

# MOTOR SPORT *aktuell*

NR. 14 / 20. MÄRZ 2019

# Bottas-Gala zum Saisonstart Mercedes narrt die Konkurrenz



DTM: Neuer Turbo erklärt  
**Audis kleines  
Technik-Wunder**

Superbike-WM in Thailand  
**Wieder Hattrick  
von Bautista**

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



portwagen-WM in Sebring  
**Alonso gewinnt  
nächsten Klassiker**



MotoGP-Ass Márquez im Interview  
**Kampfansage für die  
nächsten Rennen**



GTLM-Klasse der IMSA in Sebring  
**Porsche mit starker  
Aufholjagd zum Sieg**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Bottas führt Mercedes-Doppelsieg beim Auftakt an **S. 4**
- Formel 1** Zahlen, Daten und Fakten zum Australien-GP **S. 6**
- Formel 1** Die zehn Teams der Königsklasse im Formcheck **S. 8**
- Formel 1** GP Melbourne: Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 11**
- Formel 1** Nachruf Charlie Whiting und aktuelle FI-Nachrichten **S. 12**
- Sportwagen** Cadillac feiert Dreifachsieg bei 12h von Sebring **S. 14**
- Sportwagen** Porsche holt erst späten GT-Sieg in Sebring **S. 16**
- Sportwagen-WM** Toyota auch in Sebring ganz alleine vorn **S. 18**
- Sportwagen-WM** Porsche holt beide GT-Klassensiege **S. 20**
- Sportwagen** LMP1-Zukunft und GT3-Analyse bei VLN-Test **S. 22**
- Rallye** Interview Andrea Adamo und Vorschau Rallye-EM **S. 24**
- Rallye** Zweiter Lauf zur ÖRM und weitere aktuelle News **S. 26**
- Tourenwagen** Audis neuer DTM-Motor und Nachrichten **S. 28**

## Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Weltmeister Marc Márquez **S. 30**
- Motorrad-WM** MotoE brennt ab und weitere Nachrichten **S. 32**
- Motorrad-WM** Portrait über Ducati-Rennchef Dall'Igna **S. 34**
- Superbike-WM** Bautista auch in Thailand mit Sieg-Hattrick **S. 36**
- Straßensport** Daytona 200, IDM-News und mehr **S. 39**
- Eisspeedway** WM Inzell: Weber stark, Bauer mit Abschied **S. 41**
- Motocross-WM** Interview mit MXGP-Pilot J. Seewer **S. 42**
- Offroad** Supercross-WM Indianapolis und Nachrichten **S. 43**

## Leserservice:

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



**8** Mercedes zauberte. Red Bull war zweite Kraft. Ferrari enttäuschte. Unser Formcheck nach dem Auftakt



**28** 3,5 bar Ladedruck, maximal 9500/min, rund 600 PS: Wir erklären den neuen Vierzylinder-Turbomotor der DTM



**32** Eigentlich wollte die neue MotoE ausgiebig in Jerez testen. Doch dann fackelten die Elektro-Bikes ab



**12** Schock in Melbourne: Vier Tage vor dem Startschuss in die 70. Formel-1-Saison verstarb Rennleiter Charlie Whiting



**41** Eisspeedway-GP: In der Kathedrale des Eissports in Inzell spitzten sich die Ereignisse weiter zu

### IMSA-12H-RENNEN IN SEBRING

Den Gesamtsieg auf der amerikanischen Traditionsbahn holten sich bei Mischverhältnissen Eric Curran, Pipo Derani und Felipe Nasr. Die Cadillac-DPi bügelten die Gegner von Mazda und Acura nach Belieben.

Seite 14

### WENIGER LEISTUNG FÜR DIE GT3

Vor dem Saisonstart bremsen die Regelhüter die Klassen SP9, SP-Pro und SP-X ein. Die Topautos der VLN müssen mit rund 25 PS weniger Leistung auskommen. In unserer Analyse klären wir auf warum.

Seite 23

### DUCATIS MASTERMIND

Es wurde ihm mal nachgesagt, dass er mit dem Regelbuch ins Bett gehe. Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna macht mit seinen Ideen die rote Maschine schneller und treibt die Konkurrenz gleichzeitig in den Wahnsinn.

Seite 34

XPB

GOOD SHOOT/REYDONDEAU

# Hamilton unter W

Valtteri Bottas schnappte sich in überzeugender Manier den ersten Sieg des Jahres. Trotz schwacher Wintertests verpasste Mercedes Ferrari eine schallende Ohrfeige. In der Analyse beantworten wir die wichtigsten Fragen zum Rennen in Melbourne.

Von: **Tobias Grüner**

## Warum war Bottas so viel schneller als Hamilton?

Valtteri Bottas fuhr in Melbourne in einer eigenen Liga. Nach dem gewonnenen Start gegen Lewis Hamilton geriet der Sieg nie in Gefahr. Der Gewinner sprach vom besten Rennen seiner Karriere. Toto Wolff erinnerte die Gala-Vorstellung an den Bottas, der 2008 in der Formel Renault alles in Grund und Boden fuhr. „Vielleicht musste er seine Williams-Jahre und die Schock-Beförderung zu Mercedes erst verdauen“, grübelte der Teamchef. In der Auslaufrunde schickte Bottas über Funk noch ein herzliches „Fuck You“ an seine Kritiker. Der sonst so stille Finne erfand sich im Winter offenbar ganz neu.

Überbewerten sollte man die Leistung des 29-jährigen aber nicht. Der Vorsprung von mehr als 20 Sekunden auf Teamkollege Hamilton war nicht repräsentativ – der Weltmeister wurde vom frühen Vettel-Boxenstopp in Runde 14 in einen Konter getrieben. „Wir hätten uns mit der Antwort noch eine Runde länger Zeit lassen sollen“, gaben die Mercedes-Strategen zu. Bei 3,8 Sekunden Vorsprung vor dem Stopp bestand eigentlich kein Grund, den Undercut-Versuch mit einer Panik-Reaktion abzuwehren.

Genau wie Bottas wäre Hamilton mit alten Sohlen immer noch schneller als der Ferrari mit frischen Reifen gewesen. „Durch die höheren Temperaturen und den Gummi auf der Strecke war der weiche Reifen deutlich konstanter als im Training. Der Vorteil des Mediums schmolz dahin, was für viele wohl unerwartet kam“,

erklärte Pirelli-Sportchef Mario Isola. Durch den frühen Stopp sicherte Hamilton zwar Rang 2 ab, verlor aber alle Chancen auf den Sieg. „Ich musste meine Pace sofort drosseln, um überhaupt über die Distanz zu kommen“, klagte der Champion.

Gewonnen hätte er das Rennen aber auch mit einer perfekten Strategie nicht. Hamilton selbst entdeckte im Parc fermé, dass ein Stück vom Unterboden fehlte. „Bis Runde vier bin ich das Tempo von Valtteri mitgegangen. Dann begann das Heck plötzlich zu rutschen“, erklärte Hamilton. Wie viel der Defekt genau kostete und wodurch er verursacht wurde, konnte Mercedes nicht sofort sagen. Der waidwunde Silberpfeil war aber immer noch schnell genug, um die Verstappen-Attacke abzuwehren.

## Warum fuhr Ferrari so weit hinterher?

Die Ferrari-Pleite kam nach den starken Tests für alle überraschend. Hatte das Setup in Barcelona stets gepasst, kämpften die Piloten nun plötzlich mit der Balance. Vor allem in engen Kurven verloren die roten Renner viel Zeit. Das Rutschen erhöhte den Reifenverschleiß, was Vettel im Duell mit Verstappen das Podium kostete. Der Niederländer rollte in Runde 30 einfach vorbei.

Über die Gründe rätselt Ferrari selbst noch. Die Verantwortlichen hoffen, dass der Kurs im Albert Park von der Charakteristik her so speziell ist, dass es sich nur um eine Ausnahme handelte. Die Strecken von Melbourne und Barcelona sind zwei unterschiedliche Paar Schuhe. Die eine glatt, die andere wellig. Die eine flüssig, die andere mit viel Stop-and-go. Bei den Tests lag die Asphalttemperatur bei 28 Grad, in Melbourne waren es bis zu 44 Grad. „Wir wissen, dass unser Auto besser ist als in Melbourne“, machte sich Vettel Mut.

## Wieso kam Räikkönen so früh zum Boxenstopp?

Als sich die Mechaniker von Alfa Romeo-Sauber in Runde 12 zum Boxenstopp aufstellten, traute die Konkurrenz ihren Augen kaum. Der Finne schien auf eine ganz



Entscheidung auf den ersten Metern: Bottas kommt von Startplatz 2 besser weg als Pole-Setter Hamilton



Inspektion im Parc fermé: Hamilton schaut persönlich nach, wie groß das Stück war, das vom Unterboden verloren ging

# ert geschlagen



aggressive Strategie zu setzen. Und wie in solchen Fällen üblich, zog der erste Stopp eine Welle an Nachahmern nach sich, die entweder auf den Zug aufspringen oder Angriffe abwehren wollten. Acht Autos bogen in den folgenden zwei Runden zum Reifenwechsel ab, was sich aber nicht in allen Fällen lohnte.

Das Problem hatte einen Namen: Antonio Giovinazzi. Nur Kevin Magnussen, Nico Hülkenberg und Räikkönen kamen nach ihren Stopps direkt am Italiener vorbei, der auf Medium-Reifen einen langen ersten Stint fuhr. Lando Norris, Romain Grosjean, Alexander Albon und Sergio Pérez wurden dagegen vom Alfa-Puffer ausgebremst. Der Kommandostand forderte Giovinazzi zur harten Verteidigung auf, um Räikkönen den Rücken freizuhalten. Erst nach zehn Runden fand Norris endlich einen Weg vorbei. Da hatte der ganze Zug aber schon so viel Zeit verloren, dass Lance Stroll, Daniil Kvyat und Pierre Gasly mit späten Stopps vorbeigingen und die Punkteränge unter sich ausmachten.

Nach dem Rennen kam übrigens der Grund für das ungewöhnliche Boxenstopp-Timing von Räikkönen ans Tageslicht. Ein Abreißvisier hatte sich in einer Bremshutze verfangen. „Das Logo seines persönlichen Sponsors verriet, dass es sein eigenes Visier war“, erklärte ein Teammitglied. Weil die Temperaturen rapide anstiegen, musste der Iceman verfrüht an die Box.

## Haben sich die neuen Aero-Regeln gelohnt?

Mit breiteren und einfacheren Frontflügeln versuchen die F1-Bosse, dieses Jahr das Hinterherfahren und damit auch das Überholen zu erleichtern. In Melbourne kam es zum ersten Praxistest der neuen Regeln. Doch ein Überholfestival konnten die Fans nicht beobachten. Statistiker zählten nach der Startrunde gerade einmal elf Platzwechsel im Feld.

Zu früh sollte man das Urteil aber nicht fällen. Melbourne ist nicht repräsentativ. Im Vorjahr gab es hier nur fünf Überholmanöver. Mercedes rechnete vor, dass zum Angriff immer noch ein

Pace-Unterschied von 1,8 Sekunden vorhanden sein musste. „Das Hinterherfahren ist zumindest nicht schwieriger geworden“, bemerkte Bottas nach zahlreichen Überwindungen. „Der größere DRS-Effekt der neuen Heckflügel hilft aber mehr beim Überholen als die Frontflügel.“

## Wie schnappte sich Bottas die schnellste Rennrunde?

Vor dem Rennen bezweifelten die Experten, dass der Extrapunkt für die schnellste Rennrunde einen spürbaren Effekt haben würde. Doch dann kam es im Finale von Melbourne zu einer unterhaltsamen Zeitenjagd. In Runde 55 zog Verstappen als Erster das Tempo an. Zwei Umläufe später legte Mercedes nach. Bottas flog in 1.25,580 Minuten um den Kurs, eine halbe Sekunde schneller als Hamilton, sieben Zehntel schneller als Verstappen.

Toto Wolff traute seinen Augen kaum: „Wir haben im Briefing vor dem Start ausgemacht, kein Risiko einzugehen und die schnellste Runde nicht zu attackieren. Aber offenbar gab es eine Verschwörung der Fahrer und der Strategen gegen mich.“ Bottas selbst hatte frühzeitig über Funk nachgefragt, ob er sich für den Schlusspurt frische Reifen holen oder es auf den alten Schlappen versuchen sollte: „Die Lücke nach hinten war groß genug. Ich musste mich im Verkehr etwas zurückfallen lassen. Dann habe ich die Motoreinstellungen zwei Stufen hochgedreht und Gas gegeben. Jetzt bin ich froh, dass ich einen Punkt mehr habe.“

Manch einer wunderte sich, dass sich Ferrari nicht auch auf die Jagd nach dem Extra-Punkt begab. Die beiden roten Autos hatten genug Luft nach hinten, um gefahrlos noch einmal zu stoppen. Doch erstens hatten Vettel und Leclerc keine frischen weichen Reifen mehr übrig, und zweitens gab die Teamleitung die Parole aus, nichts mehr zu riskieren. „Du musst auch an schlechten Tagen maximal Punkte nach Hause bringen“, winkte der neue Teamchef Mattia Binotto ab. Statt Attacke gab es Stallregie. Leclerc wurde zehn Runden vor Schluss befohlen, seinen Teamkapitän Vettel nicht mehr anzugreifen. ■

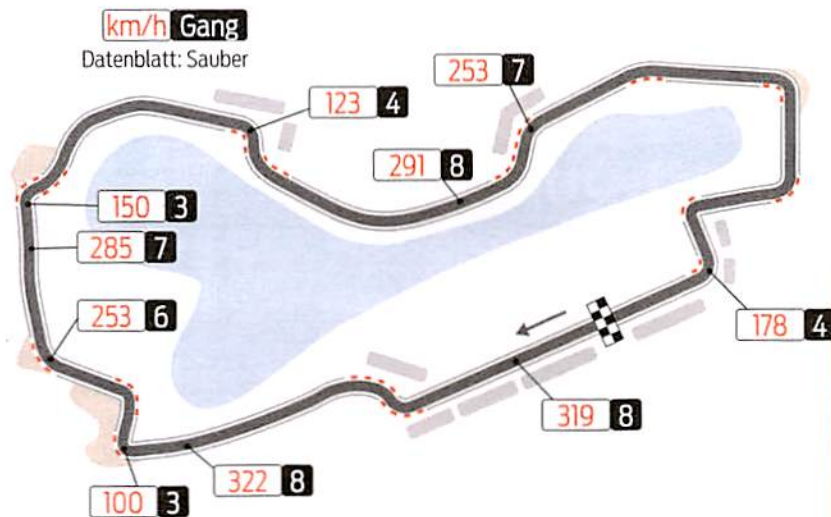
MOTORSPORT IMAGES

MOTORSPORT IMAGES

GP AUSTRALIEN: 1. VON 21 LÄUFEN - 17. MÄRZ 2019

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,303 km**  
 Runden: **58**  
 Distanz: **307,574 km**  
 Zuschauer: **94 000**  
 Wetter: **23 Grad, bewölkt**  
 Topp speed Qualifikation: **323,7 km/h** (Pérez)  
 Topp speed Rennen: **319,7 km/h** (Hülkenberg)  
 Gangwechsel/Runde: **52**  
 Volllastanteil: **75%** (700 m = 9,5 s)  
 Benzinverbrauch/Runde: **2,45 Liter**  
 Führungswechsel: **1**



