Masters.



**Propeller statt vier Ringe: Sheldon van der Linde wird BMW-DTM-Fahrer**

„Schon der Young Driver Test im BMW M4 DTM war für mich ein Traum. Dass ich jetzt für 2019 einen Platz im Team bekomme, ist einfach unglaublich“, sagt die Neuverpflichtung. Er ist der erste Südafrikaner in der DTM-Historie, aber nicht der erste BMW-Werksfahrer in der Familie. Schon sein Vater Shaun stand in den 90er-Jahren in der Südafrika-

nischen Tourenwagenmeisterschaft im BMW-Aufgebot.

Kelvin, der Audi noch mehr verbunden ist, nahm es übrigens gelassen: „Ich bin der stolzeste Bruder der Welt. Gerne wäre ich auch dabei gewesen, aber in diesem Jahr hat es sich noch nicht ergeben. Ich werde mir den A... aufreißen, damit es in Zukunft zwei VDLs in der DTM gibt.“ ■

## NACHRICHTEN

### TCR MALAYSIA: ENGSTLER SCHLÄGT WELTMEISTER

Luca Engstler (Hyundai) ist perfekt in die Saison der TCR Malaysia gestartet. In Sepang holte er einen Doppelsieg. Im Qualifying hatte er noch knapp das Nachsehen gegen den Tourenwagen-Weltmeister von 2012, Rob Huff (VW) gehabt, welcher sich in den Rennen mit den Plätzen 2 und 5 zufriedengeben musste. Kai Jordan (VW) errang im ersten Lauf Platz 5 sowie einen Podestplatz (P3) in Lauf 2.

### TCR: 500 RUNDEN VON SPA ANFANG OKTOBER

Der TCR-Promoter WSC Ltd. sowie die Agentur Creventic lassen die Tradition der Tourenwagen-Langstreckenrennen in Spa wieder aufleben. Für den 5./6. Oktober ist ein 500-Runden-Rennen auf dem belgischen Traditionskurs geplant. Das entspricht je nach Rennverlauf einer Rennzeit von rund 22 bis 23 Stunden.



# Zeitvorteil

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



## 1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

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



## 2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

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

**Für Sie  
zur Wahl**

**Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:**

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

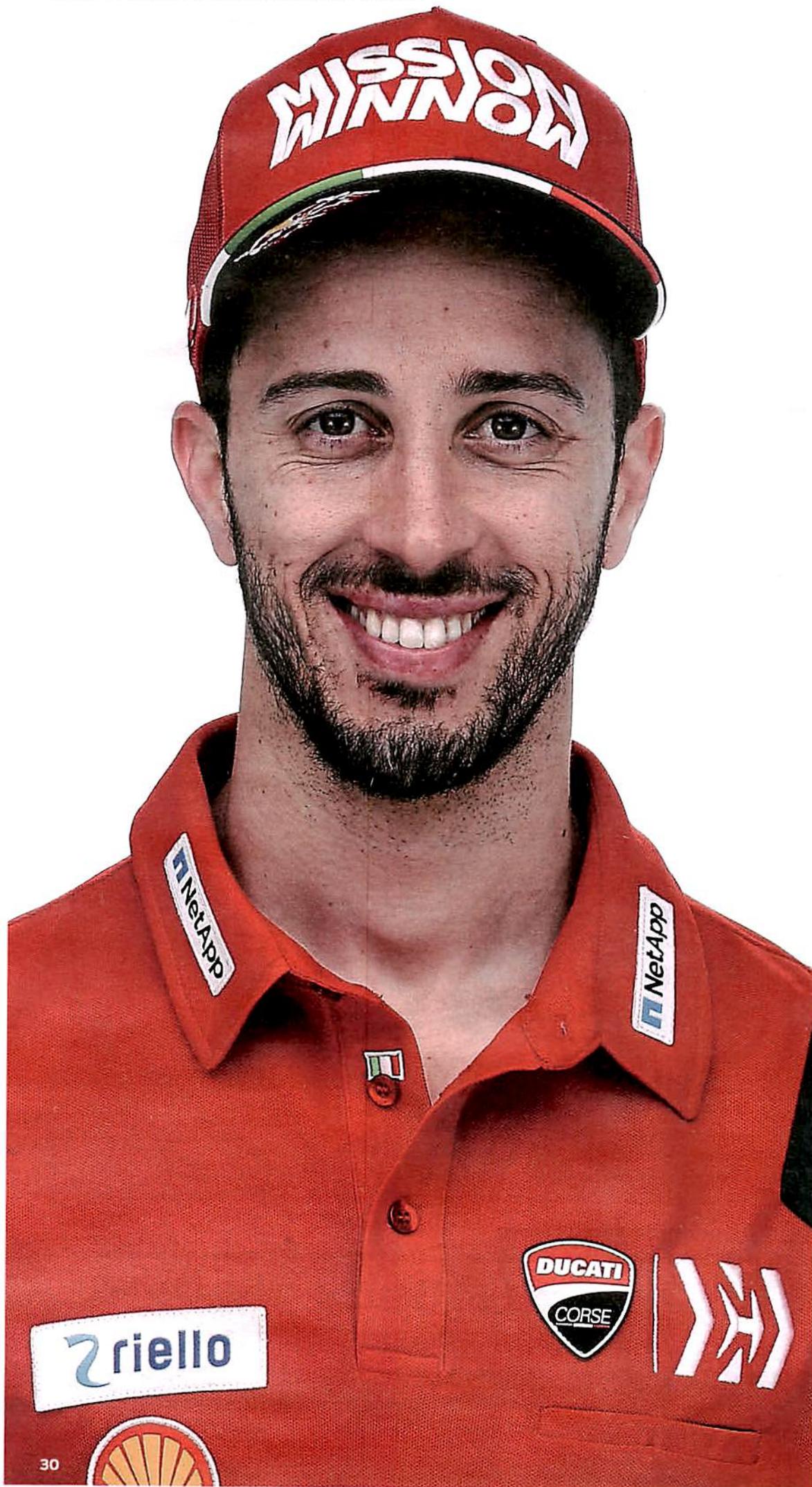
**[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte Bestellnummer angeben:  
1773031

10 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 17,50 € (D) inkl. MwSt. und Versand (zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung für das Extra).  
Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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



Vizeweltmeister Andrea Dovizioso geht mit viel Selbstbewusstsein in die neue Saison. Im MSA-Interview erklärt der 32-jährige Italiener, was ihn dieses Jahr noch stärker macht.

Von: **Imre Paulovits**

**Wie sehen Sie Ihre Titel-Chancen in diesem Jahr?**

Die letzten beiden Jahre bin ich auf völlig unterschiedliche Weise zweimal Vizeweltmeister geworden. 2017 haben wir bis zum letzten Rennen um den Titel gekämpft. Das ist uns letztes Jahr leider nicht gelungen. Trotzdem bin ich über das letzte Jahr sehr glücklich. Es war ein ziemliches Auf und Ab, ich habe einige Fehler gemacht, und mit dieser Erfahrung will ich es dieses Jahr besser machen. Ich denke, wir haben aus den Erfahrungen während der Saison so einiges verstanden. Von Saisonmitte bis Valencia haben wir die meisten Punkte gemacht, sind bei allen Rennen um den Sieg mitgefahren, und ich war wirklich glücklich über das Gefühl mit dem Motorrad. Deshalb sollten wir wieder um den Titel kämpfen können.



**Andrea Dovizioso**

**Geburtstag:** 23. März 1986  
**Geburtsort:** Forlimpopoli (I)  
**Herkunftsland:** Italien

**WM-KARRIERE**

2002: 125GP, Honda (16.)  
2003: 125GP, Honda (5.)  
2004: 125GP, Honda (1.)  
2005: 250GP, Honda (3.)  
2006: 250GP, Honda (2.)  
2007: 250GP, Honda (2.)  
2008: MotoGP, Honda (5.)  
2009: MotoGP, Honda (6.)  
2010: MotoGP, Honda (5.)  
2011: MotoGP, Honda (3.)  
2012: MotoGP, Yamaha (4.)  
2013: MotoGP, Ducati (8.)  
2014: MotoGP, Ducati (5.)  
2015: MotoGP, Ducati (7.)  
2016: MotoGP, Ducati (5.)  
2017: MotoGP, Ducati (2.)  
2018: MotoGP, Ducati (2.)

**HOBBYS**

Motocross, Töchterchen Sara

# „Durch Zusammenarbeit mit Teamkollegen besser werden“

## Wie wollen Sie die Fehler vom Saisonbeginn 2018 diesmal vermeiden?

Aus den Fehlern habe ich gelernt, die Rennen noch besser zu managen. Das war eine Erfahrung für die Zukunft, noch mehr aber über das Setup des Motorrads. Es sind schon ein paar merkwürdige Dinge passiert. Die Stürze in Jerez, Le Mans und Barcelona. Ich habe sehr viele Punkte verloren, und damals waren wir komplett aus dem WM-Kampf raus. Das Setup, die Balance des Motorrads und mein Fahrstil haben nicht perfekt miteinander harmonisiert. Wir haben uns deshalb entschieden, in eine andere Richtung zu arbeiten. Wir haben unterschiedliche Setups und Gewichtsverteilungen probiert. Es dauert schon einige Rennen, um eine neue Richtung vollkommen zu verstehen. Es ist nicht leicht, die Kräfteverhältnisse während der Saison zu verändern. Doch wir waren in der Lage, weiter nach vorn zu kommen. Es hat mich selbst überrascht, denn das ist mir noch nie passiert. Für das Team war diese Erfahrung mindestens genauso wichtig. Von Brünn an hatten wir wirklich einen sehr guten Speed. Das hat uns geholfen, das Motorrad noch mehr zu verbessern, als ich erwartet hatte.

## Was war der Fehler beim Setup? Und wie wollen Sie so etwas dieses Jahr verhindern?

Es war kein wirklicher Fehler. Ein Fehler ist, wenn man stürzt. Wir haben einfach eine bessere Richtung beim Setup und ich habe eine beim Fahrstil gefunden. Eine Richtung, die hilft, Fehler zu vermeiden.

## Was erwarten Sie von dem ersten Test in Sepang?

Ich kann ihn wirklich kaum erwarten. Ich fühle mich besser als letztes Jahr, zuversichtlicher. Sicher ist jedes Jahr eine andere Geschichte, aber das Ergebnis der letzten Rennen und der letzten Tests war wirklich gut. Wir hatten neue Teile und unser Speed war mit ihnen bereits gut

In Sepang werden wir ein komplett neues Motorrad haben. Ich bin wirklich zuversichtlich, dass damit unser Level von Beginn an wirklich gut sein wird. Von diesem Ausgangspunkt müssen wir dann noch einmal weiterkommen. Und dafür werde ich mir bei den ersten drei Tests bis die Saison anfängt auch alle Mühe geben.

„Letztes Jahr haben wir uns verbessert, nachdem ich beim Fahren und wir beim Setup eine neue Richtung eingeschlagen haben.“

Andrea Dovizioso

## Heißt das, dass das endgültige Motorrad noch sehr weit weg ist?

Ich denke nicht. Aber wir haben noch neue Teile zum Probieren, da sind auch einige interessante Sachen dabei. Das heißt aber nicht, dass wir uns mit ihnen unbedingt verbessern werden. Weil wir bereits jetzt sehr gut sind, müssen wir nichts Großes an dem Motorrad verändern. Aber die Ingenieure haben die Möglichkeit, an den Details zu arbeiten. Und kleine Details haben manchmal eine große Wirkung. In der Mitte der Kurve sind wir noch immer nicht gut genug, aber wir sind nicht mehr weit weg. Ich hoffe, dass wir uns in diesem Punkt noch verbessern können, denn ich denke, dass wir ansonsten sehr stark sind.