STARTAUFGSTELLUNG

1	Lewis Hamilton, GB	44
Mercedes, 1:20,486 min		
2	Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1:20,598 min		
3	Sebastian Vettel, D	5
Ferrari, 1:21,190 min		
4	Max Verstappen, NL	33
Red Bull-Honda, 1:21,320 min		
5	Charles Leclerc, MC	16
Ferrari, 1:21,442 min		
6	Romain Grosjean, F	8
HaasFI-Ferrari, 1:21,826 min		
7	Kevin Magnussen, DK	20
HaasFI-Ferrari, 1:22,099 min		
8	Lando Norris, GB	4
McLaren-Renault, 1:22,304 min		
9	Kimi Räikkönen, FIN	7
Sauber-Ferrari, 1:22,314 min		
10	Sergio Pérez, MEX	11
Racing Point-Mercedes, 1:22,781 min		
11	Nico Hülkenberg, D	27
Renault, 1:22,562 min		
12	Daniel Ricciardo, AUS	3
Renault, 1:22,570 min		
13	Alexander Albon, THA	23
Toro Rosso-Honda, 1:22,636 min		
14	Antonio Giovinazzi, I	99
Sauber-Ferrari, 1:22,714 min		
15	Daniil Kvyat, RUS	26
Toro Rosso-Honda, 1:22,774 min		
16	Lance Stroll, CDN	18
Racing Point-Mercedes, 1:23,017 min		
17	Pierre Gasly, F	10
Red Bull-Honda, 1:23,020 min		
18	Carlos Sainz, E	55
McLaren-Renault, 1:23,084 min		
19	George Russell, GB	63
Williams-Mercedes, 1:24,360 min		
20	Robert Kubica, PL	88
Williams-Mercedes, 1:26,067 min		

Startnummer

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen <sup>1)</sup>	Boxenstopps	schnellste Runde
1. Bottas	58/56 <sup>2)</sup>	1:25.27,325 min = 215,954 km/h	s/m	1 (22,014 s)	1.25,580 min
2. Hamilton	58	+ 20,886 s	s/m	1 (21,515 s)	1.26,057 min
3. Verstappen	58/2	+ 22,520 s	s/m	1 (21,157 s)	1.26,256 min
4. Vettel	58	+ 57,109 s	s/m	1 (21,995 s)	1.27,954 min
5. Leclerc	58	+ 58,230 s	s/h	1 (22,306 s)	1.26,926 min
6. Magnussen	58	+ 1.27,156 min	s/m	1 (22,388 s)	1.28,182 min
7. Hülkenberg	57		s/h	1 (21,588 s)	1.28,444 min
8. Räikkönen	57		s/m	1 (23,299 s)	1.28,270 min
9. Stroll	57		m/h	1 (22,471 s)	1.27,568 min
10. Kvyat	57		m/h	1 (22,086 s)	1.27,448 min
11. Gasly	57		m/s	1 (21,269 s)	1.27,229 min
12. Norris	57		s/h	1 (21,627 s)	1.28,555 min
13. Pérez	57		s/h	1 (23,324 s)	1.28,485 min
14. Albon	57		s/m	1 (21,780 s)	1.28,188 min
15. Giovinazzi	57		m/s	1 (27,127 s)	1.28,479 min
16. Russell	56		m/s/h	2 (43,232 s)	1.28,713 min
17. Kubica	55		h/m/s/s	3 (117,229 min)	1.29,284 min
18. Grosjean	29	Rad lose (P13)	s/m		1.28,462 min
19. Ricciardo	28	Aufgabe (P16)	s/h		1:29.848 min
20. Sainz	9	MGU-K (P14)	s		1.30,899 min

<sup>1)</sup> Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box, <sup>2)</sup> Runden in Führung, **Bestwerte in Rot**, <sup>3)</sup> 10 Sekunden addiert, <sup>4)</sup> 5 Sekunden addiert

FAHRER-WM

1. Bottas 1*	26 Punkte
2. Hamilton	18 Punkte
3. Verstappen	15 Punkte
4. Vettel	12 Punkte
5. Leclerc	10 Punkte
6. Magnussen	8 Punkte
7. Hülkenberg	6 Punkte
8. Räikkönen	4 Punkte
9. Stroll	2 Punkte
10. Kvyat	1 Punkt

\* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	1:0
Vettel – Leclerc	1:0
Verstappen – Gasly	1:0
Sainz – Norris	0:1
Kubica – Russell	0:1
Pérez – Stroll	1:0
Kvyat – Albon	0:1
Grosjean – Magnussen	1:0
Hülkenberg – Ricciardo	1:0
Räikkönen – Giovinazzi	1:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes 1*	44 Punkte
2. Ferrari	22 Punkte
3. Red Bull-Honda	15 Punkte
4. HaasFI-Ferrari	8 Punkte
5. Renault	6 Punkte
6. Sauber-Ferrari	4 Punkte
7. Racing Point-Mercedes	2 Punkte
8. Toro Rosso-Honda	1 Punkt



Video:  
Die Diskussion nach dem Rennen

## GP AUSTRALIEN, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.23.599 min	26
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,038 s	18
3. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,074 s	18
4. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,193 s	22
5. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,267 s	30
6. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,217 s	18
7. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,233 s	30
8. Pierre Gasly	Red Bull	+ 1,333 s	23
9. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,335 s	24
10. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,416 s	11
11. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,567 s	23
12. Romain Grosjean	Haas	+ 1,625 s	18
13. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 1,631 s	21
14. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,686 s	19
15. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,689 s	26
16. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,899 s	21
17. Daniel Ricciardo	Renault	+ 2,035 s	16
18. Lando Norris	McLaren	+ 2,367 s	31
19. Robert Kubica	Williams	+ 4,315 s	25
20. George Russell	Williams	+ 5,141 s	25

## GP AUSTRALIEN, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.22.600 min	33
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,048 s	33
3. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,800 s	33
4. Pierre Gasly	Red Bull	+ 0,842 s	31
5. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,873 s	35
6. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 0,972 s	40
7. Nico Hülkenberg	Renault	+ 0,974 s	37
8. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,044 s	31
9. Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,154 s	35
10. Romain Grosjean	Haas	+ 1,214 s	37
11. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,333 s	36
12. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,388 s	27
13. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,411 s	38
14. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,533 s	26
15. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,693 s	37
16. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,801 s	34
17. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 2,075 s	40
18. Lando Norris	McLaren	+ 2,133 s	26
19. George Russell	Williams	+ 3,853 s	32
20. Robert Kubica	Williams	+ 4,055 s	33

## FAHRERNOTEN

-  **09/10** @ 9,00  
**Lewis Hamilton**  
Mercedes AMG F1
-  **10/10** @ 10,00  
**Valtteri Bottas**  
Mercedes AMG F1
-  **08/10** @ 8,00  
**Sebastian Vettel**  
Scuderia Ferrari
-  **08/10** @ 8,00  
**Charles Leclerc**  
Scuderia Ferrari
-  **09/10** @ 9,00  
**Max Verstappen**  
Red Bull Racing
-  **05/10** @ 5,00  
**Pierre Gasly**  
Red Bull Racing
-  **08/10** @ 8,00  
**Nico Hülkenberg**  
Renault Sport F1
-  **04/10** @ 4,00  
**Daniel Ricciardo**  
Renault Sport F1
-  **09/10** @ 9,00  
**Kevin Magnussen**  
Haas F1 Team
-  **07/10** @ 7,00  
**Romain Grosjean**  
Haas F1 Team
-  **04/10** @ 4,00  
**Carlos Sainz Jr.**  
McLaren
-  **09/10** @ 9,00  
**Lando Norris**  
McLaren
-  **07/10** @ 7,00  
**Sergio Pérez**  
Racing Point F1 Team
-  **07/10** @ 7,00  
**Lance Stroll**  
Racing Point F1 Team
-  **08/10** @ 8,00  
**Kimi Räikkönen**  
Alfa Romeo Racing
-  **04/10** @ 4,00  
**Antonio Giovinazzi**  
Alfa Romeo Racing
-  **07/10** @ 7,00  
**Daniil Kvyat**  
Toro Rosso
-  **06/10** @ 6,00  
**Alexander Albon**  
Toro Rosso
-  **04/10** @ 4,00  
**Robert Kubica**  
Williams
-  **08/10** @ 8,00  
**George Russell**  
Williams

## GP AUSTRALIEN, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.22.292 min	12
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,264 s	12
3. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,457 s	12
4. Romain Grosjean	Haas	+ 0,820 s	17
5. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,042 s	15
6. Pierre Gasly	Red Bull	+ 1,075 s	17
7. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 1,130 s	17
8. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,150 s	16
9. Max Verstappen	Red Bull	+ 1,189 s	19
10. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,403 s	14
11. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,445 s	15
12. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,539 s	16
13. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,757 s	21
14. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,790 s	18
15. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 2,036 s	15
16. Lance Stroll	Racing Point	+ 2,053 s	16
17. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,110 s	18
18. Lando Norris	McLaren	+ 2,276 s	16
19. George Russell	Williams	+ 3,652 s	14
20. Robert Kubica	Williams	+ 4,297 s	16

## STATISTIK DES WOCHENENDES

# 8

Lewis Hamilton wurde in Melbourne wieder einmal seinem Ruf als Spezialist für die Qualifikation gerecht. Im entscheidenden Versuch kurz vor dem Ende der Session unterbot der Weltmeister die starke Vorgabe von Teamkollege Valtteri Bottas noch einmal um ein Zehntel. So schnell war auf dem Albert Park Circuit zuvor noch kein anderer Fahrer unterwegs. Der Mercedes-Pilot baute gleichzeitig seinen Rekord für die meisten Pole-Positions auf 84 aus. Parallel egalisierte der Weltmeister auch noch zwei weitere historische Bestmarken: 13 Jahre lang stand Hamilton mindestens einmal pro Saison auf dem ersten Startplatz. Das schaffte zuvor nur Michael Schumacher. Achtmal am selben Austragungsort standen nur Schumi (GP Japan) und Ayrton Senna (GP San Marino) auf Pole-Position.

## ZITAT DES RENNENS

„Ich hatte einen guten Start, war an Pérez dran, bin nach rechts auf das Gras. Eigentlich kein Problem, bis ich ein Loch getroffen habe. Da war der Flügel weg.“

Daniel Ricciardo



JERRY ANDRÉ

Für seine 84. Pole-Position musste Hamilton hart kämpfen



# Ferrari stochert in

Ferrari reiste als Favorit nach Melbourne und fuhr geschlagen heim. Mercedes überraschte sich selbst mit einem Doppelsieg. Stärkster Widersacher war Red Bull/Honda.

Von: **Michael Schmidt**

**E**xperten hatten eine schwere Zeit in Melbourne. Sie mussten erklären, warum die Ergebnisse der Wintertestfahrten völlig auf den Kopf ge-

stellt wurden. Der Favorit Ferrari strauchelte. Mercedes tauchte nach durchwachsenen Testfahrten aus der Versenkung auf und landete einen überlegenen Doppelsieg. Red Bull/Honda kam vor Ferrari, aber deutlich hinter Mercedes ins Ziel. Sportchef Helmut Marko gab zu: „Mit unserer Einschätzung über Ferrari hatten wir recht. Bei Mercedes lagen wir total daneben.“

Mercedes überraschte sich selbst und geriet in Erklärungsnot. In der Qualifikation nahm Lewis Hamilton Ferrari und Red Bull sieben Zehntel ab. Im Ren-

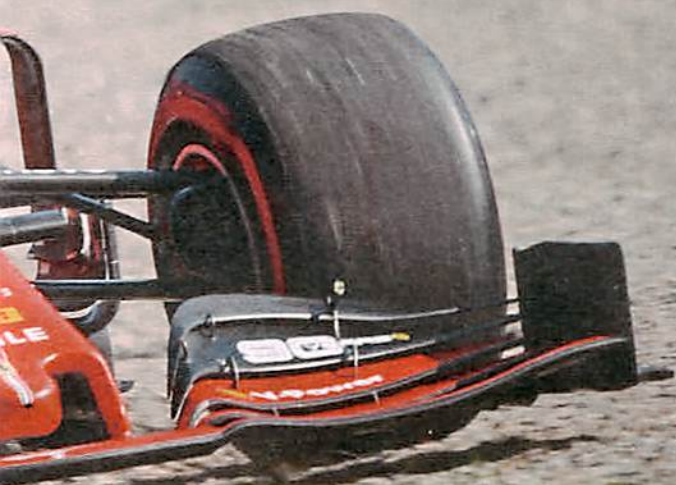


Die Ergebnisse der Testfahrten wurden auf den Kopf gestellt. Favorit Ferrari strauchelte und das vermeintliche Sorgenkind Mercedes landete einen Doppelsieg.

nen kam Sieger Valtteri Bottas 22,5 Sekunden vor Max Verstappen und 57,1 Sekunden vor Sebastian Vettel ins Ziel. Das erinnerte an die Zeiten, in denen die Silberpfeile alles in Grund und Boden fuhren. „Es gab eine Best-Case- und eine Worst-Case-Berechnung. Bei der einen waren wir so schnell wie Ferrari, bei der anderen fehlten uns sechs Zehntel“, verrät Mercedes-Chefingenieur Andrew Shovlin.

Am Ende wandelte sich der vermeintliche Rückstand in einen Vorsprung um. Mercedes-Teamchef Toto Wolff konnte sich

**Formkrise: Nach den überzeugenden Testfahrten von Barcelona kam Ferrari in Melbourne irgendwie vom richtigen Weg ab**



# Nebel

MOTORSPORT IMAGES

lor auf dem mittleren C3-Reifen aber nach einem kurzen Strohofer über fünf Runden komplett den Faden. „Mir fehlte das Vertrauen ins Auto.“ Leclerc fühlte sich auf den C4-Sohlen nicht wohl, kam aber auf den harten C2-Gummis richtig in Fahrt. Innerhalb von 20 Runden holte er 15,8 Sekunden auf Vettel auf.

Die erste Analyse ergab, dass Ferrari die Zeit hauptsächlich in den langsamen Kurven verlor, und da speziell in T1, T3, T4 und T13. „In den schnellen Kurven und auf den Geraden sind wir bei der Musik“, konstatierte Vettel. Daraus schließen wir: Das Auto hat Abtrieb, der Motor Power, aber irgendwie brachte man viel zu selten alle vier Reifen in ihr Arbeitsfenster, um auch genug mechanischen Grip zu erzeugen.

Binotto wollte jedoch keine voreiligen Schlüsse ziehen: „Wir müssen jetzt Datenstudium betreiben, warum wir ein gutes Fundament nicht nutzen konnten.“ Leclerc hofft, dass Melbourne kein repräsentatives Pflaster ist. Der Circuit de Catalunya in Barcelona und der Albert Park von Melbourne sind tatsächlich zwei konträre Rennstrecken. Die eine glatt, die andere wellig. Die eine flüssig, die andere zerhackt. Bei den Testfahrten lag die Asphalttemperatur bei 28 Grad. Im australischen Spätsommer heizte sich die Strecke bis auf 44 Grad auf. Binotto räumte ein, dass die unterschiedlichen Bedingungen möglicherweise zu der Formkrise beigetragen haben, nicht aber der einzige Grund für die Blamage sein konnten. „Ein gutes Auto muss überall funktionieren.“

## Viel Lob für Honda

Ferrari musste sich beim Saisonauftakt sogar hinter Red Bull/Honda anstellen. „Hätten wir uns im Training nicht so mit dem Setup vergaloppiert, wären wir da schon vor Vettel gestanden“, glaubt Helmut Marko. Erst als das Fahrwerk des RB15 auf weich getrimmt wurde, flog Max Verstappen in die zweite Startreihe. Im Rennen machte er in Runde 30 kurzen Prozess mit Vettel. An Hamilton fand er trotz Reifen, die zehn Runden frischer waren, keinen Weg vorbei. „Der Vorsprung der Mercedes ist erschütternd“, räumte Marko ein. „Wir hoffen, dass er Melbourne-spezifisch zu begründen ist.“

Red Bull wirkt seit dem Wechsel des Motorpartners wie ausgewechselt. Nicht Honda ist der

Prügelknabe, sondern man selbst. „Wir müssen beim Chassis besser werden“, fordert Marko. Red Bull stellte fest, dass man mit zu kleinen Flügeln nach Australien gereist ist. „Das ist bei uns in den Köpfen drin. Wenn du immer zu wenig Leistung gehabt hast, willst du es mit weniger Luftwiderstand kompensieren.“ Dafür sei nun aber gar kein Grund mehr. Honda hat nach Red-Bull-Angaben höchstens noch 20 PS Rückstand auf Mercedes. Das nächste Upgrade soll bald bereitstehen. „Wenn der Sprung wirklich signifikant ist, nehmen wir auch eine Motorstrafe in Kauf“, sagt Marko. „Heute waren wir mit dem zweiten Platz hinter Mercedes zufrieden. Aber mittelfristig wollen wir Erster sein.“

Honda kam ohne einen Schaden durch das Wochenende. Und die Japaner wurden mit dem ersten Podium seit 2008 dafür belohnt. Toto Wolff bezieht Red Bull in seine WM-Rechnung mit ein. „Sie haben von der Power stark aufgeholt. Das hat man gesehen, als Verstappen an Vettel vorbeigeblasen ist.“

## Mittelfeld holt auf

Die drei Topteams haben sich im Vergleich zum Vorjahr jeweils um sechs Zehntel verbessert. Obwohl die neuen Aerodynamikregeln die Autos eigentlich um zwei Sekunden langsamer machen sollten. Das Mittelfeld hat sich im Schnitt um 1,5 Sekunden gesteigert. Was dazu führt, dass die Lücke zur Spitze um neun Zehntel geschrumpft ist. Man konnte es am Q1 erkennen. Den Schnellsten Hamilton trennten nur 1,041 Sekunden von Platz 18. Das verbietet den Sieganwärtern im Q2 strategische Spielchen mit härteren Reifen. Beim geringsten Problem kann es auch einen der Großen in der ersten K.o.-Runde erwischen. Jeder Fehler, jeder Defekt, Verkehr zum falschen Zeitpunkt wird bestraft. Bei Pierre Gasly wollte die Batterie nicht laden, und das Team fühlte sich mit der vorgelegten Rundenzeit zu sicher. Prompt fiel Gasly im Q1 durch den Rost.

Im Mittelfeld hat Haas mit zwei Zehntelsekunden Vorsprung die Oberhand, was im Kreis derer, die ihre Autos von A bis Z selber bauen, wieder zum Anlass genommen wurde, sich auf die Satellitenteams einzuschließen. Auf den weichen Reifen konnte Renault mit dem US-Ferrari noch mithalten. Auf der härteren Mischung ging beim

das nur so erklären: „Wir haben am letzten Testtag in Barcelona abgetankt, einige Experimente durchgeführt und dabei begonnen, unser Auto besser zu verstehen. Ferrari ist das passiert, womit wir lange in Barcelona zu kämpfen hatten. Sie haben nicht das richtige Setup gefunden. Wir schätzen das Auto nach wie vor stark ein.“ Ein Mercedes-Ingenieur meinte: „Melbourne hat die Testergebnisse eigentlich bestätigt. Nur Ferrari fällt aus dem Rahmen. Deshalb muss das Auto ein Problem gehabt haben.“ Zu diesem Schluss kam auch sein

Ferrari-Kollege Mattia Binotto: „Wir haben ein gutes Auto, konnten aber einfach sein Potenzial nicht abrufen. Drei Tage lang haben wir vergeblich nach der richtigen Balance gesucht.“

Als Konsequenz fehlte der Speed und Ferrari bekam Probleme mit den Reifen. Kein Auto verschliss die Hinterreifen so stark wie die beiden SF90. Wie sehr Ferrari im Nebel stocherte, zeigten die unterschiedlichen Rennen von Sebastian Vettel und Charles Leclerc. Vettel war mit der Balance auf den weichen C4-Reifen halbwegs zufrieden, ver-

Haas wie in Barcelona die Post ab. „Wenn wir die Reifen besser verstehen, kriegen wir das mit den weichen Mischungen auch noch hin“, ist Teamchef Guenther Steiner überzeugt.

Renault hatte mit ein paar aerodynamischen Retuschen vor Melbourne noch sieben Punkte Abtrieb gefunden. Der Motor hat um die versprochenen 40 PS zugelegt. Nico Hülkenberg fühlte sich die meiste Zeit in seinem gelbschwarzen Auto wohl. „Auf den weichen Reifen war die Balance so, wie ich sie haben will. Mit der härteren Mischung haben wir sie verloren. Ich musste mich am Ende richtig strecken, den siebten Platz zu verteidigen.“ In Hülkenbergs Windschatten kamen innerhalb von 2,8 Sekunden ein Alfa Romeo, ein Racing Point, ein Toro Rosso und ein Red Bull ins Ziel. „Das ist gut für die Formel 1, aber es ist auch ein Auftrag an uns. Wir dürfen uns vor allem im Qualifying nicht so viele Fehler erlauben“, gestand Teamchef Cyril Abiteboul.

### Mehr Überholmanöver

Hülkenberg machte es in der ersten Runde wieder gut. Ein Start mit viel Risiko war das Fundament für sechs WM-Punkte. Hülkenberg konnte sich aber nicht mehr so sicher sein, dass er den Platz auch halten würde. Melbourne sah doppelt so viele Überholmanöver wie im letzten Jahr: 11 statt 5. Es war etwas einfacher, sich im Windschatten zu halten. Und der DRS-Effekt ist deutlich größer geworden.

Alfa Romeo hätte in den Kampf um Platz 7 eingreifen können, wäre Kimi Räikkönen nicht ein ungewöhnliches Missgeschick passiert. Der Finne warf ein Abreißvisier so unglücklich aus dem Auto, dass es sich in einer der hinteren Bremsbelüftungen verfang. Das erzwang einen Boxenstopp in Runde 12, der so früh gar nicht geplant war und sich am Ende eher als kontraproduktiv erwies. Räikkönen zog Hülkenberg, Pérez, Magnussen, Albon, Grosjean und Norris als Abwehr gegen einen Undercut mit. Schnell stellte sich heraus, dass frische harte Reifen nicht schneller waren als gebrauchte weiche. Somit war Räikkönen hinter Hülkenberg und Magnussen festbetoniert.

Alfa Romeo (Sauber) fuhr in Melbourne mit einem kleinen Handicap. Das Aerodynamik-Paket aus der zweiten Testwoche hatte nicht so angeschlagen wie

erwartet. Zu spät fanden die Ingenieure heraus, was man ändern musste. „Die Teile wurden nicht rechtzeitig für Melbourne fertig. In Bahrain werden sie am Auto sein. Dort erwarten wir einen Schritt nach vorne“, versprach Teamchef Frédéric Vasseur.

Racing Point schaffte mit seinem großen Aerodynamik-Facelift im Bereich Leitbleche und Unterboden den Sprung vom letzten Platz ins Mittelfeld. Die prognostizierten acht Zehntel Zeitgewinn kamen aber noch nicht ganz an. „Das Paket ist so umfangreich. Wir müssen es noch besser verstehen“, räumte Technikchef Andy Green ein. Immerhin reichte es für Sergio Pérez zu Startplatz 10 und für Lance Stroll zu zwei WM-Punkten. Das ist aber noch lange nicht das Ende der Fahnenstange. „Bei den nächsten drei Rennen folgen kleine Updates, in Barcelona wieder ein großes“, kündigt Green an. Das große Wettrüsten hat auch das Verfolgerfeld erreicht.

Toro Rosso durfte den letzten WM-Punkt mitnehmen. Red Bull verzichtete darauf, Pierre Gasly vorbeizuwinken. Für den neuen McLaren-Star Lando Norris verlief das Rennen unglücklich. Der frühe Boxenstopp warf ihn hinter die Straßensperre Antonio Giovinazzi. Das kostete so viel Zeit, dass am Ende die drei Fahrer belohnt wurden, die sich von Räikkönen frühem Stopp nicht an die Boxen locken ließen. Lance Stroll, Daniil Kvyat und Pierre Gasly profitierten davon. McLaren-Chef Zak Brown zog trotzdem eine positive Bilanz: „Wir waren besser, als wir gedacht haben. Lando hat sich in den Top 10 qualifiziert, und Sainz hätte es auch geschafft, wäre ihm Kubica nicht im Weg gestanden. Anders als im Vorjahr haben wir mit dem Auto eine gute Basis, auf der sich aufbauen lässt.“

Williams fährt außer Konkurrenz dem Feld hinterher. Der Rückstand ist noch größer als 2018. Die FW42 sind einigermaßen ordentlich ausbalanciert, haben aber nicht viel mehr Grip als ein Formel-2-Auto. Laut George Russell gibt es mit dem Williams ein fundamentales Problem, das erst in Monaten gelöst werden kann. Robert Kubica lächelt weise in sich hinein. „Das ist der Optimismus der jungen Leute. Wir wussten vor einem Jahr auch, dass etwas Grundlegendes nicht stimmt. Wir wussten auch, was es war, haben aber nie eine Lösung gefunden.“ ■



MOTORSPORT IMAGES

Racing Point schaffte es dank eines Großumbaus in die Punkte



MOTORSPORT IMAGES

Verstappen bescherte Honda das erste Podium seit Barrichello 2008



WILHELM

McLaren-Junior Lando Norris brachte sein Auto in das Quali-Top-10-Finale



MOTORSPORT IMAGES

Die beiden Williams fahren dem Ende des Feldes abgeschlagen hinterher

## AUS DEM FAHRERLAGER

**KEINE TABAKWERBUNG**

Nach Philip Morris hat auch British American Tobacco einen Rückzieher gemacht. Nachdem die australischen Behörden eine Untersuchung wegen versteckter Tabakwerbung eingeleitet hatten, entfernte zuerst Ferrari seine „Mission Winnow“-Sticker vom Auto, dann McLaren seine „For a better world“-Aufkleber.

**STEINER STAR BEI NETFLIX**

Haas-Teamchef Guenther Steiner ist der neue Star bei der Formel-1-Doku auf der Streaming-Plattform Netflix. In der ersten Folge war auch das Reifenwechsel-Drama von Haas beim GP Australien 2018 Thema. Steiners Flüche und der Anruf bei Teambesitzer Gene Haas wurden unzensuriert gesendet. Den Fans gefiel so viel Ehrlichkeit. Mercedes und Ferrari hatten sich Netflix mit dem Argument verweigert, das sei zu viel Arbeit für zu wenig Geld. Steiner zeigte wenig Verständnis: „Die einzige Arbeit, die du investieren musst, ist dir ein Mikrofon anstecken zu lassen und authentisch zu sein.“

**SURFEN OHNE HAIE**

Lewis Hamilton würde gerne mal in Australien surfen, wenn da nicht die Haie wären. „Ich kann nicht auf ein Surfbrett steigen, wenn fürchten muss, dass da Haie rumschwimmen. Die Australier sind völlig verrückt. Sie geben dir den Rat: ‚Wenn ein Hai kommt, schlag ihm einfach ins Gesicht.‘“

**APPLAUS FÜR KUBICA**

Bei der ersten Pressekonferenz brach Daniel Ricciardo eine Lanze für Robert Kubica und



Robert Kubica ist wieder zurück

dessen Comeback nach acht Jahren Pause: „Robert hatte die längste Winterpause von uns

allen. Wir können uns alle nicht vorstellen, was er durchmachen musste. Dass er jetzt wieder da ist, spricht für einen unglaublich starken Charakter. Robert hat einen Applaus verdient.“

**STEWART LÄUFT**

Vor fünf Wochen hatte Jackie Stewart eine Knieoperation. In Melbourne lief der 79-jährige Schotte durch das Fahrerlager, als wäre nie etwas geschehen: „Ich mache zweimal am Tag Reha. Es geht besser als ich dachte.“

**ANGST VOR DEM WETTER**

F1-Marketingchef Sean Bratches verrät, dass eigentlich Silverstone den 1000. Grand Prix austragen sollte, weil dort die Formel 1 am 13. Mai 1950 geboren wurde. „Wir haben davon abgesehen, weil uns jemand Aufnahmen von 2000 gezeigt hat. Da fand Silverstone im April statt und es regnete nur.“

**PIRELLI TESTET 18-ZÖLLER**

Pirelli ist einen Schritt weiter bei der Suche nach einem umgebauten 2018er Auto für die 18-Zoll-Reifenentwicklung. Damit nicht ein ein-

zelnes Team Vorteile hat, sollen mehrere Teams Autos bereitstellen. Nach der Sommerpause finden die ersten sechs Testtage mit den großen Rädern statt.

**FUNKY RICCIARDO-HELM**

Daniel Ricciardo hat sich ein neues, auffälliges Helmdesign anfertigen lassen: „Bei Red Bull waren viele Elemente vorgeschrieben. Bei Renault habe ich mehr Freiheiten. Also habe ich etwas gemacht, was sich deutlich von den anderen Helmen unterscheidet.“ Dazu passt der Schriftzug „Stop being them“ – frei übersetzt: „Gehe deinen eigenen Weg“.



Der neue Ricciardo-Helm für 2019

## KOMMENTAR

Die Formel 1 besinnt sich auf alte Traditionen. In dieser Saison bekommt der Fahrer mit der schnellsten Rennrunde wieder einen Zusatz-Punkt. Das war schon zwischen 1950 und 1959 so. Kleine Quizfrage zum Einstieg: Wer war der letzte Fahrer, der diesen Extra-Zähler bekommen hat? Na, haben Sie es gewusst? Es war Maurice Trintignant in einem Cooper-Climax beim GP USA 1959 in Riverside. Für die WM-Platzierung war es egal, Trintignant wäre so oder so Fünfter geworden. Ein Jahr zuvor hatte Mike Hawthorn die WM wegen dieses Zusatzpunktes gegen Stirling Moss gewonnen. Hätte die Formel 1 die schnellste Rennrunde in jeder Saison belohnt, wäre fünf Mal ein anderer Fahrer Weltmeister geworden: 1976 Niki Lauda statt James Hunt, 1979 Gilles Villeneuve statt Jody Scheckter, 1986 Nigel



Bekommen Ferrari, Mercedes und Red Bull Hilfe von ihren Partnerteams?

Mansell statt Alain Prost, 1988 Alain Prost statt Ayrton Senna und 2008 Felipe Massa statt Lewis Hamilton. Es ist also nicht unmöglich, dass der Zusatzpunkt eine Weltmeisterschaft entscheidet. Doch wenn man im Voraus weiß, worum es geht, würde ganz anders taktiert. Villeneuve ist 1979 sechs Mal die schnellste