## In Jerez haben wir einige neuartige Lösungen gesehen. Könnten die in irgendeinem Bereich einen Vorteil gegenüber der Konkurrenz bringen?

Zum Glück sind wir auch da in einer guten Situation. Wir haben sehr viele Ducatis auf der Strecke, und Ducati ist in der Lage, viele Dinge auszuprobieren. Wenn man zwei Testtage

und nur zwei Fahrer hat, kann man nicht alles durchtesten. Man kann ein Motorrad nicht über sechs, sieben Stunden mit der gleichen Energie fahren. Deshalb muss man sich das gut einteilen. Man muss das Material zur richtigen Zeit probieren, mit den richtigen Reifen, um zu verstehen, welchen Unterschied es macht. Weil wir viele schnelle Fahrer haben, gibt uns das die Möglichkeit, mehr Sachen auszuprobieren. Ducati hat diesen Vorteil nun schon seit mehreren Jahren, und das Motorrad wurde auch kontinuierlich besser. Viele sind schnell, dabei hat jeder einen anderen Fahrstil. Die Ingenieure können mehr Dinge probieren und sie besser verstehen als in der Vergangenheit. Als Werksfahrer können wir nun Dinge testen, die andere bereits getestet haben, und das ist gut.

## Die Ducati hat im letzten Jahr auf mehr Strecken gut funktioniert als vorher. Gibt es noch Problemstrecken?

Letztes Jahr hatten wir in Argentinien, Texas und Malaysia sowie auf dem Sachsenring Probleme. Aber ich denke, die Geschichte ist jedes Jahr anders. Es wäre schön, wenn wir wie letztes Jahr auf fast allen Strecken einen guten Speed hätten. Wenn man sich die Yamaha anschaut, waren sie früher auf Strecken schnell, auf denen sie es jetzt nicht sind. Es ist also nicht so, dass wir sagen

können, uns fehlt es jetzt nur auf diesen drei Strecken. Das wäre auch zu einfach.

## Sie haben bereits mit Danilo Petrucci zusammen trainiert. Was hat sich mit ihm für Sie im Team geändert?

Trainiert haben wir bislang nur einmal zusammen. Aber er ist in meine Nähe gezogen, deshalb werden wir viel gemeinsam trainieren. Mit den Motorrädern und anderswo, alles außer im Gym. Er wird auch mit den Leuten zusammenarbeiten, mit denen ich zusammenarbeite, und das könnte ihm eine Menge helfen. Er ist sehr schnell. Er hatte bereits in den letzten beiden Jahren sehr viel Speed, muss aber in anderen Bereichen dazulernen. Ich denke, zusammen sind wir in der Lage, eine gute Arbeit zu leisten.

## Nimmt das einen gewissen Druck aus dem Team raus?

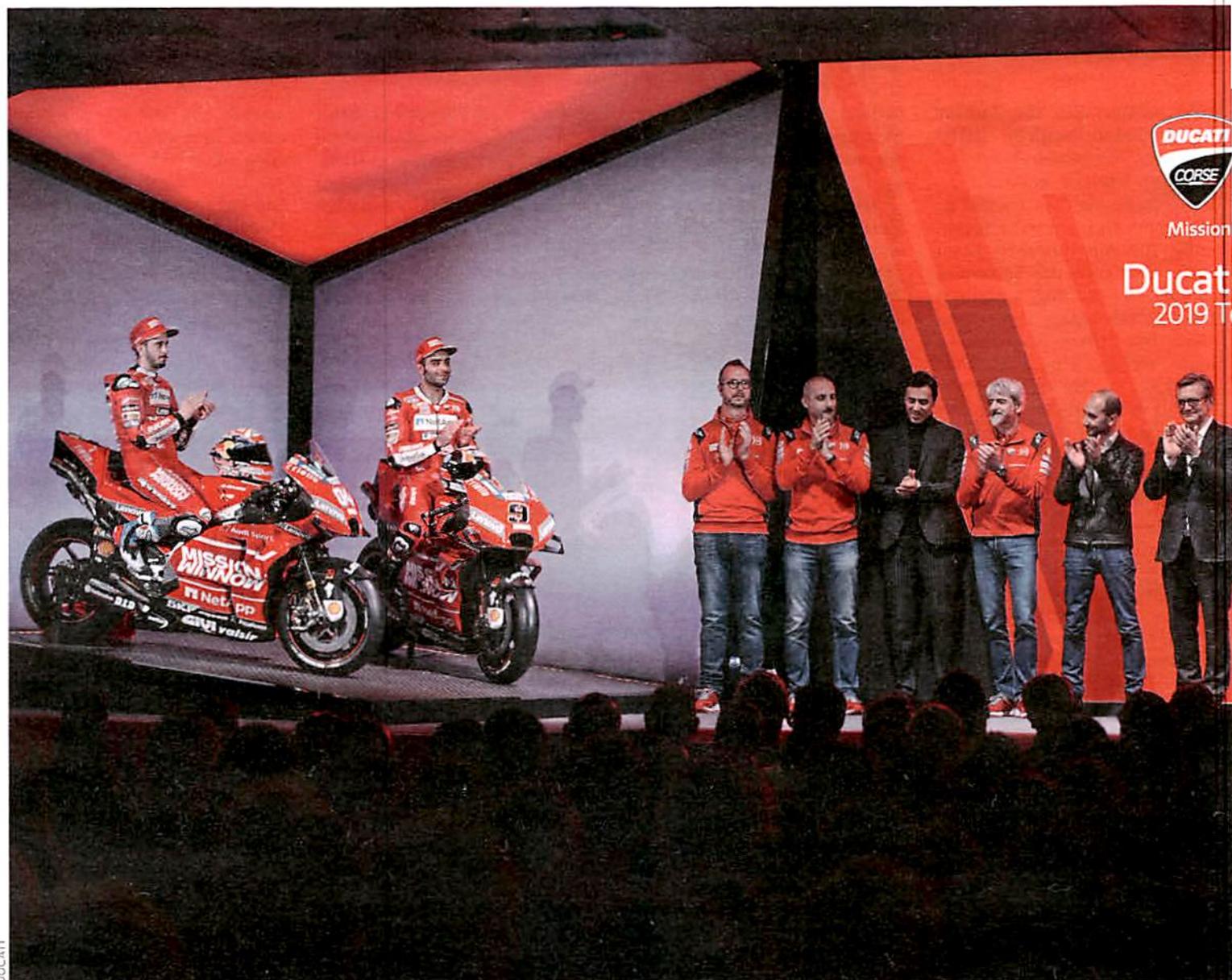
Es geht nicht um Druck. Wenn man ein gutes Verhältnis zu seinem Teamkollegen hat, kann man einfach besser arbeiten. Das heißt nicht, dass man deshalb um den Titel kämpfen kann, aber wenn man auf einem so hohen Niveau ist wie wir, ist alles wichtig. Danilo hat mehr Potenzial als die meisten glauben. Er ist völlig offen, wir können überall zusammenarbeiten. Ich weiß nicht, was wir wirklich besser machen werden, aber ich habe ein gutes Gefühl. ■



Dovizioso (L.) und Petrucci: Teamkollegen mit dem Willen zur Zusammenarbeit

DUKATI

# Glänzende alte Seilscha



Ducati stellte sein diesjähriges MotoGP-Team unter beeindruckender Kulisse vor. Verstärkte Partnerschaften sollen für den weiteren Erfolg sorgen.

Von: **Imre Paulovits**

Imposant. Anders kann man den Cube, das Forschungszentrum von Phillip Morris im schweizerischen Neuchâtel (Neuenburg) am Ufer des Neuenburgersees mit den malerisch verschneiten Alpen im Hintergrund, nicht beschreiben. Hier treffen Landschaft, Baukunst und Hightech aufeinander, eine passende Kulisse für die Vorstellung des

MotoGP-Teams, das der größte Tabakkonzern der Welt seit über 15 Jahren unterstützt, hätte man kaum finden können.

Mission Winnow. Das überall prangende neue Logo, erweckt zunächst den Eindruck, es sei das Motto des Ducati-Werksteams für diese Saison: Win now, gewinne jetzt, gewinne die Weltmeisterschaft! Genau das müsste ihre Mission sein, wo sie in der letzten Zeit auf vielen Strecken das beste Motorrad im GP-Feld hatten.

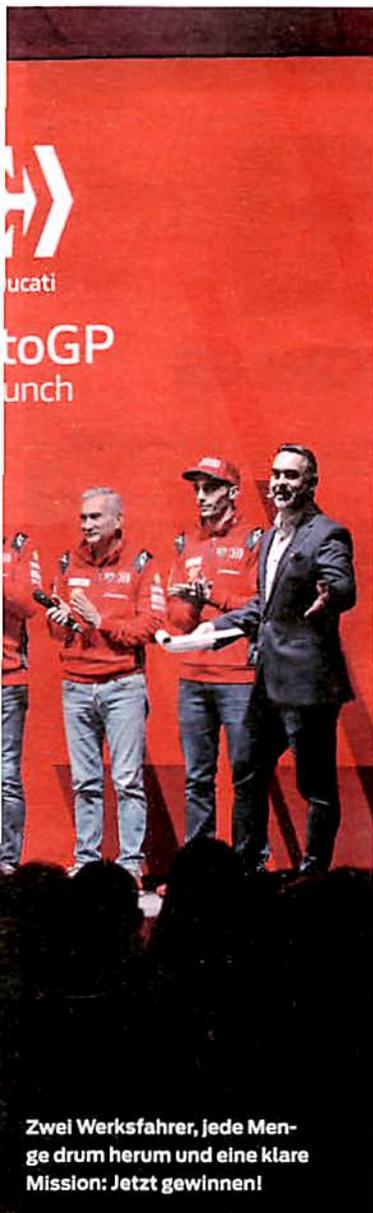
Aber Mission Winnow bezieht sich nicht auf Ducati, es ist ein neues Forschungsprojekt von Phillip Morris. Winnow ist ein englisches Verb, das für unterscheiden steht, in der Landwirtschaft hat es die Bedeutung: die Spreu vom Weizen trennen. Die-



Die Verbindung von Phillip Morris und Ducati besteht seit 2003. Jetzt ist die Audi-Tochter neben Ferrari der ideale Partner, wenn der Gigant vom Zigarettenhersteller zum Hightech-Forschungszentrum mutieren will.

ses Projekt soll für eine bessere Zukunft sorgen, für eine rauchfreie Welt durch Produkte des technologischen Fortschritts. Forschungsleiter Miroslaw Zielinski nannte zwar keine konkreten Produkte, umschrieb ihr Ziel aber folgendermaßen: „Durch die Forschung in der Technologie wollen wir dahin kommen, dass die Leute von der Zigarette wegkommen. Noch mehr geht es uns aber darum, dass die Welt unsere Firma nicht wie bisher, sondern als einen Technologiekonzern mit einem Forschungszentrum auf höchstem Niveau wahrnimmt.“ Und dafür ist das MotoGP-Team von Ducati genau der richtige Partner. „Die Entschlossenheit des Teams, sich bei jedem Rennen wieder und wieder zu

# en wiedererstart



Zwei Werksfahrer, jede Menge drum herum und eine klare Mission: Jetzt gewinnen!



Andrea Dovizioso und Danilo Petrucci heben den Schleier von den GP 19,...



...die jetzt wieder ganz rot sind. Wie in der erfolgreichen Ära mit Casey Stoner

verbessern und die technologischen Grenzen weiter zu verschieben, veranschaulicht Mission Winnow am allerbesten."