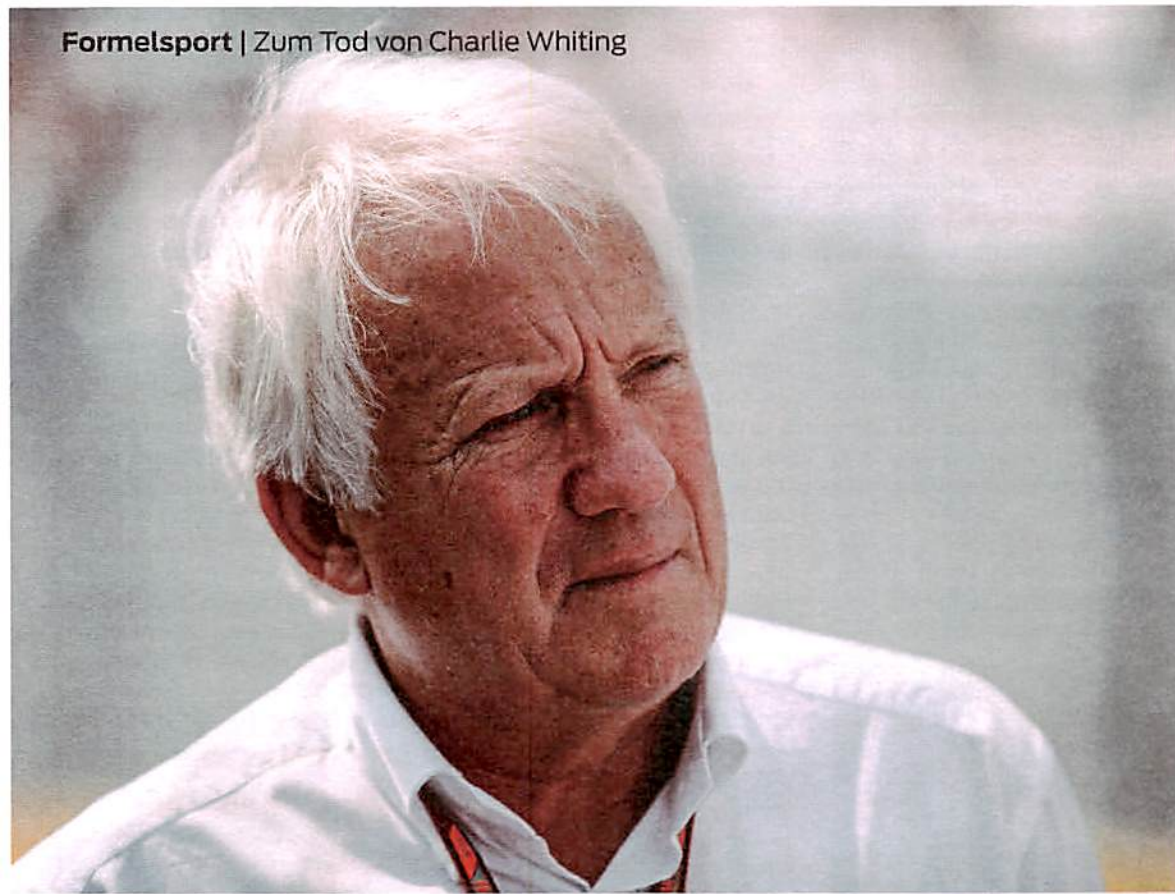
Runde gefahren, Scheckter nie. Der spätere Weltmeister hätte bestimmt das ein oder andere Mal am Ende des Rennens mehr Gas gegeben, wenn er dafür belohnt worden wäre. Ich bin in der Frage unentschieden. Es kann unter gewissen Umständen ein langatmiges Rennen interessant machen, kann aber auch für Är-

ger sorgen. Dann nämlich, wenn die B-Teams taktisch eingesetzt werden. Stellen Sie sich vor, ein Mercedes-Fahrer hält gerade die schnellste Runde. Ferrari will oder kann seine Fahrer nicht zu einem extra Reifenwechsel an die Box holen, bittet aber Haas oder Alfa-Sauber, einen ihrer Fahrer auf die schnellste Runde anzusetzen, um sie Mercedes wegzunehmen. Das Gleiche könnte Mercedes mit Racing Point oder Red Bull mit Toro Rosso praktizieren. Gut so, sagt Martin Brundle. Dann wird wenigstens darüber gesprochen. Da hat er nicht ganz unrecht. ■



Michael Schmidt  
Redakteur

Ist ein Punkt für die schnellste Runde eine gute Idee? Schreiben Sie uns an: [msa-lesertribune@motorpresse.de](mailto:msa-lesertribune@motorpresse.de)



MOTORSPORT IMAGES

# Der Unersetzbare

Vier Tage vor dem Rennen in Australien schockte eine Todesmeldung den GP-Zirkus. Charlie Whiting war in seinem Hotelzimmer tot aufgefunden worden. Der Engländer starb im Alter von 66 Jahren an einer Lungenembolie.

Von: **Michael Schmidt**

**E**xakt 24 Stunden vor dem ersten Training zur Formel-1-Saison 2019 war offiziell, was zuvor schon 90 Minuten lang als Gerücht durch das Fahrerlager gegeistert war. Die FIA teilte mit, dass ihr Rennleiter Charlie Whiting am Morgen des 14. März an einer Lungenembolie gestorben war. Nachdem seine beiden Kollegen vergeblich auf ihn in der Hotellobby gewartet hatten und alle Anrufe im Zimmer und auf dem Handy unbeantwortet blieben, ließ der Hotelmanager die Tür zum Zimmer öffnen. Whiting wurde tot aufgefunden. Sämtliche Wiederbelebensversuche blieben erfolglos.

Die Reaktion der Formel-1-Gemeinde war zunächst Fassungslosigkeit. „Ich habe Charlie am Tag davor bei meinem Strecken-

rundgang getroffen. Wir sind zwei Kurven miteinander abgegangen und haben zehn Minuten lang gequatscht“, erzählte Sebastian Vettel. „Charlie war wie immer, es gab kein Anzeichen von Problemen. Es ist schwer zu verstehen, dass er nun nicht mehr da ist.“ Erst später sprach sich herum, dass bei Whiting vier Wochen zuvor eine Operation am Herzen zum Einsetzen von Gefäßstützen durchgeführt wurde.

Nico Hülkenberg erfuhr vom Tod des Engländers durch sein Team: „Es ist ein Wahnsinn, wenn du so krass aus dem Leben gerissen wirst, von jetzt auf gleich, ganz ohne Vorwarnung.“ Max Verstappen kam zu dem Schluss: „Du musst jeden Morgen dankbar sein, wenn du gesund aufwachst. Deshalb musst du jeden Tag genießen.“

Dem ersten Schock folgte die Erkenntnis, dass mit Whiting nicht nur ein guter Freund, sondern auch der Ankerpunkt der Formel 1 gestorben ist. Es gab praktisch nichts, was nicht über seinen Schreibtisch gegangen wäre. Whiting war die unumstrittene Autorität an der Rennstrecke. Der ehemalige Mechaniker wusste alles, kannte jeden, er jonglierte mit vielen Bällen, war überall beliebt und allseits respektiert. Wenn er mal nicht bei

einem Rennen war, düste er rund um die Welt, um irgendeine Rennstrecke auf ihren Sicherheitsstandard hin zu überprüfen. „Charlie war ein Freund der Fahrer. Seine Tür stand immer offen. Man konnte ihm voll vertrauen“, lobte Robert Kubica. Hülkenberg ergänzte: „Er hatte immer ein offenes Ohr für uns. Wenn wir mit Problemen zu ihm gekommen sind, nahm er sich immer für uns Zeit und hat uns respektiert.“

Sergio Pérez sah in Whiting auch in schweren Momenten einen fairen Ansprechpartner: „Als Fahrer bist du meistens zu ihm gerufen worden, wenn du auf der Strecke etwas angestellt hast. Er hat seinen Standpunkt immer friedlich und höflich auf der

Basis von Fakten klargemacht. Er ist unersetzlich. Die Formel 1 ohne ihn wird nicht mehr so sein, wie sie es vorher war.“ Vettel sah Whiting als Bindeglied zwischen den Fahrern und den Regeln.

Die Formel 1 musste sich nach dem Verlust ihres Renndirektors erst einmal neu sortieren. Wer würde jetzt die Sitzungen mit den Sportdirektoren, Fahrern, technischen Delegierten und den Sportkommissaren leiten? Wer würde am Sonntag den Startknopf drücken und seinen Kopf hinhalten, wenn im Rennen irgendetwas Unvorhergesehenes passiert? Whiting hatte diesen Job seit 1997 nahezu fehlerlos ausgeführt.

Herbie Blash, Whiting's frühere rechte Hand im Büro der Rennleitung, hat über seinen Freund einmal gesagt: „Die ersten zwei Runden, in denen Charlie unten im Start-Turm war und ich verantwortlich in der Rennleitung, waren für mich immer der Horror. Da trug ich die ganze Verantwortung. Deshalb war ich jedes Mal erleichtert, wenn Charlie zurückkam.“

Für den GP Australien musste eine schnelle Lösung gefunden werden. Sämtliche Treffen wurden von Colin Haywood geführt, dem Sekretär der Sportkommissare. Zum Renndirektor wurde vorübergehend Michael Masi ernannt. Der Australier hatte im letzten Jahr Whiting bei acht Rennen über die Schulter geschaut. Als Renndirektor der australischen V8 Supercars bringt Masi eine Grundvoraussetzung für das Amt mit. Die Teams versprachen, die FIA in der schweren Stunde zu unterstützen. „Wir werden so wenig Ärger wie möglich machen und helfen, wo wir helfen können“, erklärte Haas-Teamchef Guenther Steiner. Die Show ging wie immer weiter. „Charlie hätte es nicht anders gewollt“, ist Pérez überzeugt. ■



MOTORSPORT IMAGES

Vom Brabham-Mechaniker zum Rennleiter: Charlie Whiting machte Karriere

## NACHRICHTEN

## WILLIAMS BESSERT NACH

Williams musste sein Auto in zwei Punkten nachbessern. Die FIA hatte die Spiegel und die Vorderachse beanstandet. An den Spiegeln waren zu viele aerodynamische Anbauten. An der Aufhängung befand sich neben den vier Querlenkern, der Druckstrebe und der Lenkstange noch ein siebtes Element. Die Radseile wurden separat verkleidet. Es kursieren Gerüchte, dass der FW42 in einem weiteren Punkt an der Vorderradaufhängung illegal ist, was aber erst beim fünften Rennen geändert werden kann.

## REGELN IM JUNI FERTIG

Das 2021er Reglement soll in groben Zügen im Juni stehen. Enthalten sind die Regeln für die Autos, die Motoren, für die Budgetdeckelung, die Geldverteilung und die Entscheidungsfindung. Die letzte Version des 2021er Autos produziert im Windschatten weniger Turbulenzen, sodass dem folgenden Auto 80 Prozent des Abtriebs zur Verfügung steht.

## FRÜHER MOTORSCHADEN

Der erste Motor platzte schon am Mittwoch vor dem GP Australien. Beim Warmlaufen verabschiedete sich ein Mercedes-Triebwerk. Das Aggregat wurde umgehend nach England geflogen. Dort stellte man Probleme mit der Ölabsaugung fest.

## NEUE TEAMS?

Formel-1-Boss Chase Carey erklärte am Rande des Australien-Grand-Prix, dass es Interesse von potenziellen Neueinsteigern in die Königsklasse gebe. Allerdings müssten die Erfolgchancen für Neulinge verbessert werden. Der US-Amerikaner gab aber auch zu bedenken, dass der Einnahmen-Kuchen bei neuen Teams stärker aufgeteilt werden müsse: „Wir wollen lieber Qualität im Feld haben als Quantität. Deshalb liegt unsere Priorität darauf, die aktuellen Teams zu stärken.“

Formel 1

## Keine Piratenserie

Was planen Bernie Ecclestone, Luca di Montezemolo, Toto Wolff und Lawrence Stroll? Die vier wurden in Gstaad beim Mittagessen erwischt. Bahnt sich da eine Piratenserie an?

Von: Michael Schmidt

Diese Runde war brisant. Und sie blieb nicht lange geheim. In einem Restaurant im Schweizer Skort Gstaad traf sich eine illustre Gesellschaft. Bernie Ecclestone, Luca di Montezemolo, Toto Wolff und Lawrence Stroll trafen sich zum Mittagessen. Die Zusammenstellung ließ sofort wilde Gerüchte aufkommen: Wird da im Hinterzimmer vielleicht eine Piratenserie geplant?

Bernie kann es nicht lassen. Der 88-jährige Engländer spielt immer noch gerne den Unruhestifter. Deshalb ließ er selbst die Bombe platzen, erzählte seinem Nachfolger Chase Carey von dem Treffen und vermittelte dabei den Eindruck, dass es bei den Gesprächen tatsächlich um eine Konkurrenzserie zur Formel 1

gegangen sei. Carey rief Toto Wolff an und wollte wissen, was da hinter seinem Rücken vor sich ginge. Wolff versicherte dem F1-Chef, dass es sich um ein zufälliges Treffen nach einer Einladung von Stroll senior gehandelt habe. „Wir werden Liberty voll bei der Planung der Zukunft unterstützen“, verspricht Wolff. ■



Racing-Point-Besitzer Lawrence Stroll und Toto Wolff trafen sich privat

MOTORSPORT IMAGES

Formel 1

## Anschlag auf Haas

Renault, McLaren und Racing Point schießen scharf auf die Satellitenteams. Sie wollen, dass die FIA Rennställe wie Haas dazu zwingt, mehr Teile selbst zu bauen.

Von: Michael Schmidt

Am 26. März findet in London eine wichtige Strategiesitzung statt. Unter anderem geht es dabei auch um die Teile, die ein Team selbst bauen muss. Im Moment sind das nur die Flügel, die Verkleidung, das Chassis und die Kühler. Die Hardliner Renault, McLaren und Racing Point wollen, dass diese Liste erweitert wird. Wenigstens um das Kühlsystem, die Aufhängungen und den Tank. Einige drängen sogar darauf, das Getriebegehäuse auf die Liste zu setzen.

Für Haas könnte es bei diesem Modell eng werden. Der US-Rennstall hat keine Infrastruktur, um Aufhängungen, Kühlsystem und

das Getriebe selbst zu bauen. Toro Rosso will das in Zukunft vermeiden. Red Bull plant mit seinem Juniorpartner die gleiche Allianz wie Ferrari mit Haas. Teamchef Guenther Steiner schüttelt den Kopf: „Renault will uns etwas wegnehmen, um selbst besser dazustehen. Jeder kann unser Modell adaptieren. Es funktioniert, vor allem für neue Teams. Warum etwas ändern?“

McLaren-Chef Zak Brown unterstützt Renault in ihrer Kam-

pagne und macht einen Vorschlag: „Alle Komponenten, die man nicht selbst bauen muss, sollten Einheitsteile sein. Dann kann man daraus keinen Vorteil ziehen.“ Die FIA versucht in dem Streit zu schlichten. Es gibt einen Plan, der alle zufriedenstellen könnte. Für die Teams, die bei anderen mehr als 50 Prozent der Teile einkaufen, soll ein geringerer Budgetdeckel gelten. Zum Beispiel 170 statt 180 Millionen Dollar im Jahr 2021. ■



Kein Team profitiert so vom aktuellen Modell wie der US-Rennstall Haas

MOTORSPORT IMAGES

Eric Curran, Pipo Derani und Felipe Nasr (von links) freuten sich in Sebring über den IMSA-Gesamtsieg

# Cadillac hoch drei

Die Kombination aus langen Distanzen und wechselnden Bedingungen sind offenbar die Leibspeise der Cadillac-DPI. Immer dann, wenn es schwierig wird, sind sie nahezu unschlagbar. Die Gegner in der DPI-Klasse stagnieren nicht nur, sie fallen sogar zurück: Acura und Mazda machen keinerlei Fortschritte.

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

**D**er Brasilianer Felipe Nasr war bei der 67. Ausgabe des 12h-Rennens in Sebring der Matchwinner für das Cadillac-Team Whelen Engineering: Drei Mal baute der Brasilianer bei Gelbphasen und nach Boxenstopps die Führung immer wieder aus und ließ die Gegner abperlen wie Wasser. Folgerichtig siegten Nasr, sein Landsmann Luís Felipe Derani und Eric Curran. Der Vorsprung auf den Cadillac-DPI von Wayne Taylor Racing betrug zwar im Ziel nur eine Sekunde, und auch dem dritten

Caddy auf Platz 3 fehlten nur magerere 4,0 Sekunden, doch die geringen Abstände waren eher einer späten Gelbphase 15 Minuten vor Rennende geschuldet als dem Speed der markeninternen Gegner. Der Rest vom DPI-Schützenfest versandete im Nirgendwo – und dass der Penske-Acura-DPI das Rennen letztlich auf Platz 4 und in der Führungsrunde abschloss, bezeichneten sogar die Piloten als ein Wunder.

Wie so oft wurde das 12h-Rennen in Zentralflorida in den letzten zwei Stunden unter Dach und Fach gebracht – die zehn Stunden davor sind das Vorspiel, dass man unbeschadet überstehen sollte. Oder auf amerikanisch: Stay in the lead lap – Hauptsache, man bleibt in der Führungsrunde. Denn ganz am Ende kommt eh meistens noch eine Gelbphase, die das Feld wieder zusammenführt.

Trotzdem bot die DPI-Klasse zu jeder Zeit interessanten Anschauungsunterricht, warum die Cadillac so bockstark sind. Zum Beispiel in den ersten zwei Stunden, als es noch stark regnete, weswegen das Rennen sogar hinter dem Safety Car gestartet werden musste: Pipo Derani im

**„Wir hatten ehrlich gesagt ein Auto, das bestenfalls für Platz 3 gut war – also muss man diesen zweiten Platz eigentlich als Erfolg werten.“**

WTR-Pilot *Jordan Taylor*

Whelen-Cadillac und Felipe Albuquerque im Mustang-Caddy surfen dem Feld auf und davon, als wäre es nichts. Die beiden Mazda auf Platz 3 und 4 hatten da schon 30 und 40 Sekunden Rückstand.

**Acura: „Völlig unfahrbar“**

Völlig von der Rolle waren die Acura-DPI des Penske-Teams: Im Qualifying hatte das eine Auto noch die Pole-Position geholt, unter den nassen Bedingungen zu Rennbeginn stürzten die Penske-Vögel ab und wurden teilweise sogar von den GTLM-Autos aufgeschnupft. „Mit vollen Tanks liegt das Auto überhaupt nicht, weil wir sofort die Reifen killen,

egal ob nass oder trocken“, hielt Penske-Pilot Ricky Taylor fest.

„Das Oreca-LMP2-Chassis, auf dem unser Acura basiert, bietet beim Fahrwerk einfach viel zu wenig Spielraum für Einstellungen, aber das können wir reglementsbedingt gar nicht ändern. Dazu müssen wir mal im Nassen testen gehen – das Auto war zu Rennbeginn unfahrbar! Wir haben wenig Traktion, was im Nassen die Probleme multipliziert. Es ist insgesamt ein Wunder, dass wir das Rennen in der Führungsrunde beenden konnten.“ Das Schwesterauto, das beim Start auf der Pole stand, hatte Elektronikprobleme, die Reparaturzeit addierte sich auf neun Runden.

Der dritte große Player in der DPI-Klasse ist Mazda, und wie schon in Daytona hatte das deutsche Joest-Team, das die Fahrzeuge einsetzt, ein Rennen zum Vergessen. Zum einen fielen die Stints im Normalfall um ein bis zwei Runden kürzer aus als bei Cadillac, was sich strategisch immer zum Nachteil aufturnt. Ob der nicht sonderlich haltbare Mazda-Motor von AER nun ein Schluckspecht ist oder die BOP hier nicht stimmt, lassen wir hier mal dahingestellt sein.



Nach dem Sieg in Daytona holte das WTR-Team in Sebring Platz 2



Nur Acura brachte in Sebring ein DPI-Auto in der Führungsrunde ins Ziel

IMSA

IMSA

## NACHRICHTEN

### GTD: LAMBORGHINI-SIEG

In der GTD-Klasse für GT3-Fahrzeuge holte Lamborghini mit dem neuen Huracán GT3 Evo einen lupenreinen Doppelsieg: Das Fahrertrio Ineichen, Bortolotti und Breukers wiederholte den Erfolg vom IMSA-Saisonstart in Daytona. Auf Platz 2 kam Magnus Racing (Potter/Lally/Pumpelly), die ebenfalls einen Lamborghini Huracán GT3 Evo einsetzten.

### DPI: HYBRID-DISKUSSION

Die IMSA-Serie ist bemüht, spätestens im Sommer ein finales Konzept für die schon beschlossene Hybridisierung ihrer Topklasse DPI ab der Saison 2022 vorzulegen. Doch noch herrscht keine Einigkeit: IMSA will ein eher simples Einheitsbauteil, das zwischen 40 und 60 kW Leistung bringen soll, die an der Hinterachse eingespeist werden, unter Umständen auch als Push-to-Pass-System. Um das umzusetzen, will IMSA auf ein 48-Volt-System umrüsten. Ein deutscher Hersteller, der ebenfalls am Verhandlungstisch sitzt, hat den Einsatz von 400- oder 800-Volt-Systemen in Vorschlag gebracht. Auf der anderen Seite des Spektrums sitzt Ford: Die Amerikaner wollen mehr Leistung aus dem Hybridpaket quetschen, angeblich fordern sie ein Power-Plus von mindestens 200 kW oder 272 PS.

### FORD: STILL RUHT DER SEE

Die ungeklärte Lage beim Hybridpaket für die nächste DPI-Generation ab 2022 ist auch der Grund dafür, dass es vom Ford-Vorstand noch keine Entscheidung in Sachen DPI gibt. Die Motorsportabteilung wollte ein DPI-Projekt nur dann vorschlagen, wenn sich IMSA auf ein Hybridpaket einlässt. Doch weil Ford eine höhere Leistung und außerdem eine schriftliche Zusage für die Einführung der Hybridisierung will, gibt es derzeit noch keine Vorstandsvorlage – und damit logischerweise auch noch keinen Beschluss.

wurde der Brasilianer halt auch vom Verkehr eingebremst, dann schloss Taylor wieder auf. „Unser Auto wurde zwar bei kühleren Temperaturen etwas besser, aber ich konnte mit Nasr nur im dichten Verkehr mithalten“, gab Taylor nach dem Rennen zu.

Als Nasr dann 20 Minuten vor Schluss auch noch eine leichte Kollision beim Überwinden des Werks-Porsche von Laurens Vanthoor hatte, war Taylor trotzdem wieder in Schlagdistanz. Wenige Minuten später zückte die Rennleitung zum letzten Mal die gelbe Flagge, weil der GT3-BMW von Turner Motorsport mit Aufhängungsschaden auf der Strecke liegen geblieben war.

### Derani: Dritter Sebring-Sieg

Die Rennfreigabe erfolgte nur sieben Minuten vor Rennende, doch Nasr behielt einen kühlen Kopf und Jordan Taylor wollte nicht das Letzte riskieren, denn das Cadillac-Team seines Vaters Wayne Taylor führt nach dem Sieg beim 24h-Rennen in Daytona die Meisterschaftswertung an. „Wir hatten letztlich eh nur ein Auto, das bestenfalls für Platz 3 gut gewesen wäre“, so Taylor nach dem Rennen. „Unter dieser Perspektive ist der zweite Platz ein sehr gutes Resultat.“

Sieger Felipe Nasr strotzte mit Landsmann Pipo Derani und Eric Curran vor Freude: Drei Mal hatte er in der Schlussphase trotz knapper Führung den Vorsprung jedes Mal wieder ausbauen können. „Ich musste aber schon all meine Erfahrung und Routine ausspielen, um heute den Sack zuzumachen, denn der Druck war immer da“, erklärte Nasr nach dem Rennen.

Sein Dank ging auch an das Team: „Es ist die eine Sache, ob man im Qualifying vorne steht oder nicht. Aber im Rennen über eine längere Distanz braucht man ein Auto, das unter allen Bedingungen gut funktioniert. Das war heute der Fall, weil das Setup gepasst hat – und das war der Schlüssel zum Erfolg.“

Noch mehr Grund zur Freude hatte Landsmann Derani, der 2019 zum dritten Mal in vier Jahren den Gesamtsieg in Sebring holen konnte: „Auf der einen Seite haben wir die ganze Zeit Sprit gespart, um taktische Vorteile zu erarbeiten, aber wir mussten auch Gas geben, um Punkte für den Endurance Cup zu holen. Der Spagat ist uns sehr gut gelungen – wir haben den Job perfekt erledigt.“ ■

rückstand wieder auszugleichen. Beim Restart lagen die Cadillac 1,4 Sekunden auseinander, die Fans freuten sich schon auf spannende Unterhaltung. Aber der Brasilianer Felipe Nasr im Wheelen-Cadillac erwies sich leider als ziemlich humorlos: Erst baute er seinen Vorsprung nach dem Restart aus, dann noch mal nach dem vorletzten Boxenstopp, wo er die markeninterne GM-Konkurrenz in der Folge um neun Sekunden distanzierte.

### Nasr: Dreimal weggezogen

Bei der Serie der letzten Stopps kam trotzdem noch mal kurz Spannung auf, denn der Vorsprung von Nasr war wieder auf 1,6 Sekunden geschrumpft. Als der Stint losbrach, klinkte sich zuerst der Mustang-Sampling-Caddy von Albuquerque aus, weil der sah, dass er die Pace von Nasr nicht mitgehen konnte: „Manchmal läuft es für dich und manchmal halt gegen dich“, sagte Albuquerque zu Platz 3.

Da waren es nur noch zwei, doch trotz identischer Autos war es kein Duell auf Augenhöhe: Wann immer Nasr freie Fahrt hatte zog er Verfolger Jordan Taylor davon. Doch gelegentlich

Denn Mazda kam gar nicht in die Position, sich fürs Finale zu qualifizieren: Bereits in der dritten Stunde parkte das Auto mit der Startnummer 77. Pilot Timo Bernhard sprintete zu den Streckenposten, um einen Feuerlöscher zu organisieren, und alle dachten nur das eine: Wieder ein Motorschaden! Falsch gedacht, diesmal kokelte „nur“ die Elektrik im Cockpit.

Drei Stunden später war der Fisch auch fürs Schwesterauto geputzt: Jonathan Bomarito blockierte beim Anbremsen einer Kurve die Vorderräder, das Auto schlug in die Reifenstapel ein. Zwar konnte der Amerikaner weiterfahren, aber der erforderliche Tausch der Nase brachte zwei Runden Rückstand ein, die man bis ins Ziel nicht mehr reinfahren konnte.

Weil Acura und Mazda patzten, zogen die drei Cadillac an der Spitze einsam ihre Kreise. Das Finale wurde zwei Stunden vor Schluss mit der vierten Gelbphase eingeläutet: Die drei Top-Caddys liefen zeitgleich die Box an, während der Acura von Ricky Taylor (#7) und der Nissan-DPI (#54) von Romain Dumas draußen blieben, um ihren Runden-

Der Werks-Porsche von Tandy, Makowiecki und Pilet siegte in Sebring, obwohl man über lange Zeit eine volle Runde zurücklag



# Lehrbuch für GT-Sport

Das GT-Rennen in Sebring lieferte ein Paradebeispiel für perfekten Langstreckensport und die Erklärung, warum die IMSA-Serie die beste Bühne ist: Alles ist möglich – bis zum Schluss. Porsche siegte mit dem 911 RSR, obwohl man das halbe Rennen eine Runde zurücklag.

Von: **Marcus Schurig**

**M**üsste man ein Lehrbuch darüber verfassen, wie perfekter und spannender Rennsport auszusehen hat, dann wäre das 12h-Rennen der GTLM-Klasse in Sebring der perfekte Aufhänger. Das Rezept für Spannung ist eigentlich simpel:

Langstreckenrennen müssen so offen wie möglich sein, damit alle Wettbewerber selbst dann noch eine Siegchance haben, wenn sie etwas verpatzt haben. Was zählt ist die Spannung am Schluss, und das Rezept ist einfach: Wenn Gelbphasen ein aktives Element der Strategie sind, kann sich alles drehen.

Beispiel Sebring, Beispiel Porsche: Nick Tandy, Patrick Pilet und Frédéric Makowiecki hatten den 12-Stunden-Marathon von der Pole-Position in Angriff genommen. Am Renntag regnete es jedoch zunächst stark und der Porsche 911 RSR versank dramatisch in den Fluten Floridas: An einem Punkt lagen beide Elfer des Werksteams auf den Plätzen 35 und 36 – im Niemandsland.

Einen halben Tag später jubelten Tandy, Pilet und Makowiecki über einen Sieg, an den sie selber

schon fast nicht mehr geglaubt hatten. In der verregneten Anfangsphase hatten beide Werks-Porsche keinen Grip, angeblich weil die Reifendrücke zu hoch waren. Schon beim IMSA-Saisonstart in Daytona soff die Elferfraktion im Regen ab – damals mit zu niedrigen Reifendrücken. Nach drei Rennstunden trocknete es ab – die Aufholjagd begann.

## Strategische Erfolgsstory

Doch diese Aufholjagd war eine zähe Geschichte: Fünf Gelbphasen in zwölf Stunden sind nicht viel, um eine volle Runde Rückstand gutzumachen. Wer von ganz hinten nach ganz vorne kommen will, braucht de facto zwei Gelbphasen, die auch noch in die Strategie passen müssen: Bei der ersten läuft man die Boxen nach den Klassegegnern an, um vom sogenannten Wave-by zu profitieren.

Dann hat man zwar die eine Runde zurück, aber hängt immer noch ganz am Ende des Rattenschwanzes, oft mit viel Verkehr durch die anderen Rennklassen und oft mit einem Rückstand von 50 oder mehr Sekunden. Daher braucht man noch eine zweite Gelbphase, die wieder in die Strategie passen muss, um auch dieses Manko zu eliminieren.

Genau dieses Schema war die Erfolgsstory der Startnummer 911 von Pilet, Makowiecki und Tandy. Gut sechs Stunden dackelte das Trio mit Rundenrückstand dem Feld hinter. Bei der dritten Gelbphase nach sechs Rennstunden blieb man draußen, der Rest der GTLM-Klasse kam an die Box, man war zwar zurück in der Führungsrunde – aber der Rückstand lag netto noch bei grob 80 Sekunden.

Das änderte sich erst bei der vierten Gelbphase zwei Stunden

vor Rennende: Dank eines guten Stopps lag man wieder auf Platz 4 – nur wenige Sekunden hinter dem Leader. Das Learning: Wer es richtig spielt, kann bei Gelbphasen wie in einem Fahrstuhl von ganz unten nach ganz oben fahren. Das geht aber nur, wenn ein Safety Car die Gelbphasen steuert und das Feld zusammenführt – und nicht etwa eine Full Course Yellow wie in der WEC.

Die letzten zwei Rennstunden zeigten, wer von der Track-Position her noch um den Sieg kämpfen konnte und wer in der Nacht bei kühleren Bedingungen Reserven hatte. Der Porsche mit der Nummer 911 gehörte dazu, beide Ford GT sowie die Corvette mit der Startnummer 3. Diese vier Autos lagen auch beim Restart nach der vierten Gelbphase 1:56 Stunden vor Rennende in Front – getrennt um zwei Sekunden.

Corvette ließ als erstes Team die Hosen runter: Nach 40 Minuten im Stint holte man Mike Rockenfeller vorzeitig herein. Der Grund? „Wir gingen davon aus, dass alle Gegner bei dem scharfen Tempo an der Spitze noch einen vollen Stopp sowie einen Splash am Ende machen müssen“, erklärte Rockenfeller.

In der Zwischenzeit sollte Antonio García Kante machen. Die Rechnung ging nicht auf: Das Trio García, Rockenfeller und Jan Magnussen kam von Platz 3 an

## Wer die Gelbphasen richtig liest und spielt, kann wie in einem Fahrstuhl von ganz weit unten nach ganz weit oben im Feld fahren. Und genau das war das Erfolgskonzept des siegreichen Porsche: von Platz 35 zum Sieg

die Box – und lag auch im Ziel nur auf Platz 3. Die Gegner kamen nämlich ohne einen sogenannten Splash&Dash-Stopp über die Runden – na ja, zumindest mit Glück: Alle GTLM-Teams stoppten eine Stunde vor Schluss, doch das Tempo war hoch und der Spritstand war knapp.

### Porsche mit Sprit-Poker?

Und vielleicht pokerten ja auch einige ein klein wenig, zum Beispiel der siegreiche Elfer: Nick Tandy lag eine Stunde vor Schluss auf Platz 2 hinter Ryan Briscoe im brutal schnellen Ford GT mit der Nummer 67. Rückstand: vier Sekunden. Porsche tankte in Runde 300, Ford in Runde 301 – plötz-

lich führte Porsche. Deren Stopp war 2,8 Sekunden schneller, dazu hatte Tandy eine Mega-Inlap hingezaubert. Hatte Porsche beim kürzeren Stopp weniger Sprit eingefüllt, um die Führung zu ergattern? Und spekulierten sie damit auf eine weitere Gelbphase?

Im Ziel gab Tandy zu: „Ohne die letzte Gelbphase 15 Minuten vor Schluss hätten wir es wohl nicht ohne einen Splash ins Ziel geschafft.“ Diese drei Runden unter Gelb retteten Porsche. Und versauten das Rennen für den zu diesem Zeitpunkt drittplatzierten Ford GT von Dirk Müller, Joey Hand und Sébastien Bourdais. „Wir waren bei der Reichweite sortiert, weil Joey Hand vorher viel Benzin gespart hatte“, sagte Dirk Müller. „Alle anderen hätten ohne diese letzte kurze Gelbphase nachtanken müssen – nur wir nicht.“

Immerhin kam Müller noch auf Platz 2 nach vorne, denn Ryan Briscoe geriet im zweitplatzierten Ford GT sieben Minuten vor Rennende beim Überholen mit einem GTD-Auto aneinander und drehte sich – Rückfall auf Platz 6. Der lachende Sieger war Porsche, die ein wahres Super-Sebring-Wochenende zu verzeichnen hatten: Nach dem Klassensieg in der WEC am Freitag wiederholten die Rennschwaben auch den Vorjahreserfolg in der GTLM-Klasse der IMSA-Serie.