## Partner einbezogen

Bevor die neuen MotoGP-Bikes entschleiert wurden, hatten die Gäste viel Zeit, durch die Gänge des Cubes zu schlendern. Dabei fiel auf, dass die dort ausgestellte gesamte Ducati-Palette eifrig von den in großer Zahl angereisten Herren in weißen Hemden mit Audi-Sport-Logo bestaunt wurde. Und als die Desmosedici GP19 endlich in ihrer neuen Kriegsbemalung dastand, war auf ihr auch das Audi-Sport-Logo gleich über dem Logo der Mission Winnow zu sehen. „Es ist das klare Bekenntnis unseres Mutter-

konzerns zu unserer Marke und zu unserem Motorsport-Engagement“, so Ducati-CEO Claudio Domenicali. Der Ducati-Chef stellte auch klar: „Dass Ducati bei den immer höheren Ansprüchen der MotoGP mit den Giganten der Motorrad-Branche mithalten kann, liegt daran, dass wir verlässliche Partner haben. Das habe ich bereits erkannt, als ich bei Ducati Corse anfang. Das ist seither stetig gewachsen, und es ist heute wichtiger als je zuvor.“

Die Motorräder selbst ernten aber den meisten Applaus. Nun wieder ganz in glänzendem, leuchtendem Rot, erinnern sie an die Ära mit Casey Stoner. „Das ist sicherlich nicht unbeabsichtigt“, schmunzelte Teamchef Paolo Ciabatti.

## Stärke durch Transparenz

Doch wirklich neu ist bei Ducati die Orientierung. Hatten sie mit Jorge Lorenzo und Andrea Dovizioso in den letzten beiden Jahren noch zwei Fahrer, die sich gegeneinander abschotteten und wo jeder für sich entwickelte, setzt Ducati mit Danilo Petrucci ganz darauf, dass dieser absolute Transparenz gegenüber Andrea Dovizioso pflegt. Dadurch sollen ihre Stärken gebündelt, die Entwicklung noch schneller vorangetrieben und der Kampf um den WM-Titel noch effizienter ausgeglichen werden.

Bei so viel neuer Stärke, das versprochen die Fahrer, Techniker und Manager, würden schon in zwei Wochen in Sepang richtig die Funken fliegen. ■

## DREI FRAGEN AN

### GIGI DALL'IGNA



#### WIE SEHEN SIE DIE POSITION VON DUCATI IN DER MOTOGP?

Wir haben uns in den letzten vier

Jahren stetig weiterentwickelt, sowohl von der technischen als auch von der sportlichen Seite her. Im letzten Jahr waren wir sehr konkurrenzfähig, auf einigen unserer traditionell starken Strecken gar die Protagonisten. Dazu sind wir auf Strecken, wo wir früher Probleme hatten, konkurrenzfähig geworden. Wir haben uns bei der Zahl der Siege gegenüber dem Jahr zuvor gesteigert, und wir haben mit mehr Fahrern gewonnen als zuvor. Und auch die Fahrer, die nicht gewonnen haben, haben insgesamt stärkere Resultate erreicht als früher.

#### WIE WOLLEN SIE DIES 2019 NOCHMAL STEIGERN?

Wir müssen noch effizienter arbeiten, und wir müssen Ideen verwirklichen, die unsere Konkurrenzfähigkeit noch weiter steigern. Wir haben bereits einiges getestet, und wir haben einen guten Ausgangspunkt bei dem neuen Motorrad. Wir werden die Ideen in Sepang noch einmal verfeinern, in Katar werden wir wie im Vorjahr wieder eine neue Verkleidung testen. So wird die Weiterentwicklung alle Bereiche umfassen.

#### HABEN REGELÄNDERUNGEN SIE BEEINTRÄCHTIGT?

Bei der Elektronik ist es nur ein Bauteil, das macht nicht viel aus. Bei der Aerodynamik sind wir schon mehr eingegrenzt. Man darf keine homologierten Teile mehr entfernen, und auch die Gesamtgröße wurde eingeschränkt. Der Anpressdruck wird so geringer als 2018. Ich hoffe, dass nach zwei Regeländerungen in zwei Jahren hintereinander die Regeln nun stabil bleiben werden. Denn nur stabile Regeln gewährleisten in der MotoGP eine langfristige, effektive Kostensenkung.

MotoGP

# Lorenzo: Kahnbeinbruch!



Hiobsbotschaft für das Honda-Werksteam: Zwei Wochen, bevor die Test-Saison losgeht, bricht sich Jorge Lorenzo bei einem Trainingsunfall das rechte Kahnbein.

Von: **Imre Paulovits**

**K**ein anderes Team wurde für diese Saison so heiß erwartet wie das Honda-Werksteam, in dem mit der Fahrerpaarung Marc Márquez/Jorge Lorenzo alle Weltmeistertitel der letzten sechs Jahre versammelt sind. Doch nun gleicht das Team mehr einem Lazarett. Márquez hatte sich gleich nach dem letzten Test Ende November an der ramponierten Schulter operieren lassen. Obwohl er seitdem eine eiserne Reha durchzieht und bereits einen Winter-Marathon mitgelaufen ist, wird seine Schulter für den Test-Auftakt noch nicht hundertprozentig fit sein. Und nun hat sich Jorge Lorenzo bei einem Trainingsunfall das linke Kahnbein gebrochen!

Der 31-jährige Mallorquiner hatte in Italien trainiert, als er

letzten Sonntag stürzte. Nachdem er starke Schmerzen in der linken Hand spürte, ließ er sich im Krankenhaus untersuchen, wo eine Kahnbein-Fraktur festgestellt wurde. Noch am Montag wurde er in Barcelona operiert. Doch jetzt beginnt für Lorenzo ein Wettlauf mit der Zeit. Bereits zum Saisonende hatte er sich am rechten Fuß operieren lassen, um die Folgen seines Aragón-Sturzes zu beheben. Er hatte dann gleich mit der Reha und leichtem Training begonnen, das er seither intensiviert hat, um völlig fit für die Testarbeit in der ersten Februar-Woche zu sein. Nun hat er sich die Hand an dem Arm gebrochen, der bei seinem schlimmen Highsider in Buriram so übel zugerichtet worden war, was seine Saison vorzeitig beendet hatte.

Am Mittwoch dieser Woche findet die Teampräsentation von Repsol-Honda in Madrid statt. Dieser will Lorenzo unbedingt bewohnen. Doch eines ist jetzt schon sicher: Selbst wenn es ihm gelingt, in Sepang irgendwie zu fahren, wird er seine Testarbeit nur zu einem Bruchteil erledigen können. Sein Umstieg wird sich so noch viel schwieriger gestalten. ■

## ACHTUNG FAHRERLAGER!

2003



2018



## KLAUS NÖHLES

Klischees können ganz schön trügerisch sein. Bunte Paradiesvögel erwartet man aus südlichen Ländern, deutsche Rennfahrer gelten eher als bieder. Als 2000 im Team von Dieter Stappert neben Ralf Waldmann plötzlich ein Nachwuchsfahrer mit knallroten Stoppelhaaren und den verrücktesten Hüten in die WM kam, stand diese deshalb Kopf. Erst recht, als er auf dem Sachsenring in der ersten Startreihe stand und im Rennen als Fünfter „Waldi Nationale“ hinter sich ließ. Ein Star war geboren: Klaus Nöhles, die Comic-Figur „No-Less“, die der Grafiker des Teams erdacht hatte. Kennengelernt hatte ich den Paradiesvogel aus dem Rheinland schon ein Jahr zuvor in der 125er-EM, als er sechs von sieben Rennen gewann und Europameister wurde. Neben Ralf Waldmann stieg er dann noch weiter empor. Alle erwarteten den nächsten Toni Mang, der das, was er von Dieter Braun gelernt hatte, in fünf WM-Titel umsetzen konnte. Doch es sollte ganz anders kommen. Als Waldi zurücktrat, klappte bei Klaus Nöhles nichts mehr. Der so schrill auftretende

Jungstar hatte eine ganz solide Seite, er wurde in dem Jahr bereits Vater und baute sich ein Haus. Doch unter dem Druck der Waldi-Nachfolge zerbrach er. Noch vor Jahresfrist verlor er seinen Platz im Team, und auch das Jahr 2002 bei den 125ern sollte nicht besser werden. Weil der gelernte Motorrad-Mechaniker daneben aber auch ein Computer-Freak vor dem Herrn war, konnte er bei Aprilia zumindest einen Job als Data-Recording-Mann bekommen. Und als Dirk Heidolf für zwei Rennen ausfiel, wurde er wieder ihr Fahrer. Ein Jahr später bekam er noch einmal eine Chance, als sich Christian Gemmel mitten in der Saison zurückzog. Doch auch diesmal sollte der Erfolg ausbleiben, und er zog sich für immer zurück. Trotzdem ist Klaus Nöhles heute noch immer im Grand-Prix-Fahrerlager. Durch sein technisches Wissen wurde er zu einem gefragten Datentechniker. Während der Bridgestone-MotoGP-Ära war er einer ihrer Reifentechniker. Heute arbeitet der 42-Jährige im MotoGP-Testteam von HRC und ist dort Crewchief von Stefan Bradl.

**Pepi Böröczky/IP**



Klaus Nöhles auf Aprilia 250: Frühes Ende nach anfänglichem Höhenflug

Superbike-WM

## Markus Reiterberger: Fit für die Saison

Bereits in dieser Woche gehen die Superbike-WM-Tests los. Markus Reiterberger hat sich auf seinen Einsatz mit dem neuen BMW-S-1000-RR-Superbike gründlich vorbereitet.

Von: Imre Paulovits

**W**enn sich Markus Reiterberger am Mittwoch in den Sattel der Werks-BMW schwingt, beginnt ein neues Kapitel für den dreifachen IDM-Superbike-Meister und ewigen Superstock-1000-Europameister. Dass er den zweiten Anlauf in der Superbike-WM ernst nimmt, steht außer Frage, und deshalb hat er sich im Winter gründlich vorbereitet.

Neben dem Training mit seinem Bahn-Motorrad hat „Reiti“ erst mal mit einer Stoffwechselkur – die ihm vom ehemaligen Supermoto-Weltmeister Bernd Hiemer empfohlen wurde und bei der er von dessen Frau Natascha betreut wurde – eine Abspeckphase begonnen und sein Körper-

fett ordentlich reduziert. Dazu absolvierte er ein regelmäßiges Training unter der Obhut von Gerhard Donat, einem langjährigen Freund der Familie Reiterberger, der Markus schon die letzten Jahre betreut hat.

„Mein Trainer zieht mich wirklich mit“, freut sich Reiterberger. „Ich trainiere fast jeden Tag. Kraft- und Ausdauer-Training wechseln sich ab. Ich fühle mich fitter und besser vorbereitet denn je. Zum Training kommt noch die Betreuung

meines Physiotherapeuten und Osteopathen Matthias Neugebauer und natürlich die meiner Ärzte. Ich denke, ich habe wirklich ein gutes Paket bekommen, um mich optimal auf die neue Saison vorzubereiten. Ich freue mich jetzt schon auf die Saison mit vielen sehr guten Fahrern in der WM. Körperlich fühle ich mich aber, dank meines hervorragenden Gesamtpakets, auf der gleichen Wellenlänge wie sie. Von mir aus kann es gleich losgehen.“ ■



Markus Reiterberger: Über den Winter abgespeckt und gründlich trainiert

Moto2

## Philipp Öttl in Spanien mit Arón Canet

Wie alle deutschen GP-Piloten trainiert Philipp Öttl in Spanien. Um bestmöglich für die Moto2 gerüstet zu sein, trainierte er gemeinsam mit Héctor Barberá und Arón Canet.