Kein Rennen in der GTLM-Klasse kommt ohne kleinere Diskussionen zur Balance of Performance (BOP) aus, wir kennen das schon. Nach dem Rennen zeigte man sich bei Ford überrascht, wie schnell der siegreiche Porsche 911 am Ende fahren konnte. Alles nur gute Setup-Arbeit oder doch ein Thema bei der BOP? Drei Stunden vorher hatte man sich bei Porsche die gleiche Frage gestellt – aber bezogen auf Ford.

Da hatte Richard Westbrook im Ford GT mit der Startnummer 67 in seinem Doppelstint dem kompletten Feld zwischen 15 und 30 Sekunden aufgebrummt und war im Mittel seines zweiten Stints fast eine halbe Sekunde pro Runde schneller als das stauende Verfolgerfeld.

Die Relation zwischen Speed und Reichweite war in Summe das Thema, dass das GTLM-Fahrerlager umtrieb. Fassen wir es so zusammen: Porsche und Corvette setzten offenbar stark darauf, dass es in der letzten Rennstunde wie so oft in Sebring noch mal krachen würde und eine letzte Gelbphase kommt. Der siegreiche Porsche wäre ohne die drei Runden unter Gelb wohl nicht durchgekommen.

### Speed versus Reichweite

Ford schien die Strategie zu splitten: Die #66 von Dirk Müller war darauf angesetzt durchzukommen, die #67 von Ryan Briscoe setzte auf Speed und ein bisschen Risiko – ebenso wie der siegreiche Porsche, der sich die Führung mit einem tendenziell kürzeren Stopp und damit weniger Sprit bei der vorletzten Gelbphase eine Stunde vor Schluss schnappte.

Die Relation zwischen Speed und Reichweite stand auch bei BMW im Fokus: Zumindest die Nummer 24 von Jesse Krohn, John Edwards und Philipp Eng war immer in Sichtweite der Spitze, doch die Waffe BMW M8 GTE blieb im Finale stumpf. „Wir fahren mit deutlich weniger Kraftstoff pro Stint als im Vorjahr“, sagte Sportchef Jens Marquardt. „Daher mussten wir uns bei jedem Stint in den Rhythmus der Gegner hineinhungern. Das ging letztlich zulasten des Speeds – und damit hatten wir am Ende nicht die Track-Position, um aufs Podium zu kommen.“

Das GTLM-Rennen in Sebring war ein Lehrbuch dafür, wie man über eine offene Regelung der Gelbphasen guten Motorsport produziert. Das Buch sollte man ins Französische übersetzen ... ■

## IMSA-MEISTERSCHAFT

### ZWEITER SAISONLAUF IN SEBRING (FLORIDA, USA)

**Länge der Strecke:** 6,019 Kilometer; **Renndistanz:** 348 Runden = 2094,612 Kilometer; **Pole-Position DPI-Klasse:** Dane Cameron; Penske-Acura DPI (#6) 1.45,865 min; **Pole-Position GTLM:** Patrick Pilet; Porsche 911 RSR (#911) 1.55,899 min; **Pole-Position GTD:** Trent Hindman; Shank-Acura NSX (#86) 1.59,917 min; **Schnellste Rennrunden:** DPI: Harry Tincknell (Mazda) 1.47,472 min; GTLM: Sébastien Bourdais (Ford) 1.57,478 min; GTD: Spencer Pumpelly (Lamborghini) 2.01,171 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1. DPI	#31	Nastr/Curran/Derani	Whelen-Cadillac-DPI	12:00.15,925 h
2. DPI	#10	Taylor/Van der Zande/Vaxivière	WTR-Cadillac-DPI	+1,030 sec
3. DPI	#5	Albuquerque/Barbosa/Hartley	Mustang-Cadillac-DPI	+4,023 sec
4. DPI	#7	Taylor/Castroneves/Rossi	Penske-Acura-DPI	+11,331 min
5. DPI	#54	Dumas/Bennett/Braun	Core-Nissan-DPI	+1 Runde
6. DPI	#55	Bomarito/Tincknell/Pla	Joest-Mazda-DPI	+2 Runden
7. DPI	#85	Goikhberg/Vautier/Piedrahita	JDC-Miller-Cadillac-DPI	+2 Runden
8. DPI	#84	Trummer/Simpson/Miller	JDC-Miller-Cadillac-DPI	+3 Runden
9. DPI	#6	Cameron/Montoya/Pagenaud	Penske-Acura-DPI	+9 Runden
10. GTLM	#911	Pilet/Makowiecki/Tandy	Porsche 911 RSR	+18 Runden
11. GTLM	#66	Müller/Hand/Bourdais	Ganassi-Ford GT	+18 Runden
12. GTLM	#3	García/Magnussen/Rockenfelder	Corvette C7.R	+18 Runden
13. GTLM	#24	Krohn/Edwards/Eng	Rahal-BMW M8 GTE	+18 Runden
14. GTLM	#912	Vanthoor/Bamber/Jaminet	Porsche 911 RSR	+18 Runden
15. GTLM	#67	Westbrook/Briscoe/Dixon	Ganassi-Ford GT	+18 Runden
16. GTLM	#25	Blomqvist/De Phillippi/Herta	Rahal-BMW M8 GTE	+19 Runden
17. LMP2	#38	Masson/Evans/Cassels	Performance-Tech-Oreca-LMP2	+26 Runden
18. GTLM	#4	Fässler/Gavin/Milner	Corvette C7.R	+27 Runden
19. GTD	#11	Ineichen/Bortolotti/Breukers	Grasser-Lamborghini Huracán GT3	+28 Runden
20. GTD	#44	Potter/Lally/Pumpelly	Magnus-Racing-Lamborghini Huracán GT3	+28 Runden



Die Toyota TS050 waren beim Sebring-Debüt der Sportwagen-WM allein auf weiter Flur

# Nicht-Rennen in Sebring

Beim ihrem ersten Rennen in Sebring lieferte die Topklasse der Sportwagen-WM Schmalspurkost: Toyota holte völlig ungefährdet und ungefordert den fünften Doppelsieg in der Saison 2018/19. Die privaten LMP1 ohne Hybrid waren grausam chancenlos.

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

**N**ach exakt 48 Minuten klappten die meisten Journalisten in Sebring ihre Notizbücher zu: Die beiden Werks-Toyota hatten nach nicht mal einem Achtel der Rennstrecke bereits eine volle Runde Vorsprung auf die privaten LMP1 ohne Hybrid herausgefahren. Ein amerikanischer Rennfan spottete: „Wenn uns die IMSA-Serie so einen Mist auftischen würde, dann hätten sie binnen kürzester Zeit keine Zuschauer mehr.“

Das Nicht-Rennen an der Spitze des Feldes konnte nur Toyota zufriedenstellen: Den fünften

Doppelsieg im sechsten WM-Lauf fuhr das deutsche TMG-Werks-Team im Vorbeigehen ein. Für Fernando Alonso, Sébastien Buemi und Kazuki Nakajima war es der dritte Triumph und der erste seit dem Le-Mans-Sieg 2018, denn die Teamkollegen Mike Conway, José María López und Kamui Kobayashi gewannen die beiden Überseerennen in Japan und China. Vor allem der Sieg in China hatte ein größeres Nachbeben im Toyota-Team zur Folge, denn die Crew mit der Startnummer 8 um Fernando Alonso fühlte sich in Shanghai um den Sieg betrogen. Nach dem Rennen hatte es offenbar eine lautstarke Auseinandersetzung zwischen Alonso und Toyota-Technikdirektor Pascal Vasselon gegeben.

## Unfrieden bei Toyota

Der Franzose bemühte sich in Sebring darum, die Sache klein-zureden. „Die Strategie bei Toyota sieht vor, dass wir das Teamergebnis immer priorisieren. Der starke Regen in Shanghai machte einen Abbruch wahrscheinlich, daher mussten wir sicherstellen, dass immer ein Toyota in Füh-

rung liegt, um den Sieg nicht zu verspielen. Fernando hat bei seinem Sieg in Daytona ja eine ähnliche Erfahrung gemacht.“ Will sagen: Alonso sollte mittlerweile verstanden haben, warum ein Auto vom Team manchmal bevorteilt werden muss. Insider erzählen allerdings, dass die Vorfälle in Shanghai einen spürbaren Riss im Team hinterlassen hätten. Wohl auch deshalb war es für Alonso, Buemi und Nakajima wichtig, endlich wieder mal ein Rennen zu gewinnen – was ihnen in Sebring gelang.

Die Vorentscheidung fiel bereits zur Rennhalbzeit, bis dahin hatte die Nummer 8 das Rennen immer mit einer Marge von 3 bis 10 Sekunden angeführt, je nach Verkehrslage. Doch in Runde 146 touchierte José María López im zweitplatzierten Toyota mit der Startnummer 7 einen zur Überwindung anstehenden GT-Wagen. Das hatte eine Reparatur am Unterboden und Bodywork zur Folge, der Zeitverzug betrug vier Minuten oder zwei Runden.

Toyota kam ohne Gegenwehr zum Handkuss: Die beiden gro-



Das russische SMP-Team holte mit Aleshin, Petrov und Hartley Platz 3

ßen LMP1-Privatteams Rebellion Racing und SMP Racing hatten weder den Speed noch die Zuverlässigkeit, dazu stolperten sie reihenweise über eigene Fehler. Das ursprüngliche BOP-Konzept in der LMP1 sah ja eigentlich mal vor, dass die privaten LMP1 im Rennen im Bereich von einer halben Sekunde hinter den Hybrid-Toyota liegen sollten – in Sebring waren es jedoch mindestens 2,5 Sekunden pro Runde.

Das dokumentiert einerseits, wie planlos die Regelmacher agieren, denn vor dem Sebring-Rennen wurde der Energiegehalt vom Kraftstoff für die LMP1-Privatteams per BOP nochmals reduziert. Andererseits kam die Strecke dem Hybridkonzept der Toyota offenbar sehr entgegen, wie Sieger Sébastien Buemi zu erklären versuchte: „Die Strecke erlaubt es uns sehr gut, Energie über die Bremsen zu rekuperieren. Daher hatten wir nur wenige Fuel-Cuts, um das Spritlimit pro Runde einzuhalten.“

Buemi machte noch einen weiteren Vorteil aus: „Die Strecke ist extrem wellig, da hilft uns natürlich der Allradantrieb beim Herausbeschleunigen aus den

langsamen Ecken.“ Dazu haben nur die beiden Toyota eine hydraulische Wirkverbindung zwischen Vorder- und Hinterachse (FRIC, also „interlinked suspension“) sowie Trägheitsdämpfer – und beides half extrem, um die Aero-Plattform auf den brutalen Bodenwellen in Sebring stabil zu halten.

In Abwesenheit der Privatteams von Ginetta und Kolles war die Gegenwehr auch numerisch nahe null. SMP ergatterte mit Mikhaïl Aleshin, Vitaly Petrov und Brendon Hartley den letzten Podiumsplatz, hatte aber im Ziel 11 Runden Rückstand – wobei drei Gelbphasen den Zeitverzug hier sogar noch eingrenzten.

### SMP staubt Platz 3 ab

Die eher bedächtige Pace war auch der Tatsache geschuldet, dass Ex-F1-Pilot Petrov sichtliche Mühe mit der Strecke hatte und deutlich langsamer war als seine SMP-Teamkollegen. Ein Reifenschaden am Ende des zweiten Stints sorgte für weiteren Zeitverlust durch die notwendigen Reparaturen.

Das SMP-Schwesterauto von Stéphane Sarrazin, Egor Orudzhev

**Toyota verwendet eine hydraulische Wirkverbindung zwischen Vorder- und Hinterachse, dazu fahren sie mit Trägheitsdämpfern – das half, um die Aero-Plattform auf den Bodenwellen in Sebring stabil zu halten.**

und Sergey Sirotkin hatte einen heftigen Unfall zu verzeichnen, als Orudzhev versuchte, den DragonSpeed-BR1 in Turn 1 außenherum auf der dreckigen Spur zu überholen. Das Manöver ging in die Hose, der Einschlag in die Reifenstapel bedeutete das Aus nach 62 Rennrunden.

Rebellion Racing, die traditionell noch den stärksten Eindruck in der LMP1-Privatblase hinterlassen, wurde noch ärger gebeutelt als das russische SMP-Team.

Den Anfang machte das Auto mit der Startnummer 3 von Mathias Beche, Neel Jani und Bruno Senna: Gleich zu Beginn gab es Probleme mit der Gangbetätigung, die Reparatur dauerte acht Minuten. Danach verzeichnete Beche zwei Dreher und zu guter Letzt war in Runde 138 Feierabend, als ein Ausweichmanöver im Überrendungskampf mit einem Ferrari massive Beschädigungen am Unterboden sowie an der Hinterradaufhängung zur Folge hatte.

### Das LMP1-Lotto: 4 aus 7

Das Schwesterauto von Thomas Laurent, Gustavo Menezes und Nathanaël Berthon sah immerhin lange Zeit wie der sichere Dritte aus, bis zwei Stunden vor Schluss eine Reihe von Reparaturstopps notwendig wurde, um Elektrikprobleme zu kurieren. Man tauschte erst die ECU, dann die Getriebesteuerung und schließlich die Getriebebetätigung – am Ende kam man abgesehen auf Platz 4 ins Ziel.

Der verbliebene DragonSpeed-BR1 schied nach 143 Runden aus, ebenfalls mit Elektrikproblemen. Von sieben LMP1-Autos kamen somit ganze vier ins Ziel. ■

## SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

### SECHSTER WM-LAUF IN SEBRING (USA)

**Länge der Strecke:** 6,019 Kilometer; **Renndistanz:** 253 Runden = 1522,807 Kilometer; **Pole-Position LMP1:** Toyota (#8) 1:40,318 min; **Pole-Position LMP2:** Jackie-Chan-Oreca (#38) 1:47,558 min; **Pole-Position GTE:** Porsche 911 (#92) 1:57,500 min; **Schnellste Rennrunde LMP1:** Kamui Kobayashi, Toyota (#7), 1:41,800 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** Nyck de Vries, Dallara P217-Gibson (#29), 1:48,990 min; **Schnellste Rennrunde GTE:** Davide Rigon, Ferrari 488 (#71), 1:58,701 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
LMP1	#8	Buemi/Alonso/Nakajima	Toyota TS050 Hybrid	8:00.38,186 h
LMP1	#7	Conway/Kobayashi/López	Toyota TS050 Hybrid	+1 Runde
LMP1	#11	Aleshin/Petrov/Hartley	SMP-BR Engineering BR1	+11 Runden
LMP2	#37	Heinemeier-Hansson/King/Stevens	Jackie-Chan DC Racing-Oreca	+14 Runden
LMP2	#36	Lapierre/Thiriet/Negrão	Alpine-Signatech A470	+14 Runden
LMP2	#31	Gonzales/Maldonado/Davidson	DragonSpeed-Oreca	+16 Runden
LMP1	#3	Berthon/Menezes/Laurent	Rebellion R13-Gibson	+16 Runden
LMP2	#50	Creed/Ricci/Jeanette	Larbre-Ligier JSP217	+19 Runden
LMP2	#29	Van Eerd/Van der Garde/De Vries	Racing Team Nederland-Dallara P217	+23 Runden
GTE-Pro	#91	Bruni/Lietz	Manthey-Porsche 911 RSR	+27 Runden
GTE-Pro	#81	Tomczyk/Catsburg/Sims	MTEK-BMW M8 GTE	+27 Runden
GTE-Pro	#67	Tincknell/Priault/Bomarito	Chip-Ganassi-Ford GT	+28 Runden
GTE-Pro	#51	Pier Guidi/Calado/Serra	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+28 Runden
GTE-Pro	#92	Estre/Christensen	Manthey-Porsche 911 RSR	+28 Runden
GTE-Pro	#71	Rigon/Bird/Molina	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+28 Runden
GTE-Pro	#82	Farfus/da Costa/Spengler	MTEK-BMW M8 GTE	+28 Runden
GTE-Pro	#63	Magnusson/Garcia/Rockenfeller	Pratt&Miller Corvette C7.R	+28 Runden
GTE-Pro	#97	Lynn/Martin	AMR-Aston-Martin Vantage	+29 Runden
GTE-Pro	#95	Sorensen/Thim/Turner	AMR-Aston-Martin Vantage	+29 Runden
GTE-Am	#77	Ried/Andlauer/Campbell	Dempsey Proton-Porsche 911 RSR	+32 Runden
GTE-Am	#54	Flohr/Castellacci/Fischella	Spirit of Race-Ferrari 488 GTE	+32 Runden
GTE-Am	#56	Bergmeister/Perfetti/Lindsey	Project-1-Porsche 911 RSR	+32 Runden
GTE-Am	#86	Wainwright/Barker/Freining	Gulf Racing-Porsche 911 RSR	+32 Runden
GTE-Am	#70	Ishikawa/Beretta/Cheever	MR Racing-Ferrari 488 GTE	+33 Runden
GTE-Am	#90	Yoluc/Adam/Eastwood	TF-Sport-Aston Martin Vantage	+33 Runden

## WM-STÄNDE

### FAHRER LMP1

1.	Fernando Alonso	135 Punkte
1.	Sébastien Buemi	135
1.	Kazuki Nakajima	135
2.	José María López	120
2.	Mike Conway	120
2.	Kamui Kobayashi	120

### TEAMS LMP1

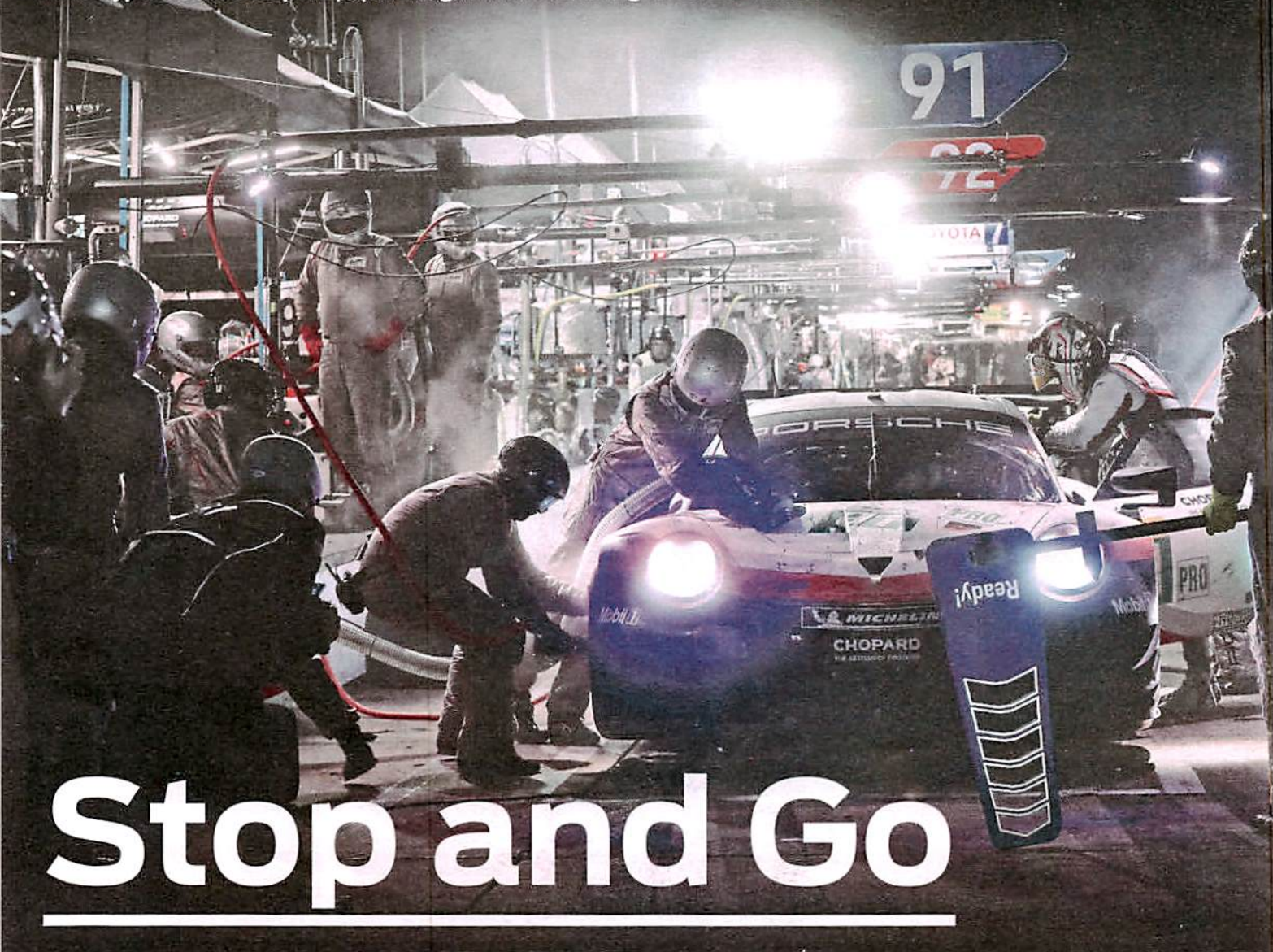
1.	Toyota Gazoo Racing	151 Punkte
2.	Rebellion Racing	98
3.	SMP Racing	71
4.	ByKolles Racing	22

### FAHRER GTE-PRO

1.	Kévin Estre	125 Punkte
1.	Michael Christensen	125
2.	Richard Lietz	100
2.	Gianmaria Bruni	100
3.	James Calado	80,5
3.	Alessandro Pier Guidi	80,5
4.	Stefan Mücke	69

### HERSTELLER GTE-PRO

1.	Porsche	227 Punkte
2.	Ferrari	127
3.	Ford	125
4.	Aston Martin	102
5.	BMW	87



# Stop and Go

Guten Motorsport mit ernsthaftem Wettbewerb gab es beim WEC-Rennen in Sebring wegen des Totalausfalls der Topklasse nur in der GTE-Klasse: Erst beim allerletzten Stopp eroberten Richard Lietz und Gianmaria Bruni im 911 RSR die Führung und schnappten BMW den Sieg vor der Nase weg.

Von: **Marcus Schurig**

**D**as Rennen in der GTE-Pro-Klasse war noch der unterhaltsamste Teil eines überdurchschnittlich faden Rennens der Sportwagen-WM in Sebring. So richtig Pfeffer war aber auch im GT-Duell zunächst nicht drin: Ab Rennhälfte entspann sich zwar ein netter Dreikampf zwischen dem zu diesem Zeitpunkt führenden Ford GT (#67) von Harry Tincknell, Jonathan Bomarito

und Andy Priaulx, dem BMW M8 GTE von Nicky Catsburg, Martin Tomczyk und Alexander Sims sowie dem Porsche 911 RSR von Richard Lietz und Gianmaria Bruni. Allerdings ging die Schere bei den Boxenstoppintervallen zwischen dem BMW sowie dem Ford und dem Porsche in der zweiten Hälfte des auf acht Stunden oder 1000 Meilen angesetzten Rennens zügig immer weiter auseinander: BMW musste die Stints in der ersten Rennphase verkürzen, weil die Reifen nicht durchhielten – dieser Reichweitennachteil vom Reifen sollte sie am Ende noch teuer zu stehen kommen.

## BMW mit Reifenproblemen

Bei der Serie der vorletzten Stopps wurde das Dilemma offenbar: BMW tankte sieben Runden früher als Porsche und Ford, beim letzten Stopp ging das Delta auf acht Runden auseinander. Der BMW stoppte, als noch 71 Minuten zu fahren waren. Spätestens hier war klar, dass der führende Rahal-BMW noch einen Splash&Dash-Stopp kurz vor Ende benöti-

**„Am frühen Abend hatten wir noch leichtes Übersteuern, doch mit fallenden Temperaturen neutralisierte sich das – ab da war es einfach perfekt!“**

Porsche-Pilot Richard Lietz

gen würde, denn die maximale Reichweite mit einer Tankfüllung – ohne mögliche Unterbrechungen durch Gelbphasen – liegt bei knapp über 60 Minuten.

Doch 24 Minuten vor Ende des Rennens stellte sich heraus, dass man die Rechnung ohne das Wetter gemacht hatte: Erst begann es leicht zu regnen, zwei Runden später platterte es richtig runter. Damit mussten dann doch alle GTE-Teams und mit ihnen die Top 3 noch mal an die Box.

Doch der BMW-Nachteil bei der Reichweite war nicht völlig elimi-

niert, denn neben dem fälligen Wechsel auf Regenreifen musste der M8 GTE auch nachtanken. So dauerte der letzte Stopp bei der Startnummer 81 exakt 61 Sekunden – der Porsche von Gianmaria Bruni konnte in 55 Sekunden abgefertigt werden. Vor diesem letzten Stopp hatte der BMW noch mit zehn Sekunden geführt. Doch Bruni hatte bei der Inlap mit Slicks auf nasser Fahrbahn noch ein wenig gezaubert und sechs Sekunden herausgeschunden. Das alles zusammen brachte den späten Führungswechsel: Bruni lag vor BMW-Schlussfahrer Catsburg – aber nur mit zwei Sekündchen.

Der Niederländer startete sofort eine Attacke und verkürzte den Rückstand in einer Runde auf null, doch just in diesem Moment musste Rennleiter Eduardo Freitas zum dritten Mal in diesem Rennen das Safety Car auf die Bahn schicken: LMP2-Pilot Loïc Duval hatte seinen TDS-LMP2 in die Reifenstapel gedroschen.

Das Rennen wurde wegen der fälligen Bergung nicht mehr freigegeben, das Porsche-Duo Lietz



Beim Start führten die WM-Leader Kévin Estre und Michael Christensen



Erster WM-Saisonsieg für Michael Christensen und Richard Lietz in Sebring



Martin Tomczyk, Nicky Catsburg und Alex Sims holten im BMW Platz 2



PORSCHE

PORSCHE

PORSCHE

BMW

**GTE-AM-SIEG FÜR PROTON**

Christian Ried, Julien Andlauer und Matt Campbell holten sich mit dem 911 RSR des Dempsey-Proton-Teams den Sieg in der GTE-AM-Klasse. Nach Le Mans, Silverstone und Shanghai ist das bereits der vierte WM-Erfolg in der Super-Saison 2018/2019. Matt Campbell hatte in der Schlussphase im Regen den größten Druck: „Die Bedingungen waren wirklich schwierig, aber ich habe den Sieg dennoch nach Hause gebracht. Ich bin erleichtert, denn im Regen kann schnell mal was schiefgehen.“

**DOUBLEHEADER-ZUKUNFT**

Zum ersten Mal starteten die IMSA-Serie und die WEC gemeinsam in Sebring. Der Hintergedanke für die WEC ist klar: Der Event ist ein Selbstläufer, der über mehrere Tage weit über 160000 Zuschauer anlockt – so lässt sich die Zuschauerstatistik aufhübschen, was bei den alten WM-Läufen in Austin eher nicht möglich war. Der Hintergedanke für die IMSA ist ebenfalls klar: Die Einladung an die WEC, beim zuschauerstärksten Event der US-Serie antreten zu dürfen, stärkt die angespannten politischen Beziehungen. In Sebring ging fast unter, dass die Amis das Hypercar-Reglement nicht übernehmen werden. Der Vertrag zwischen IMSA und WEC läuft über ein Jahr plus Option. Damit ist es sehr wahrscheinlich, dass der Doubleheader auch 2020 stattfinden wird.

**DAUERSTRESS IN SEBRING**

Für jene, die in beide Serien involviert sind, war Sebring eine unangenehme Erfahrung: Mechaniker, Ingenieure und Journalisten stöhnten unter der Dauerbelastung, die sich am Freitag und Samstag zu 20-Stunden-Tagen auftürmte. Nicht auszudenken, was passiert wäre, hätte man den ursprünglichen Plan umgesetzt: Danach wäre der WEC-Lauf am Sonntagmorgen um 02.00 Uhr gestartet worden.

und Bruni holte seinen ersten Sieg in der Super-Saison vor dem BMW-Trio Catsburg, Tomczyk und Sims. „Ab Rennmitte waren wir gut dabei, das Auto war sehr konstant und wir konnten uns vom Ford absetzen“, sagte Bruni.

**Porsche: Perfektes Setup**

Ein Schlüssel lag darin, das Setup und damit auch die Reifennutzung in das richtige Fenster zu bringen, wie Lietz erklärte: „Das Temperatur-Delta für das Setup war sehr groß. Das Rennen startete am frühen Nachmittag bei hohen Temperaturen, und es endete bei kühlen Temperaturen um Mitternacht – das war nicht einfach. Wir haben zu Beginn noch gebrauchte Reifen verwendet, so dass wir für das Finale frische Reifensätze zur Verfügung hatten. Wir hatten am frühen Abend minimales Übersteuern, aber mit den fallenden Temperaturen neutralisierte sich das – ab da war es einfach nur perfekt.“

Bei Ford war man dagegen missgelaunt: Obwohl die Startnummer 67 zur Rennmitte eine

solide Führung etabliert hatte, musste man sich am Ende mit Platz 3 zufriedengeben. „Wir hatten nicht die Pace von Porsche und BMW, das hat im Wesentlichen mit der BOP zu tun“, referierte Andy Priaulx. „Wir haben zu wenig Leistung, womit wir oft im Verkehr hängen bleiben. Dazu produzieren wir unsere Rundenzeit anders als die Klassengegner. Wir bremsen tief in die Kurven hinein – was dir aber im Verkehr nicht hilft, weil man es da nicht umsetzen kann. Über eine Runde sind wir recht gut, über den Stint im Verkehr nicht.“

Der zweite Werks-Porsche von Michael Christensen und Kévin Estre wäre bezogen auf seine Grund-Pace ebenfalls bei der Musik gewesen, mal ganz abgesehen davon, dass die Führenden in der GT-Fahrerweltmeisterschaft das Rennen von der Pole-Position in Angriff nehmen konnten. Doch zum einen dauerte ein Stopp circa 10 Sekunden länger, weil das Team ein beschädigtes rechtes Rücklicht tauschen musste. Und dann touchierte Estre im direk-

ten Duell den Aston Martin Vantage von Darren Turner – was in einer Stop&Go-Strafe resultierte. „Insofern haben wir mit Platz 5 den Schaden noch ganz gut begrenzen können“, hielt Estre nach dem Rennen fest.

**Ferrari fehlte Topspeed**

Die beiden Aston Martin ließen sich nur einmal kurz zur Rennmitte in der Spitzengruppe blicken und versanken dann am Ende des Feldes: Erstens hatten die Briten in der Nacht nicht mehr ganz die Pace, dazu wurde das eine Auto durch den erwähnten Unfall samt Reparatur und Tausch des Heckdiffusors zurückgeworfen. Der Schwesterwagen musste bei einfallender Nacht an die Box, um die defekte Nummerntafel zu tauschen.

Die beiden Ferrari hielten sich konstant im Mittelfeld und beendeten das Rennen ebendort auf den Plätzen 4 und 6. „Wir haben zu wenig Leistung und verlieren bei der Beschleunigung und dem Topspeed“, erklärte 488-Pilot James Calado. ■



TOYOTA

# Hypercars ohne Hype

Die Sportwagen-WM hat weiter keine Richtung bei der zukünftigen Topklasse: Vor zwei Wochen wurde das Hypercar-Reglement für 2020 um die Möglichkeit erweitert, Straßenautos einzusetzen und das Hybridsystem wegzulassen. Der Applaus im Fahrerlager in Sebring hielt sich in Grenzen.