Von: Imre Paulovits

**E**rstmal bereitet sich Philipp für eine neue Saison in Spanien vor. Bereits im Dezember reiste er für eine Woche nach Barcelona. Den zweiten Trainingsblock verbrachte er nun in Valencia, und es wurden insgesamt knapp 20 Trainingstage. Die nutzte der Tech3-KTM-Moto2-Pilot auch ausgiebig.

Um möglichst viele Fahr-situationen einzuüben, wurde die Zeit mit Supermoto, Motocross, Dirttrack und dem Fahren mit dem Rennmotorrad auf der Rennstrecke von Valencia sehr

abwechslungsreich gestaltet. Um auch fitnessmäßig bereit zu sein, gab es zwischendurch noch Einheiten mit dem Rennrad.

Für die Weihnachtsfeiertage kam Philipp wieder nach Hause, doch gleich danach reiste er wieder nach Spanien und trainierte in Valencia weiter. Dort konnte er unter perfekten Bedingungen weitere zehn Tage auf verschiedenen Rennstrecken trainieren. Mit Arón Canet, der in diesem Jahr im neuen Team von Peter Öttl und Max Biaggi fährt, hatte er auch erstmals einen Trainingspartner.

In Valencia trainierte der 22-jährige Moto2-Neuling hauptsächlich mit einer 600er-Supersport-Maschine, die ihm Andreas Greil von IXS zur Verfügung stellte. Es ging dabei in erster Linie darum, mit dem größeren Motorrad seine Fahrtechnik weiter an die Moto2-Klasse anzupassen.

Mit dabei war auch Ex-GP-Pilot Héctor Barberá, der ein weiteres



Philipp Öttl: Superdrifts in Valencia

Jahr in der Supersport-WM fahren wird. So konnten sich die drei WM-Piloten nicht nur gemeinsam auf ihre Meisterschaften vorbereiten, sie hatten zusammen auch viel Spaß.

Aber das Training ist noch nicht zu Ende. Öttl bleibt noch ein Monat, bevor am 20. Februar die Moto2-Tests beginnen und er wieder auf seine KTM-Triumph-Moto2 steigen kann. ■

### NACHRICHTEN

#### SUPERBIKE-WM

Bei der Motor Bike Expo in Verona stellte GRT-Yamaha sein Superbike-Team mit Sandro Cortese und Marco Melandri in seinen neuen Farben vor. Die YZF-R1 sind in Blau, Weiß, Schwarz und Silber gehalten. Bereits diese Woche werden sie auch auf der Strecke zu sehen sein, wenn am Mittwoch der erste offizielle SBK-Test in Jerez losgeht. Cortese hat in Spanien ausgiebig für die neue Herausforderung trainiert.

#### SUPERBIKE-WM

Jonathan Rea wurde nach seinem Rekord-Jahr und seinem vierten Titel in Folge so oft geehrt, wie er es sich wohl noch nie träumen gewagt hat. Nach seinem Ritterschlag und seinem Ehrendoktor-Titel wurde er auch zum vierten Mal in Folge zum irischen Motorradfahrer des Jahres gewählt.

#### SUPERSPORT-WM

Nun ist auch der zweite Platz bei Landlord Insurance Honda belegt. Der 24-jährige Ungar Péter Sebestyén, der letztes Jahr die letzten fünf WM-Läufe für das Team von Simon Buckmaster gefahren war und beim Finale in Katar den 10. Platz belegt hatte, bekam wieder den Zuschlag und wird so seine erste komplette Supersport-WM-Saison in Angriff nehmen.

#### SUPERSPORT-300-WM

Weltmeisterin Ana Carrasco wurde als erste Frau, die einen Weltmeistertitel im Motorsport unter Männern erreichte, für den Laureus World Sports Awards nominiert. Mit US-Open-Tennis-Meisterin Naomi Osaka, Tour-de-France-Sieger Geraint Thomas, Goldmedaillen-Läufer Jakob Ingebrigtsen, Ski-Abfahrtsläuferin Sofia Goggia und Sprinterin Briana Williams ist sie unter den sechs Auserwählten in bester Gesellschaft. Den Sieger unter ihnen wird eine Kommission aus 66 Mitgliedern der Laureus World Sports Awards Academy am 28. Februar in Monaco ermitteln.

# Doch nicht auf den Kopf gestellt

Vor 35 Jahren kam Honda mit einem revolutionären Motorrad mit Tank unten und Auspuff oben in die 500er-WM. Doch auch Freddie Spencer konnte mit ihr die Welt nicht auf den Kopf stellen.

Von: Imre Paulovits

**H**onda setzte ab den späten 1960er-Jahren auf dem Motorradmarkt mit neuen Technologien und Superlativen Akzente. So war der Anspruch des weltgrößten Motorradherstellers auch im Motorsport, es anders zu machen als die Konkurrenz. 1983 wurden sie mit einer Dreizylinder Weltmeister, doch war hinter den Kulissen klar, dass gegen Yama-

has V4 für die Zukunft etwas Neues her muss. „Honda hatte bereits ab Mitte 1983 an einer Vierzylinder gearbeitet, und wir alle konnten sie kaum erwarten“, erinnert sich Freddie Spencer. „Schon eine Woche nach dem WM-Finale hatte ich die NSR das erste Mal getestet.“

Wenn nun auch die Zylinderzahl mit der der Konkurrenz übereinstimmte, musste es Honda drum herum anders machen. Im Gegensatz zu Yamaha und Suzuki, die bei ihren Vierzylindern zwei gegeneinander laufende Kurbelwellen hatten, machte Honda den Motor mit nur einer Kurbelwelle, um Reibung zu sparen. Der Rahmen wurde aus Alublech-Profilen zusammengeschweißt, der Alu-Tank kam unter den Motor, die Auspuffbirnen wurden über ihn verlegt.

Ganz neu war diese Anordnung nicht. Die Endurance-Rennmaschine „Nessie“ von Mead & Tomkinson Racing aus

England hatten auch diese Anordnung, ebenso die Elf-Achsschenkel-Rennmaschine des Franzosen André de Cortanze. Doch bei den Zweitakt-Rennbirnen, die so unter der Tankattrappe sehr sauber verlegt werden konnten, machte die Sache noch mehr Sinn. Und Honda erhoffte sich Handling-Vorteile durch einen tieferen Schwerpunkt.

## Eindrucksvolles Debüt

Als Freddie Spencer mit dem revolutionären Motorrad im März 1984 bei den Daytona 200 erstmals vor der Öffentlichkeit auftauchte, war sie eine Sensation. Weniger beachtet blieb eine weitere Weltneuheit, die sie beherbergte: Auf ihrer hinteren Felge war der erste Radialreifen der Motorradgeschichte montiert, ein speziell für Daytona entwickelter Rennslick von Michelin.

Spencer brach im Training den Streckenrekord und war sogar schneller als die speziell für Daytona aufgebauten 680-ccm-Square-Four-Yamahas, und auch im Rennen konnte er im Hochgeschwindigkeitsoval mit ihnen mithalten. Doch dann verendete der Hinterreifen vorzeitig und ein Auspuff riss ein. So musste Spencer sich mit dem zweiten Platz hinter Kenny Roberts begnügen.

Zwei Wochen später, beim WM-Auftakt im südafrikanischen Kyalami, kam es noch dicker: Im Training brach eine Speiche des Kohlefaser-ComStar-Hinterrades neben der Vernietung, das Rad brach zusammen und der Weltmeister flog so ab, dass er am Rennen nicht teilnehmen konnte.

Erzrivale Eddie Lawson gewann mit der



Honda NSR 500: Ein wunderschönes Motorrad wie aus einem Guss, nur fuhr sie sich leider nicht so

Yamaha, und damit war auch schon ein Zeichen für die Saison gesetzt. Spencer konnte zwar drei Wochen später in Misano gewinnen, doch am darauffolgenden Wochenende verletzte er sich bei den Match-Races und musste den GP von Spanien in Jarama auslassen, wo wieder Lawson gewann. Auch auf dem Salzburgring war Lawson nicht zu schlagen, Spencer wurde zwar Zweiter, aber nur, weil ihn Randy Mamola in der letzten Runde vorließ.

Als die V4 eine Woche später auf dem Nürburgring ebenfalls zickte, sattelte Spencer kurzerhand auf die alte Dreizylinder um und gewann das Rennen nach Belieben. Für die Zukunftsorientierten Honda-Ingenieure war dies eine gewaltige Ohrfeige. Auf dem schnellen Kurs von Le Castellet und in Rijeka konnte Spen-

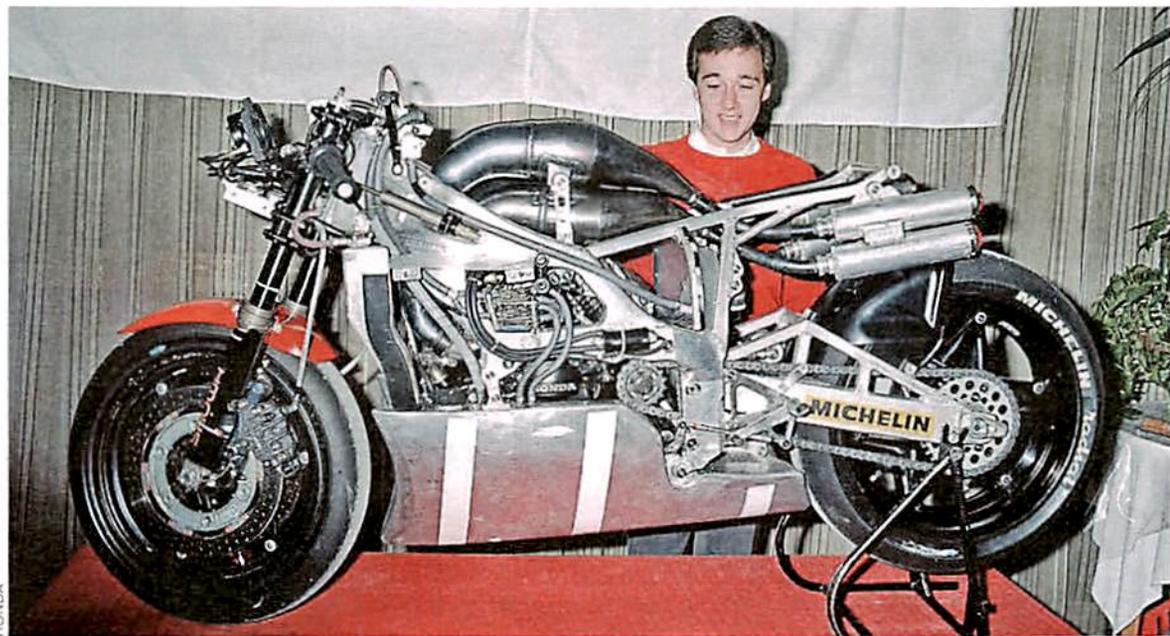
„Bereits eine Woche nach dem WM-Finale 1983 hatte ich die Vierzylinder das erste Mal getestet. Wir alle konnten es kaum erwarten“

Freddie Spencer

cer wieder mit der Vierzylinder gewinnen, doch in Assen ging gleich am Start ein Zündkerzenstecker kaputt. In Spa stieg Spencer wieder auf die Dreizylinder um und gewann mit ihr auch auf dem superschnellen Ardennenkurs, doch dann stürzte er in Laguna Seca bei einem US-Gastspiel, brach sich das Schlüsselbein, das beim WM-Finale 1982 in Hockenheim nach dem Rempeler von Mamola entzweigegeben war, erneut – und damit war die Saison gelaufen. Randy Mamola bekam die NSR zwar zur Verfügung gestellt, aber bei seinen Siegen in Silverstone und Mugello benutzte er doch die Dreizylinder-Maschine.

### Die Praxis lehrt

Honda hatte sich Vorteile bei der Gewichtsverteilung und bei der Auspuff-Führung erhofft, doch erwies sich der Schwer-



Freddie Spencer bei der Präsentation der NSR 500: Tank unter, vier Auspuffbirnen über dem Motor

punkt der NSR bereits bei den damaligen Rennreifen als zu niedrig, um genügend Pitch aufzubauen und sie ausreichend zu belasten, damit sie ihren bestmöglichen Grip aufbauen. Dazu wanderte der Schwerpunkt zu Rennende mit leerem Tank nach oben, wenn es der ermüdete Fahrer und die nachlassenden Reifen am wenigsten brauchen konnten. Und durch die über ihnen unter einer Abdeckung verlaufenden Auspuffe atmeten die Vergaser zu heiße Luft. Außerdem mussten die heißen Birnen abgebaut werden, um zur Abstimmung an die Vergaser zu kommen. Tödlich für einen Zweitakt-Rennmotor unter Rennbedingungen.

Doch Honda hatte seine Lektion gelernt. 1985 bekam die NSR eine konventionelle Auslegung, und Spencer holte den WM-Titel zurück. Aber das war erst der Anfang. Bis 2002 die 500er durch die MotoGP abgelöst wurden, gewann die Honda NSR 500 über 130 Grands Prix, zehn Fahrer- und elf Konstrukteurstitel – und ist damit die erfolgreichste 500er-Rennmaschine aller Zeiten. ■

### TECHNISCHE DATEN

Honda NSR 500 (1984)	
Motor	wassergekühlter 90-Grad-V4-Zweitakter, membran gesteuert
Bohrung x Hub	54 x 54,5 mm
Hubraum	499,3 ccm
Leistung	145 PS bei 11500/min
Leergewicht	130 kg



Daytona 200: Man beachte den Schnelltankverschluss an der Verkleidung



Freddie Spencer und die NSR 500: Immerhin reichte es 1984 für drei Siege

Tim Reeves und Mark Wilkes: Gleich im ersten Jahr den WM-Titel beinahe zu ARS geholt



# Palastrevolution hoch

Eine junge deutsche Firma macht sich im Seitenwagensport einen Namen. Doch hinter dem Projekt steckt der alte Haudegen Rolf Steinhausen, der der Szene wieder neue Impulse geben will.

Von: **Imre Paulovits**

**E**inst waren die Gespanne das Tummelfeld der innovativsten Tüftler. Von den 1950er-Jahren an entwickelten die Fahrer die Dreiräder von Motorrädern mit angeschraubtem Seitenwagen zu immer flacheren und spezielleren Flundern. Helmut Fath baute einen eigenen Motor, um Weltmeister zu werden, der Schweizer Rudi Kurth war ein Universalgenie und baute sich einen Dreizylinder-Yamaha-Motor, mit dessen verkleinerter Variante Takazumi Katayama 1977 gar 350er-Weltmeister wurde. Die Schweizer Landsleute

Louis Christen und Rolf Biland trieben es so weit, dass die FIM die Regeln ändern musste.

Aber das war nur die Spitze des Eisbergs. Praktisch jeder WM-Pilot trug etwas dazu bei, dass die Dreiräder von der Motorrad-Industrie völlig unbeachtet immer weiter mutierten.

Auch Rolf Steinhausen gehörte zu den Pionieren. Er baute ein Gespann um den König-Bootsmotor und wurde damit 1975 und '76 Weltmeister. Aber seit knapp 40 Jahren ist der Dampf raus. Seit 1981 dominieren die Schweizer LCR-Dreiräder die Szene, und daran hat weder die Umstellung von den 500er-Zweitaktern auf 1200er-Viertakter noch die Reduzierung des Hubraums zunächst auf 1000, dann auf 600 ccm etwas geändert.

## Revoltierender Haudegen

Doch jetzt ist eine Revolte da. Hinter der steckt der alte Haudegen Rolf Steinhausen, der es auch mit 75 Jahren noch nicht lassen kann. ARS heißt das Projekt, und um ein Haar hätte diese

„Hätte Louis Christen LCR nicht nach England verkauft, wären wir die ganze Geschichte mit dem eigenen Gespannbau gar nicht angegangen.“

Rolf Steinhausen

Konstruktion 2018 neben der IDM auch den WM-Titel abgeräumt.

„Das Ganze hat damit angefangen, dass Louis Christen sich zurückziehen wollte und seine Werkzeuge, Schablonen und die Rechte an die Birchall-Brüder nach England verkauft hat“, verrät Steinhausen. „Damit war uns klar, dass Birchall die neuesten Entwicklungen für sich behält und wir nur das Zweitbeste bekommen können. So hatte ich mich für meine Fahrer entschlossen, es selber zu machen.“

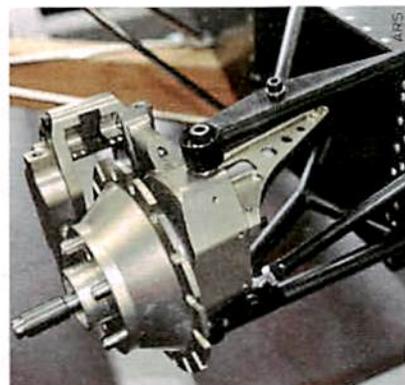
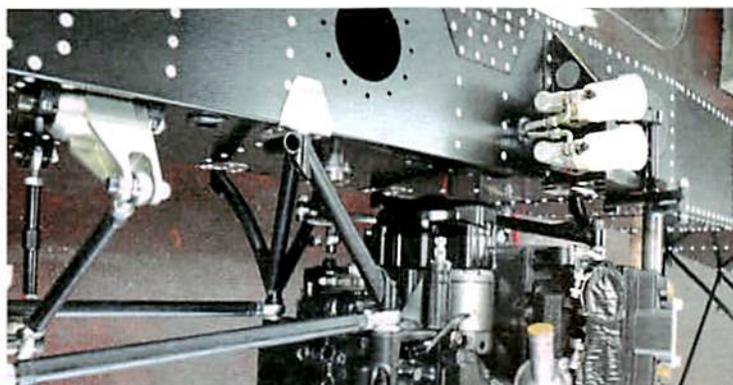
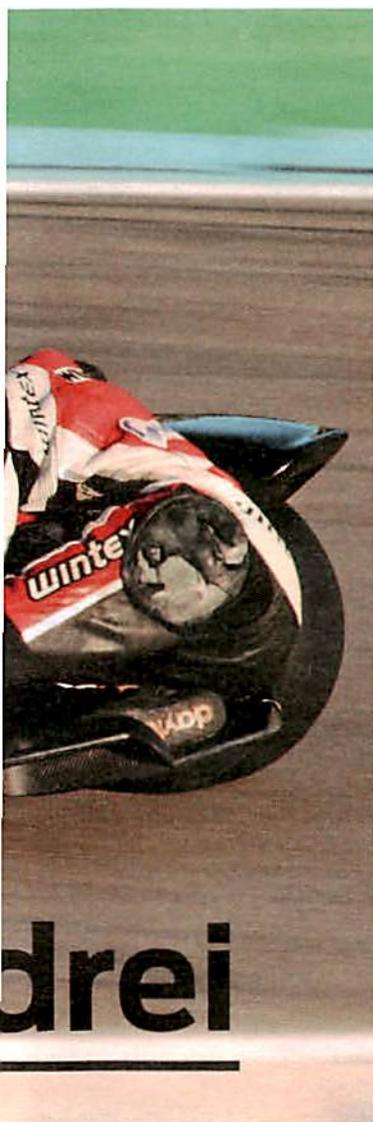
Steinhausen hat die Entwick-

lung von LCR über vier Jahrzehnte verfolgt, und er hatte auch bereits Ideen, wie man Details anders machen könnte.

Mit dem Gespann-Narren Adrian Kornas, der 2008 selbst in Steinhausens Team gefahren war und der mittlerweile die renommierte Metallverarbeitungs-firma Adolf Präzisionsteile übernommen hat, fand er auch den richtigen Partner, um die Sache in Angriff zu nehmen. Kornas machte in seiner Firma eine eigene Abteilung für die Fertigung der Rennge-spanne auf.

Als die ersten Exemplare fertiggestellt waren und die Qualität boten, die man versprochen hatte, wechselten auch renommierte Piloten die Marke, unter ihnen Ex-Weltmeister Tim Reeves. Und so bahnte sich für 2018 eine Sensation an: Tim Reeves/Mark Wilkes führten die WM im ARS-Gespann überlegen an.

Doch dann hatten sie bei den letzten beiden Läufen zwei Motorschäden, und der Titel ging wieder an die Birchalls. Dafür gewannen Josef Sattler/Uwe Neu-



Das ARS-Monocoque hat andere Verstrebungen und Anlenkpunkte

Sauber gearbeiteter Radträger



Rolf Steinhausen mit dem Prototyp des ARS-Oldtimer-Gespans: Auch mit 75 Jahren noch nicht rennmüde

bert die IDM, und dieses Jahr werden sie in die WM aufsteigen.

### Stetige Weiterentwicklung

Die ARS ist weit mehr als eine LCR-Kopie. Steinhausen hat eine andere Fahrwerks-Philosophie. Er gestaltete das Chassis steifer, dazu gab er mehr Federweg. Die Federelemente bezieht er von Wilbers Suspensions. Dazu läuft bereits eine Weiterentwicklung, die die ARS noch weiter von der LCR entfernt. „Die ganzen Verstrebungen im Schacht sind mittlerweile anders, die Anlenkpunkte haben wir alle versetzt, und das hat sich alles bewährt“, berichtet Kornas stolz.

Durch seine Infrastruktur kann Adolf Präzisionsteile fast das gesamte Gespann inhouse bauen. „Wir schneiden die Bleche mit Laser, kanten sie und bauen alles zusammen. Auch die Radaufhängungen und Radträger bauen wir selbst, alle Dreh- und Frästeile kommen von uns. Die Räder beziehen wir von BBS, die Kohlefaser- und Glasfaserteile von Reeves“, verrät Kornas. „Unser einziger

weiterer Zulieferer ist Isa Racing für Kühler und Leitungen.“

Neben WM- und IDM-Gespanssen will sich ARS in Zukunft auch Formel-2- und Oldtimer-Gespanssen widmen. „Wir haben einen Prototyp mit BMW-Motor gebaut“, so Kornas. „Es gibt ja für den historischen Rennsport so gut wie nichts zu kaufen, und wir wollen nicht, dass die Szene ausstirbt, sondern mit vernünftigem Material versorgt wird.“ Verglichen mit dem, was heute im Grand Prix und in der Superbike-WM ausgegeben wird, ist das deutsche Präzisions-Equipment für die Gespann-WM geradezu ein Schnäppchen. „Der gesamte Aufbau ohne Motor kostet bei uns etwa 30 000 Euro plus Mehrwertsteuer“, so Kornas.

Der Gespann-Sport hat also, wenn es nach den beiden Initiatoren geht, eine rosige Zukunft. „Ich bin ja noch nicht so alt, und habe in der Firma den Geschäftszweig eingerichtet, damit wir damit eine Zukunft haben“, sagt Kornas. „Und wir geben Gas, damit unsere Kunden unbeschwert Gas geben können.“ ■

## DREI FRAGEN AN ADRIAN KORNAS



**WAS HAT SIE DAZU GEBRACHT, MIT ROLF STEINHAUSEN DAS PROJEKT**

### GESPANNBAU ANZUGEHEN?

Als ich selber Gespannrennen fuhr, war Rolf Steinhausen mein Teamchef. Das war damals eine schöne Sache und eine gute Basis dafür, dass wir das Projekt zusammen starten. Die Firma Adolf Präzisionsteile macht als Hauptprofil CNC-Dreh- und Fräsarbeiten für Druck- und Medizin-Technik, macht Laser-Schnitte und kantet Profile. So können wir auch alle Frästeile, Drehteile und Bleche selber produzieren und das komplette Produkt selber fertigstellen.

**WAS VERSPRECHEN SIE SICH VON DER ZUKUNFT ALS GESPANN-BAUER?**

Ich will auf alle Fälle noch für mehrere Jahre Gespanne produzieren. Es gibt noch genügend Neuigkeiten, die man in die Szene bringen kann, wie Formel-2- und Oldtimer-Gespansse. Der Motorsport ist für uns nur ein Nebengeschäft, aber ich will ihn auf alle Fälle noch weiter ausbauen. Es ist derzeit in Deutschland sehr schwer, die Teile aus England zu bekommen. Und es wird mit dem Brexit sicher nicht leichter.

### WIE VIELE FAHRER WERDEN 2019 IN DER WM AUF ARS SETZEN?

Insgesamt sieben. Darunter Tim Reeves, John Holden und jetzt eben auch noch Josef Sattler und Uwe Neubert. Janez Remse fährt auch gut, und auch die Jungs von Steve Abbott sind nicht die Langsamsten. Mal sehen, was dabei rumkommt.

Für einen Moment die Schmerzen vergessen: Toby Price mit KTM am Ziel seiner Träume

# Finale infernale

Die kürzeste Dakar war eine der heißesten. Und mehr geht nicht: KTM gewinnt die Rallye zum 18. Mal in Folge, der schwer angeschlagene Toby Price triumphiert über die gesündere Konkurrenz. Nur Bikes aus Österreich auf den Plätzen 1 bis 5. Chronologie einer Tragödie in der Wüste.

Von: **Imre Paulovits**  
und **Thomas Schiffner**

**M**an spricht von der Dakar als Mutter aller Marathon-Rallyes. Nirgendwo liegen Erfolg und Niederlage, Triumph und Tragödie, Siegersekt und Helikopterflug ins Lazarett so dicht beisammen wie bei dieser Wüstenrallye, die diesmal nur durch Peru, „nur“ über zehn Etappen und „nur“ über 2898 Kilometer Special Stages lief. Zehn Tage nahezu ausschließlich durch den Wüstensand.

Die Dunas de California oder die Dünen von Tanaka forderten den 165 gestarteten Motorradfahrern, von denen nur 75 Lima im Ziel ein zweites Mal sahen, alles ab: Schweiß, Blut, absolute Erschöpfung und mehr als einmal auch Tränen.

Was wird von der 41. Auflage der Dakar am einprägsamsten in Erinnerung bleiben? Ein am Rande des Zusammenbruchs ins Ziel rollender Sieger Toby Price, der mit Schiene und Tape-Verband an der rechten Hand nur vier Wochen nach dem Bruch des Kahnbeins in der Wüste von Dubai die besten Offroadler der Welt in Peru bezwungen hatte? Oder doch der Franzose Adrien van Beveren, der letzten Mittwoch als Häuflein Elend neben seiner gerade eingegangenen Yamaha im Wüstensand saß und wie ein Kind hemmungslos losheulte: „Ich weiß, dass das Leben weitergeht, aber für mich ist die Welt gerade zusammengebrochen“, brach es aus ihm hervor.

## Japaner strauchelten

Seit 17 Jahren in Folge beherrscht und gewinnt KTM die Rallye.

Diesmal hätte es anders werden sollen: Honda hatte nochmals aufgerüstet, Yamaha mischte an der Spitze mit. Und wenn KTM tatsächlich in Bedrängnis käme, dann war da ja noch die Konzerninterne Konkurrenz mit dem Chilene Pablo Quintanilla auf Husqvarna. Zur Halbzeit lag dann auch Quintanilla in Führung, und mit Toby Price war auf Platz 3 nur eine einzige KTM unter den ersten fünf platziert.

Doch dann überschlugen sich die Ereignisse im Schlusspurt – einmal mehr zum Nachteil der japanischen Werksteams. Es passierte nach der Königsetappe am vorletzten Dienstag, als auf einer 360-Kilometer-Schleife von San Juan de Marcona nach Pisco die Honda von Ricky Brabec, der zu diesem Zeitpunkt die Gesamtwertung mit acht Minuten Vorsprung auf Adrien van Beveren anführte, bei Kilometer 57 schlagartig an Motorleistung verlor.

Der Kalifornier musste den Helikopter anfordern und nach besten Siegaussichten am achten von zehn Tagen das Handtuch werfen. „Der Motor ist mir genau wie vor einem Jahr unter dem

Hintern weggestorben. Wir hatten alles selbst in der Hand, es war unsere Rallye“, so ein frustrierter Brabec.

Damit war mit José Cornejo nur noch ein ernst zu nehmender Honda-Fahrer im Feld. Der Chilene kam am siebten und am letzten Fahrtag auf Platz 2, endete aber auf Rang 7. Hondas Niederlagenserie bleibt ungebrochen.

Mit Brabecs Ausscheiden fand sich der arg lädierte Toby Price am Abend des achten Tages als Gesamtführender wieder, doch kaum jemand glaubte daran, dass der Dakar-Sieger von 2016 das mit der kaputten Gashand durchstehen könnte. „Mein Handgelenk brennt“, stellte der Aussie am Abend trocken fest.

## Quintanilla riskierte alles

Der Chilene Pablo Quintanilla war mit seiner Husqvarna und einer Minute Rückstand in Schlagdistanz. Matthias Walkner lag auf Platz 3, aber mühte sich mit einer Sprunggelenksverletzung, die er sich bei einem Sturz zugezogen hatte, über die Distanz. Und der auf Rang 4 liegende dritte KTM-Werkspilot Sam Sunderland er-

lebte am neunten Tag einen Rückschlag: Die Rallye-Leitung brummte ihm eine Strafstunde auf, weil er am Navigationssystem Iritrack manipuliert haben soll. KTM legte gegen die Entscheidung Einspruch ein, und später zog die Jury die Zeitstrafe wieder zurück – der Brit war am zehnten und letzten Tag wieder im Rennen, was ihm letztlich den dritten Podiumsplatz einbrachte.

Der gefährlichste echte Konkurrent für KTM war bis zum vorletzten Tag der Yamaha-Mann Adrien van Beveren, der nur neun Minuten hinter Price lag. Doch nach einem Massenstart auf dem Rundkurs durch die Dünen von und nach Pisco blieb plötzlich auch die Yamaha des Franzosen stehen: Der Motor hatte Öl verloren und war festgefahren.

### Mattighofener unter sich

Vor dem Showdown am letzten Donnerstag war die Armada aus Mattighofen damit plötzlich unter sich: Price vor Quintanilla, Walkner und Andrew Short (Husqvarna) – kein japanisches Bike hatte mehr Siegchancen.

Wohl aber Marathon-Weltmeister Quintanilla, der auf dem letzten 112-Kilometer-Test nach Lima nur eine Minute und zwei Sekunden auf den angeschlagenen Price gutmachen musste, um den ersten Husqvarna-Sieg in die Geschichtsbücher eintragen zu lassen. Der Chilene musste alles riskieren und verlor alles: Nach wenigen Kilometern stürzte er an der Abrisskante eines Dünenkamms schwer und blieb zunächst benommen liegen. Um dann, wie sich später herausstellte, mit einem Mittelfußbruch noch ins Ziel zu fahren, was ihn auf Schlussrang 4 hinter dem glorreichen KTM-Trio Price, Walkner und Sunderland zurückwarf.

KTM-Rallye-Chef Heinz Kinigadner konnte es kaum fassen. „Das ist einfach traumhaft“, wunderte sich selbst der alte Wüstenfuchs. „Da haben wir eine Riesen-

freude, dass es doch wieder so ausgegangen ist. Es hat sich wieder bewahrheitet, dass wir mit unserem Material und unserer Erfahrung in der zweiten Woche Vorteile haben. Obwohl die Rallye diesmal deutlich kürzer war, waren die letzten Tage für das Material extrem belastend. Es gab nur weichen, tiefen Sand, Matthias Walkner kam zu mir und sagte, dass er sich wundert, dass die Motoren das aushalten können.“

Kinigadner zieht aber auch seinen Hut vor den Fahrern. „Bei den Schmerzen, die der Toby Price hatte, ist es unvorstellbar und beeindruckend, dass er gewinnen konnte. Matthias Walkner hat mit dem Roadbook-Fehler, der ihn 20 Minuten gekostet hat, wohl seine bisher beste Dakar gefahren. Und was Laia Sanz nach ihrer Epstein-Barr-Virus-Infektion mit einem Monat Antibiotika und schlimmstem Durchfall in der ersten Woche geleistet hat, verdient auch höchste Anerkennung.“

Entsprechend wurde gefeiert. Vor dem Rennen hatten Sanz und Price eine Wette abgeschlossen, derzufolge er sie fünf Sekunden lang küssen darf, wenn er unter die Top 5 fährt. Und dass sie ihm die Haare abschneiden darf, wenn sie unter die ersten 15 fährt. „So hatten wir einen halbwegs hübsch aussehenden Toby Price auf dem Podium“, grinste Heinz Kinigadner.

Das deutsche Speedbrain-Team konnte sich auch freuen. Oriol Mena wurde schließlich guter Neunter, und Joaquim Rodrigues konnte sich wieder bis auf den 17. Platz vorarbeiten.

Größte Hochachtung gebührt auch dem deutschen KTM-Privatfahrer Sebastian Bühler. Der 24-jährige Duisburger, der in Portugal lebt, hatte im letzten November die Baja Portalegre gewonnen und beendete nun seine erste Dakar als 20., wobei er bei der letzten Sonderprüfung sogar Zehnter wurde! ■



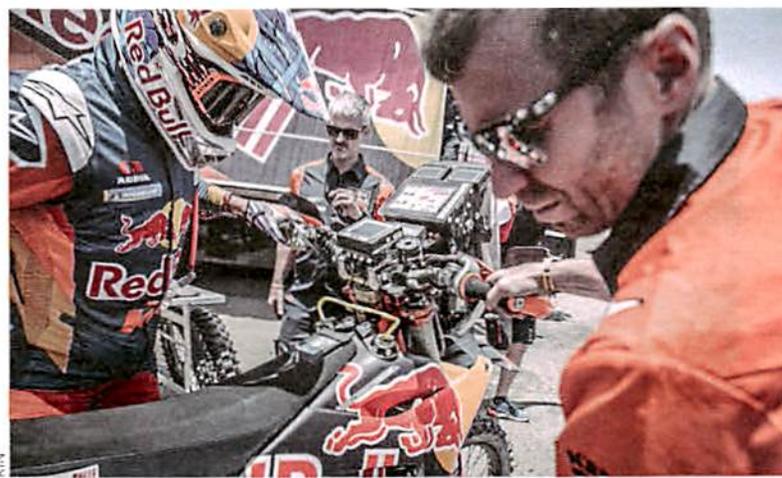
An der Spitze – solange die Honda lief: Ricky Brabec



Mister Zuverlässig: Matthias Walkner mit lädiertem Sprunggelenk Zweiter



Der gestürzte König: Pablo Quintanilla warf den Husqvarna-Sieg weg



Iritrack-Gerät wirklich kaputt? Drittplatzierter Sam Sunderland (l.)

## DAKAR-RALLYE 2019 (MOTORRAD)

07.–17. Januar 2019

Endstand nach 10 Etappen (5541 km, in Wertung 2889 km)

Rang	Name (Land)	Team	Zeit
1.	Toby Price (AUS)	KTM	33:57,16 h
2.	Matthias Walkner (A)	KTM	+ 9,13 min
3.	Sam Sunderland (GB)	KTM	+ 13,34 min
4.	Pablo Quintanilla (RCH)	Husqvarna	+ 20,46 min
5.	Andrew Short (USA)	Husqvarna	+ 44,10 min
6.	Xavier de Soultrait (F)	Yamaha	+ 54,00 min
7.	José Cornejo Florimo (RCH)	Honda	+ 1:08,06 h
8.	Luciano Benavides (RA)	KTM	+ 1:09,10 h
9.	Oriol Mena (E)	Hero	+ 2:08,41 h
20.	Sebastian Bühler (D)	KTM	+ 6:54,10 h

Supercross-WM Anaheim 2

# K-Roc: Führung verteidigt

Das zweite Rennen in Anaheim war der erste Saisonereignis nach dem Triple-Crown-Modus. Der bescherte KTM einen Doppelerfolg und Cooper Webb den Tagessieg. Doch der WM-Leader heißt trotz eines Sturzes für mindestens eine weitere Woche Ken Roczen.

Von: **Thomas Schiffner**

**D**as erste Rennen in Anaheim der Supercross-Serie, die über 17 Stationen geht, hatte Yamaha-Pilot Justin Barcia gewonnen, das zweite KTM-Privatier Blake Baggett und beim zweiten Event im kalifornischen Anaheim war KTM-Neuerwerbung Cooper Webb vorn. Ken Roczen findet man (noch) nicht in der Siegerliste. Doch der ehemalige MX2-Weltmeister aus Thüringen führt die WM-Tabelle an – immer noch und noch immer mit einem hauchdünnen Vorsprung.

Das Rennen im Angel Stadium fand diesmal ohne Regen, aber im umstrittenen Triple-Crown-Modus statt: Statt eines 20-Runden-Finals gibt es drei Sprintrennen über je 12 Minuten plus eine Runde.

## Triple Crown Modus

Wer in einem Finale patzt, ist draußen. Und wenn man zu Beginn nicht vorne mit dabei ist, hat man wegen des Startplatzes im folgenden Rennen ganz schlechte Karten. Cooper Webb gelang es, die ersten beiden Finals zu gewinnen und musste damit im letzten



Abgerechnet wird am Schluss: Ken Roczen trotz Sturzpech weiter WM-Leader

Rennen fast nur noch ankommen. Der KTM-Neuling wurde hinter Kawasaki-Star Eli Tomac und KTM-Stallkollege Marvin Musquin Dritter und holte damit den ersten Supercross-450er-Sieg seiner Karriere.

Musquin fuhr in der Qualifikation Bestzeit und durfte damit im ersten Finale seine Werks-KTM auf die Pole-Position stellen. Der Franzose legte mit konstanten Fahrten einen dritten und zwei zweite Plätze hin und sorgte damit für einen KTM-Doppelerfolg in der prestigeträchtigen US- und WM-Serie. Für den Meisterschafts-Mitfavoriten Eli Tomac (Plätze 4, 4 und 1) blieb der letzte Podiumsplatz.

„Ich muss diesen Sieg an die KTM-Jungs weitergeben. Sie haben

mich aufgenommen, und das hat für mich alles verändert. Die letzten zwei Jahre waren ein Kampf für mich. Diese Kerle pushen mich fortwährend und erinnern mich daran, dass ich es immer noch kann“, strahlte Premiersieger Webb.

## Sieg knapp verpasst

Justin Barcia, zwei Wochen zuvor in Anaheim noch Sieger, sprang im letzten Finallauf hoch in der Luft von seinem Motorrad ab und landete hart am Boden auf seinem Steißbein. Der Yamaha-Pilot aus Florida erlitt dabei zum Glück nur eine Stauchung und keine ernsthaften Verletzungen.

Ken Roczen qualifizierte sich als Dritter für das erste Main Event und verpasste den Sieg

gegen Cooper Webb knapp. In Lauf 2 stürzte er im Waschbrett auf P3 und musste sich anschließend auf Platz 5 vorarbeiten: „Was für ein Rennabend. Ich habe das Beste daraus gemacht. Im ersten Main habe ich den Sieg eine Kurve vor Schluss aus der Hand gegeben. Lauf 2 lief gut bis zum Sturz in den Whoops. Mit Platz 4 im dritten Lauf habe ich das Podium verschenkt. Meinen WM-Vorsprung habe ich verdoppelt, und ich bin froh, da heil rausgekommen zu sein“, so Roczens Resümee.

Tatsächlich führt der 24-jährige deutsche Honda-Star jetzt mit zwei Punkten vor Eli Tomac in der Tabelle und hat kommenden Samstag in Oakland wieder alles selbst in der Hand. ■



Erster Sieg in KTM-Farben: Cooper Webb

## SUPERCROSS-WM

Anaheim (USA), 12. Januar

1. Cooper Webb (USA), KTM	1-1-3
2. Marvin Musquin (F), KTM	3-2-2
3. Eli Tomac (USA), Kawasaki	4-4-1
4. Ken Roczen (D), KTM	2-5-4
5. Dean Wilson (GB), Honda	9-8-7
6. Cole Seely (USA), Honda	5-7-13
7. Aaron Plessinger (USA), Yamaha	12-9-6
8. Joey Savatgy (USA), Kawasaki	8-13-8
9. Jason Anderson (USA), Husqvarna	6-6-17
10. Justin Barcia (USA), Yamaha	7-3-22
11. Justin Hill (USA), Suzuki	13-11-9
12. Vince Friese (USA), Honda	11-12-10

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 17 Läufen

1. Ken Roczen	63 Punkte
2. Eli Tomac	61
3. Cooper Webb	57
4. Justin Barcia	56
5. Marvin Musquin	56
6. Dean Wilson	52
7. Jason Anderson	46
8. Blake Baggett	45
9. Aaron Plessinger	45
10. Cole Seely	44
11. Justin Brayton (USA), Honda	37
12. Chad Reed (AUS), Suzuki	33

## NACHRICHTEN

## NAGLS WM-START NOCH NICHT SICHER

Etwas mehr als fünf Wochen vor dem WM-Auftakt in Neuquén (RA) am 3. März kam bei KTM-Pilot Glenn Coldenhoff der Gips am Handgelenk ab. Der Holländer stieg letzte Woche in sein Physiotherapie-Programm ein. Die Chancen, dass er nach seinem schweren Sturz Mitte Dezember in Lommel beim Start in Argentinien dabei sein wird, stehen aber schlecht. Max Nagl hingegen hofft auf den Start in Südamerika, doch die Uhr tickt gegen den Deutschen. Nagls Suche nach finanziellen Mitteln läuft auf Hochtouren. Brian Hsus französisches Team Bud Racing plant das erste Übersee-Rennen mit dem ehemaligen Junioren-Weltmeister in der MX2.

## SUPERMOTO-WM ZURÜCK

2018 gab es keine Supermoto-WM mehr, 2017 war sie nach nur zwei Läufen – davon einer in Südamerika (!) – eingestellt worden. Nun schloss die FIM einen neuen Vertrag über vier Jahre mit ebenjener Schweizer Agentur XIEM, die für den Niedergang der WM verantwortlich war. Dieses Jahr will XIEM nur ein Worldcup-Rennen in Montalegre (P) veranstalten (21.07.), zudem das Supermoto of Nations am 22.09. in Carole (F). Ab 2020 hoffen beide Vertragspartner auf einen vollen Kalender.

## ENDURO-WELTMEISTER WECHSELT ZU YAMAHA

Eero Remes (FIN) hat den Vertrag mit TM, mit denen er drei Weltmeistertitel holte, nicht verlängert. Er wird die kommende Saison auf Yamaha bestreiten – ausgerechnet bei der Marke, die ihr offizielles Engagement im Endurosport aufgegeben hat. Doch es handelt sich um das ehemalige Satelliten-Team von Ex-Fahrer Joakim Johansson, das schon in den vergangenen Saisons für die Junioren zuständig war und mit Unterstützung von Yamaha nicht nur weitermacht, sondern richtig durchstartet.

Eisspeedway Weissenbach

## Der andere Bauer

Ein Luca Bauer in Topform gewann das erste Saisonrennen in Mitteleuropa mit Punkte-Maximum und platzierte sich erstmals vor seinem Vater Günther. Toller Sport der „zweiten Eisspeedway-Liga“.

Von: Thomas Schiffner

**O**bwohl Größen des Sports wie Franz Zorn (in Shadrinsk) oder Hans Weber (in Schweden) fehlten, waren die 21 Heats bei nahezu perfekten Natureis-Bedingungen überwiegend spannend. Beispielsweise belegte der erst 16-jährige Niederländer Niek Schaap bei seinem ersten Rennen mit fulminanten Fahrten Platz 10.

Luca Bauer gewann seine fünf Heats und zog mit maximaler Punktzahl ins Finale ein. In Heat 20 trafen vier punktgleiche Fahrer aufeinander, von denen nur die ersten drei den Endlauf erreichen konnten. Charly Ebner scheiterte



„Prefinale“: Ebner, Jell, Günther Bauer, Iwema (v.l.)

in der letzten Kurve an Günther Bauer.

Im Finale führte zunächst der starke Markus Jell, dann übernahm Luca Bauer von außen den Lead und siegte vor Jasper Iwema, Jell und Günther Bauer. „Ich bin froh, dass es endlich im Rennen so geklappt hat wie sonst im Training. Es war mein erster Tagesieg, und mein Papa lag das erste Mal hinter mir“, strahlte der 20-jährige Bauer junior. ■

## EISSPEEDWAY

## Weissenbach (A), 20. Januar

1. Luca Bauer (D)	15+3 Punkte
2. Jasper Iwema (NL)	13+2
3. Markus Jell (D)	14+1
4. Günther Bauer (D)	12+0
5. Charly Ebner (A)	11
6. Simon Reitsma (NL)	9
7. Josef Kreuzberger (A)	8
8. Marc Geyer (D)	7
9. Franz Mayerbüchler (D)	7
11. Sebastian Gegenbauer (D)	6

X-Trial-WM Budapest

## Bou in Budapest

Zum 58. Mal: Titelverteidiger Toni Bou gewann auch den X-Trial-Saisonauftakt 2019 in Budapest und bezwang im Finale den 2018er-Sieger Adam Raga.

Von: Thomas Schiffner

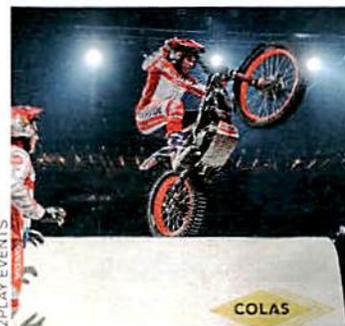
**D**er Rekordweltmeister und Überflieger im Trialsport führte auch in der ungarischen Hauptstadt die Riege von fünf spanischen Trial-Artisten an, von denen vier am Schluss die ersten vier Plätze belegten.

Der Honda-Montesa-Pilot Bou schwankte nur kurz in der ersten Sektion der Finalrunde gegen Raga, als er drei Strafpunkte kassierte, der TRRS-Pilot Adam Raga hingegen nur einen. Raga konnte seinen Vorsprung jedoch nicht in die zweite Sektion hinüberretten.

Erst als Bou in Sektion 5 einen ungewohnten Fehler machte, wurde die Entscheidung bis zu Sektion 6 aufgeschoben – der Überflieger des Trialsports gewann mit 10:14.

Neu in der Saison 2019 ist ein Consolidation Final, in dem nach den Vorrunden 1 und 2 die Plätze 3 und 4 ausgefahren werden. Hier trafen die beiden Spanier Jeroni Fajardo und Jaime Busto aufeinander. Evergreen Fajardo gewann klar mit 2:12 und holte seinen 28. Podiumsplatz gegen den GasGas-Teamkollegen. Der Franzose Benoit Bencaz wurde als Fünfter bester Nicht-Spanier.

„Das Finale war definitiv fordernd, insbesondere einige Sektionen hatten es in sich. Nach meinem Unfall im Dezember bin ich mit meiner physischen Verfassung recht zufrieden“, sagte der Mann, der am Schluss immer vorn ist: Toni Bou. ■



Nichts Neues: Sieger Toni Bou

## X-TRIAL-WM

## 1. Lauf Budapest (H), 20. Januar

<b>Finale:</b>	
1. Toni Bou (E), Montesa	10 Punkte
2. Adam Raga (E), TRRS	14 Punkte
<b>Runners-Up-Finale:</b>	
3. Jeroni Fajardo (E), GasGas	2 Punkte
4. Jaime Busto (E), GasGas	12 Punkte
<b>Runde 2:</b>	
5. Benoit Bencaz (F), Beta	8 Punkte
6. Jorge Casales (E), Vertigo	15 Punkte

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi



**S4 V8 4.2 Avant tiptronic**, wie neu, 93000 km, 253 kW (344 PS), 100% orig., delphingrau-met., elektr. Recarositze-Alcantara Memory, MMI Navi plus, Klimaautom., Xenon, SSD, SHZ, fast Vollausstattung, NR-Fzg., 8-fach bereift auf Alu, top gepflegt im Audi Zentrum Berlin, komplette Historie vorhanden, großer Service neu, 17.500,- €. In Berlin Weissensee. ah@full-options.com, Tel. 0163/8719400

## BMW



**2002 TI Alpina A3**, 5000 km, 118 kW (160 PS), VB 28.000,- €, zu verkaufen wegen Aufgabe des Hobbys. 32657 Lemgo, Tel. 0175/2086251

**Z8 zu kaufen gesucht.** 0172/8339378 H

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



**Z3 Coupé**, 51000 km, 2. Hd., M-Optik, Traumzustand, Inzahlung möglich, 29.700,- €. SAVEX GmbH, Am Zollstock 2A, 76689 Karlsdorf, Tel. 0721-3545470, www.savex.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47126

## BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0761/703400 H

## Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/8339378 H

## Ferrari

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H



**Mehr geht nicht! Ferrari!** Nicht nur für Kinder! Exzellente Verarbeitung bis ins kleinste Detail mit schnellem bis max. 70 km/h Verbrennungsmotor. Absoluter Neuzustand, da nie benützt. Euro 15.500,-. Tel. 07731/182078

## Jaguar

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

## Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

## Mercedes

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



**CL 55 AMG**, EZ 01.2003, 368 kW (500 PS), 54500 km, 1. Hand, wie neu, 34.900,- € (MwSt.awb.), Inzahlung möglich. SAVEX GmbH, Am Zollstock 2A, 76689 Karlsdorf, Tel. 0721-3545470, www.savex.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47125

**Countach 5000 S**, Bj. 82, rot/rot, original, 31000 km, Gemballa, prominenter Vorbesitzer (bekannter Formel 1-Manager / Ara Schumacher), H-Zul., von privat. Chiffre MK03/1129931



**SLS AMG Roadster GT**, EZ 01/2013, 18499 km, 435 kW (591 PS), obsidian-schwarz-metallic, Leder sand/schwarz, BeoSound AMG, Ride Control, Aircar, Rückfahrkamera u.v.m., 237.880,- € (MwSt. awb.). BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041-7770, www.brabus.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47160

**SL 63 AMG**, 04/13, silber/schwarz, 105000 km, NP € 237.600,-, Vollausstattung, Garantie bis 04/20, leasingfähig, jetzt € 99.000,-, Wien Tel. 0043/14097475

## Porsche



**Boxster GTS Sauger**, EZ 01/2016, 24800 km, 243 kW (330 PS), schwarz, PDK, Leder, Navi, 20" Alu, Klima, SHZ, Tempolimit-anzeige u.v.m., 69.490,- €. Gerstenmaier Sportwagen Baden-Baden GmbH, Landstr. 75, 76547 Sinzheim, Tel. 07221 9849-0, porsche-baden-baden.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47118

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

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H



**997 Turbo PDK Ceramic**, Einzelstück, 49000 km, 500 PS, grau, Approved, 106.000,- €. Tel. 0172/9844911

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47017



**718 Cayman PDK**, EZ 06/2017, 26907 km, 221 kW (300 PS), karminrot, Leder schwarz, 56.849,- € (MwSt. awb.). Autohaus Hofmann Niederlassung d. Ingolstädter Autohaus GmbH, Junkersstr. 17, 93055 Regensburg, Tel. 0941/66099-0, www.hwgruppe.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47078

## 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



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

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

Abonnentenservice Deutschland:  
 Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,  
 Telefax +49 (0)711 182 25 50,  
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de  
 © 2019 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages  
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

# Leserbriefe

## BILD DER WOCHE



Beim Revival des Ice Race in Zell am See rasten zahlreiche historische und aktuelle Rennwagen über die gefrorenen Pisten. Das Skijöring, bei dem sich ein Skifahrer am Seil ziehen lässt, kam bei den Fans besonders gut an

## Wahnsinn auf der Nordschleife

Zu den Tops und Flops der Redakteure  
**MSa 1–3/2019**

Vielen Dank für die Motorrad-WM-Statistik in MSa 4/19. Auch in Zeiten des Internets steht einem Fachblatt wie MSa so was gut zu Gesicht. Mich hat gewundert, dass im Jahresrückblick der Redakteure keiner die 5-Minuten-Rekordrunde auf der Nordschleife erwähnt hat, oder habe ich was übersehen? Sicher, das Ganze war hart am Wahnsinn, aber ein Konzern wie Porsche macht so was nicht „just for fun“. Ich will nicht wieder mit den alten Zeiten kommen, aber als in den 60ern die „10-Minuten-Schallmauer“ fiel, haben sich die Leute auch an die Stirn getippt. So hat halt jede Epoche ihren „Wahnsinn“.

Alfred Bläsen,  
 D-51107 Köln

## IMSA macht es richtig

Zu den LMP1-Plänen  
**MSa 5/2019**

P in LMP steht ja für Prototypen. Aber jetzt sollen es die Hypercars richten. So was Ähnliches hatten wir schon Ende der 90er in der GT1. Die waren auch schön anzuschauen. Erst recht die Gruppe C. Teuer war es schon immer. Aber mit dem stoischen Festhalten an Hybrid und Allrad läuft man entgegen all der vielen Serien, die Kostenersparnis in den Vordergrund stellen, um ihre Weiterexistenz zu sichern. Da macht es die IMSA richtig. Der ACO wird die DPI in Le Mans zulassen, nachdem die WEC nicht mehr existiert.

Michael Thomae,  
 D-32427 Minden

## Kein Strafdienst

Zur Verstappen-Strafe  
**MSa 5/2019**

Die FIA hat sich mit diesem „Strafdienst“ wohl bei vielen Fans lächerlich gemacht. Strafe sieht anders aus, und Verstappen hätte ein echter Sozialdienst etwa in einem Seniorenheim verpasst gehört. So war der Besuch bei der Formel E in Marrakesch wohl ein schöner und sicherlich nicht selbst finanziert Ausflug. Also eine Win-win-Situation für den Rempelmeister in der Formel 1.

Rudolf Ratzenberger,  
 A-5020 Salzburg

### 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.

Es liegen keine aktuellen Veranstaltungen vor.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

## TV-Programm

### Automobil

täglich, 23.–29. Januar

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

**Mittwoch, 23. Januar**

14.00 Formel E Santiago de Chile, Vorschau Eurosport 1

19.10 PS – Automagazin N-TV

**Freitag, 25. Januar**

22.00 Rallye Monte Carlo, Highlights 1. Tag Red Bull TV

**Samstag, 26. Januar**

12.10 PS – Automagazin N-TV

13.50 Rallye Monte Carlo, Special Stage **LIVE** Red Bull TV

18.50 Entwicklung BMW M8 GTE (Reportage) Motorvision TV\*

19.30 Formel E Chile, Qualifying (Zus.) Eurosport 1

20.00 Formel E Chile, Rennen **LIVE** Eurosport 1

22.00 Rallye Monte Carlo, Highlights 2. Tag Red Bull TV

**Sonntag, 27. Januar**

ab 09.20 Supercars, The Bend & Sydney (Zus./Wh.) Motorvision TV\*

17.00 Auto Mobil (Magazin) VOX

18.16 GRIP – Das Motormagazin RTL II

18.30 Rallye Dakar, Rückblick N-TV

22.00 Rallye Monte Carlo, Highlights 3. Tag Red Bull TV

**Dienstag, 29. Januar**

12.15 Car Legends – Porsche Motorsport Spiegel Gesch.\*

### Motorrad

**Samstag, 26. Januar**

14.05 Isle of Man TT 2018, Highlights eoTV

**Sonntag, 27. Januar**

18.30 Rallye Dakar, Rückblick N-TV

\*kostenpflichtig

## Streams / Internet

**Donnerstag, 24. Januar**

ca. 21.30 24h Daytona, Qualifying **LIVE** imsa.com

**Samstag, 26. Januar**

ca. 18.30 24h Daytona, Rennen **LIVE** imsa.com

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

24.–27.01. Rallye-WM, Rallye Monte Carlo MC/F

25./26.01. Trophée Andros (Eisrennen), Lans-en-Vercors F

26.01. Formel E, Santiago de Chile RCH

26./27.01. IMSA-Sportwagen, 24h Daytona/Florida USA

### Motorrad

26.01. SuperEnduro-WM, Madrid E

26.01. AMA Supercross, Oakland/Kalifornien USA

27.01. Motocross, Riola Sardo I

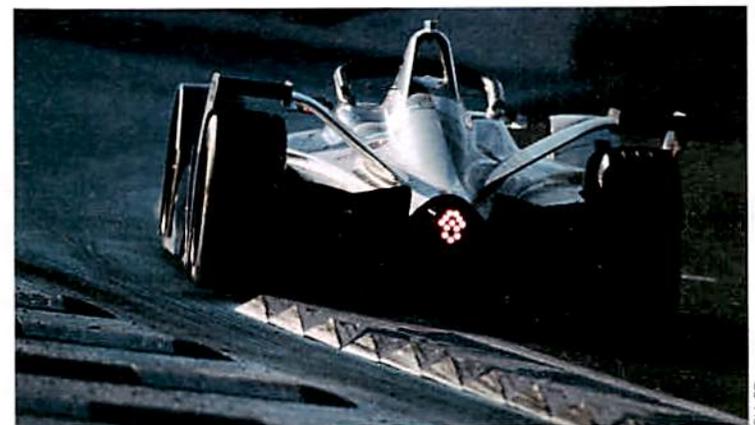
# Vorschau



Rallye-WM: Die Saison startet traditionell mit dem Klassiker in Monte Carlo



24h Daytona: Die IMSA-Serie beginnt ihre Saison im Oval in Florida



Formel E Chile: Der dritte Lauf der Elektroserie in Santiago de Chile



Honda stellt sein Werksteam mit Marc Márquez und Jorge Lorenzo vor

RED BULL

SUTTON-IMAGES.COM

FIA FE

REPSOL

# EINER WIE KEINER

50 Jahre Schumi in einer Sonderausgabe



Die Zeit vor der Formel 1, sein Debüt, die Zeit danach – zu seinem 50. Geburtstag schauen wir noch einmal auf das bewegte Leben von Michael Schumacher.  
**AUTO MOTOR UND SPORT EDITION – jetzt im Handel!**

0711.32068888 | [ams@dvp.de](mailto:ams@dvp.de) | [auto-motor-und-sport.de/edition](http://auto-motor-und-sport.de/edition)