Von: **Marcus Schurig**

**D**ie abrupte Kehrtwende, die vor drei Wochen nach einem Krisenmeeting mit Vertretern von McLaren, Aston Martin, Red Bull und Ferrari vorbereitet und eine Woche später vom FIA Weltrat abgesegnet wurde, stieß bei potenziell interessierten Herstellern in Sebring auf Kopfschütteln. Die Regelgeber ACO und FIA stecken in der Sackgasse: Das im Dezember 2018 verabschiedete Hypercar-Regelwerk, das die aktuellen LMP1-Autos durch Prototypen mit Verbrennungsmotor (um 680 PS) und Hybridsystem (mit 286 PS) samt Allradantrieb ersetzen sollte, hat nicht einen einzigen Hersteller zur Zusage bewegen können. Und die Uhr tickt erbarmungslos: Die neuen Autos sollen im September 2020 fertig sein – schon jetzt fast ein Ding der Unmöglichkeit.

Der WM-Promoter ACO hatte mit einer großen Präsentationstournee bei den Herstellervor-

ständen für das Reglement gewonnen – und zwar unter Umgehung der Sportabteilungen. Dieses Unterfangen hat offensichtlich aber niemanden vom Einstieg überzeugen können. Insofern ist es nachvollziehbar, dass man nun das Fenster der Möglichkeiten erweitert: Hersteller können nun auf Hybridantrieb komplett verzichten, womit man sich letztlich dem annähert, was die nordamerikanische IMSA-Serie mit ihrer hybridlosen DPI-Klasse bereits lange vorexerziert hat. Hybride und nicht Hybride sollen gegeneinander gebalanciert werden – damit wird die Topklasse zu einer BOP-Klasse.

Die beiden Themenkomplexe Hybrid und Allradantrieb wurden von fast allen Herstellern dafür verantwortlich gemacht, dass die Kosten für einen Einstieg in die Hypercar-Kategorie deutlich über dem liegen, was der ACO in einer Musterkalkulation veranschlagt hatte. Der ACO sagt, bei mehrjähriger Amortisation lägen die Kosten für ein Zweiwagenteam in der WEC bei maximal 20 Millionen Euro pro Saison, die Schätzungen der Hersteller liegen bei 40 bis 60 Millionen Euro. Auch unter dieser Betrachtung macht die Öffnung des Reglements für Fahrzeuge ohne Hybridantrieb noch Sinn.

## Fragen bei der Sicherheit

Absolut keinen Sinn macht die Zulassung von Straßenautos. Die Vergangenheit hat mehrfach gezeigt, dass die Adaption von Straßenautos für den Rennsport immer teurer ist als gleich einen

**Spätestens im Mai beim nächsten WM-Lauf in Spa muss der ACO beim Hypercar-Reglement Farbe bekennen – sonst schließen sich alle Zeitfenster für 2020**

rennrassigen Prototyp zu bauen. Ein straßenbasiertes Hypercar ist nach allgemeiner Einschätzung deutlich teurer als das ursprüngliche Hypercar-Konzept.

Zweitens gibt es bei Straßenautos immer bauliche und technische Konzeptunterschiede, die bei der Performance über eine BOP auszugleichen sind. Drittens wären weiterhin Prototypen erlaubt, wie im Dezember 2018 verabschiedet, sodass obendrein eine BOP als Ausgleich zwischen Prototyp und Straßenauto notwendig wäre. Obendrauf käme dann noch eine BOP für Hybride und Nichthybride...

Dazu wurden im Fahrerlager von Sebring Sicherheitsbedenken formuliert. Das aktuelle LMP1-Reglement hat über die Jahre mehrere Updates bei der Sicherheit erfahren: von den Zylon-Panelen, die den Schutz bei seitlichen Intrusionen verbessern sollen, über sogenannte Crash-Cones bis hin zu Anpassungen bei der Fahrerposition. All das sind rennsportspezifische Dinge, die kein Hersteller der Welt beim

Design von Straßenautos berücksichtigt. Sprich: All das müsste aufwendig nachgerüstet werden.

Es scheint so, als hätten ACO und FIA bei der Entwicklung des neuen Reglements bisher primär auf Toyota gehört – ohne Erfolg. Jetzt werfen sie den drei Herstellern, die das größte Interesse an einem Einstieg zu haben scheinen, einen Ball in den Garten. Insider sagen: Ferrari, Aston Martin und McLaren hätten jetzt bis Anfang Mai Zeit, zu- oder abzusagen. Was dann kommt, ist wohl offen, aber es gibt nur zwei Lösungsmodelle: Entweder man bläst die GTE-Klasse als Super-GTE zur Topklasse auf, oder man vermählt ein Hypercar-Reglement ohne Hybrid mit dem amerikanischen DPI-Ansatz – und verbannt Hybrid komplett.

Damit hätte man dann aber den einzigen Hersteller verprellt, der als gesetzt galt: Toyota. Die Japaner machen aktuell gute Miene zum bösen Spiel. Sie halten die Zulassung von Straßenautos für Unsinn, auch wenn sie das so nicht sagen dürfen oder wollen. Eines ist klar: Toyota ist raus, wenn Hybridsysteme verbannt werden. Das andere Ziel, nämlich ein BOP-System in der Hypercar-Topklasse verhindern zu wollen, hat man aber bereits aufgegeben. Dazu besteht Toyota darauf, dass sie 2020 mit ihrem neuen Auto fahren können – ein weiterer Aufschub ist ausgeschlossen.

## Erste Schuldzuweisungen

Der Dauerzirkus um das Hypercar-Reglement führt schon jetzt zu Schuldzuweisungen: Sehr vorsichtig schiebt der ACO die Schuld für das bisherige Scheitern der FIA in die Schuhe. Auch die Herstellervertreter üben hinter vorgehaltener Hand massive Kritik an der FIA und lancieren ganz unverblümt die Idee, der ACO solle sich doch einfach von der FIA lösen und auf den WM-Titel pfeifen. Nach dem Vorbild von Stéphane Ratel oder Marcello Lotti könnte der ACO sein eigenes Reglement aufsetzen, den Kalender entschlacken und obendrein die horrenden Kosten für den Weltmeisterschaftstitel und den technischen Service der FIA einsparen.

Spätestens im Mai beim nächsten WM-Lauf in Spa muss der ACO endgültig Farbe bekennen und mitteilen, was technisch ab 2020 passieren soll. Das wäre das letzte Zeitfenster, in dem LMP1-Programme theoretisch noch aufgesetzt werden könnten. ■



Am kommenden  
Wochenende startet  
die VLN in die neue  
Saison

# Analyse: GT3-Einbremsung

Nach der verkündeten Leistungsreduzierung für die Top-Klassen geben wir die Antworten auf offene Fragen vor dem Saisonauftakt der VLN.

Von: **Bianca Leppert**

## Wer hat die Leistungsreduzierung gefordert?

In den sozialen Medien kursierte die Behauptung, die FIA hätte die Leistungsreduzierung nicht verlangt. Das stimmt nicht, wie E-Mails belegen. Die FIA legte darin dem DMSB die Reduzierung von fünf Prozent Leistung in den Klassen SP9, SP-Pro und SP-X sehr nahe. Nur wenige Tage vor der anstehenden Streckenabnahme der Nordschleife, die von der FIA durchgeführt wird. Der Druck stieg, weil das Risiko im Raum stand, keine Zulassung mehr für die GT3-Klasse zu bekommen.

## Was ist so problematisch?

Die Leistungsreduzierung senkt laut Experten nur den Topspeed und nicht die Kurvengeschwindigkeit, die das eigentliche Thema ist. Stattdessen ergibt sich sogar mehr Risiko, weil sich Duelle wie mit SP7-Autos mehr in die Kurven verlagern.

## Ist das nicht eine normale BOP-Änderung?

Nein. Natürlich wird die BOP mo-

difiziert, aber der Eingriff ist viel größer als gewöhnlich – es geht um circa 25 PS. Während beim Saugmotor der Air-Restriktor angepasst wird, ist es beim Turbo wie bei Ferrari oder BMW komplexer. In anderen Serien ist er mittels Ladedruck begrenzt, auf der Nordschleife weicht man mit einem Air-Restriktor davon ab. Wird der stark verkleinert, riskiert man, dass der Turbo Schaden nimmt. Das erfordert Prüfstandsläufe und ein neues Mapping, was die Kosten in die Höhe treibt. Besonders wenn – wie bei Ferrari – nur das Wochenend-Team betroffen ist und nicht gesplittet wird. Bei BMW bewegt sich der Aufwand im niedrigen fünfstelligen Bereich.

## Wie kam es dazu?

Laut DMSB war das Thema GT3-Rundenzeiten auf der Nordschleife schon in der vergangenen Saison ein heißes Eisen bei der FIA – wobei man davon in der Öffentlichkeit und auf Seiten der Hersteller wenig mitbekommen hat. Aufgrund des Unfalls von Sophia Flörsch in Macau habe das Thema mehr Brisanz als ohnehin bekommen. Dazu wurde eigens am 15. Januar eine Sitzung der FIA in Paris einberufen. Es soll ein Maßnahmenkatalog nicht nur für Macau, sondern auch für andere Rennstrecken entwickelt worden sein.

Anfang Februar schrieb die FIA den DMSB an und bat mit Fristsetzung um Vorschläge bezüglich der

Nordschleife. Daraufhin antwortete der DMSB mit der Idee, die Reifenspezifikationen zu beschränken (wir berichteten). Das war der FIA offenbar nicht genug. Der zuständige FIA Head of Circuit and Rally Safety, Stuart Robertson, ehemaliger Schnitzer-DTM-Ingenieur, legte dem DMSB eine Leistungsreduzierung um fünf Prozent für die GT3, SP-X und SP-Pro nahe und bat darum, die entsprechende BOP bis zum 4. März zuzusenden – dem Tag der Streckenabnahme. Aufgrund der Vorgeschichte entschied sich DMSB-Sportdirektor Michael Günther, der auch Vizepräsident der FIA Safety Commission ist, dieser Forderung nachzukommen.

## Hätten sich DMSB, ADAC Nordrhein und VLN mehr einbringen müssen?

Einige hätten sich das Szenario gewünscht, dass DMSB, ADAC Nordrhein und VLN nach der Entscheidung mehr in den Dialog (nicht in die Revolte!) mit der FIA getreten wären (die ILN ist nach eigenen Aussagen im Gespräch mit der FIA). Die VLN hat zwar wenig mit der SP9-BOP als auch den Specials-Klassen zu tun, weil die BOP vom Technikausschuss des ADAC Nordrhein gemacht wird und das Special-Reglement ebenfalls, ist aber in die anderen Klassen involviert.

Der Druck der FIA war offenbar da, es lässt sich jedoch darüber streiten, ob man der FIA mit

der notwendigen Nordschleifen-Expertise nicht hätte erklären müssen, dass die Leistungsreduzierung zu mehr Risiko führt.

Unbestritten hat die FIA mehr Mitspracherecht bei der GT3 als in anderen Klassen. Heißt: Die Angleichung der anderen Klassen obliegt dem ADAC Nordrhein und der VLN als Veranstalter. Wobei man diskutieren kann, ob es nicht Chaos gibt, vor dem ersten Lauf in alle anderen Klassen einzugreifen. Im Grunde genommen wurde mit der Vorgabe der FIA eine Kettenreaktion in Gang gesetzt, die viele Zuständigkeiten betrifft. Die Meinungen gehen auseinander, ob es einfacher ist, mit der FIA über Alternativen zu diskutieren oder den Status quo hinzunehmen.

Außer Frage steht, dass man das Thema GT3 auf der Nordschleife im Blick behalten muss und Ideen sammeln sollte, um die Kurvengeschwindigkeiten zu senken. Doch die Leistungsreduzierung macht den Eindruck eines Schnellschusses, der nicht zu Ende gedacht ist. Es gibt Befürworter, die sagen, diese Maßnahme sei alternativlos gewesen, um die GT3 auf der Nordschleife zu erhalten. Sicher ist es notwendig, das Thema anzugehen. Die Umsetzung wirft aber Fragen auf – und das Timing ebenfalls. Wieso forderte man nicht 2018 Pläne für 2019 ein? Und wieso werden zugleich Evo-Kits, die den Kurvenspeed erhöhen, von der FIA homologiert? ■

# „Bin nicht hier, um geliebt zu werden“

Andrea Adamo rückte bei Hyundai vom Kundensport-Chef zum Direktor des Werksteams auf. Der 46-Jährige über erste Eindrücke, Entscheidungen und Veränderungen.

Von: Reiner Kuhn

## Mussten Sie überlegen, ob Sie die Gesamtverantwortung übernehmen?

Nein. An so einem Punkt gibt es nur zwei Möglichkeiten: Man macht den Job, oder man verlässt das Unternehmen. Und wie Sie sehen, sitze ich vor Ihnen.

## Was machten Sie zuerst?

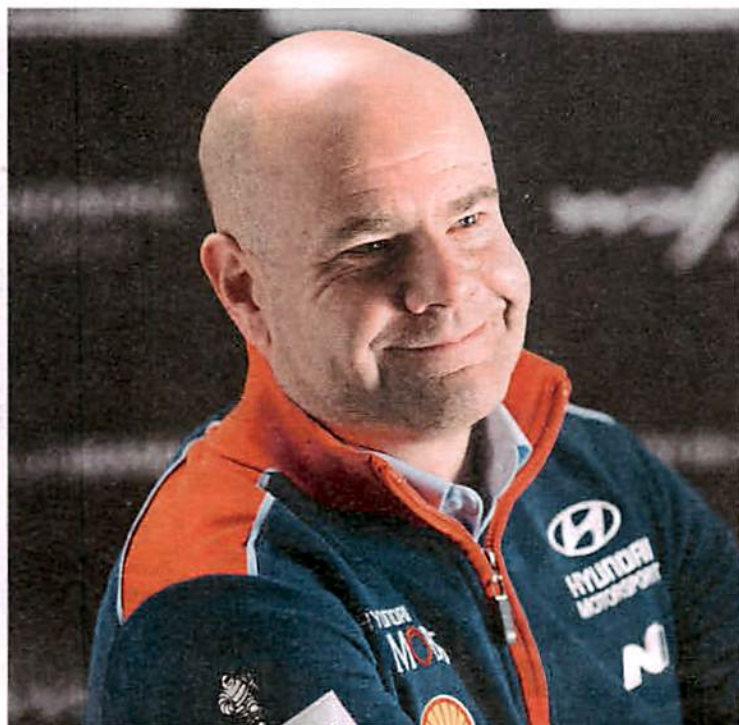
Ich habe versucht zu verstehen, wie das Werksteam funktioniert. Da ich am 20. Dezember kontaktiert wurde und keine Familie habe, konnte ich über Weihnachten schauen, wie das Team, aber auch einzelne Funktionen und Personen organisiert sind. Da ich den Kundensport mit dem i20 R5 und dem i30 TCR weiter leite, ging es in meiner ersten Entscheidung darum, die Verantwortlichkeiten klarer zu definieren. Zum Beispiel stehen nun nur noch die Fahrer und ich Rede und Antwort.

## Auskunft über personelle Veränderungen oder Weiterentwicklungen geben aber auch Sie nicht?

Warum sollte ich? Ich bin dafür, dass unsere Mitarbeiter in Ruhe und konzentriert arbeiten, das gilt nicht nur in der Technik. Für Fragen stehen die Presseabteilung und ich zur Verfügung.

## Thierry Neuville mahnte mehr Cleverness und Aggressivität auch neben der Strecke an. Wird sich im Umgang mit den Wettbewerbern etwas ändern?

Ich respektiere jeden, ob Journalist, FIA-Funktionär oder meine Kollegen. Aber ich bin nicht hier, um geliebt zu werden. Es geht nicht um Respektlosigkeit, sondern darum, eine Position klar zu vertreten. Nicht ich muss zufrieden sein, sondern meine Chefs. Ich werde dafür bezahlt, mit dem Hyundai-Team Erfolge und Titel zu holen.



„Wir haben vier gute Crews und drei Autos. Mein Job ist es, jeweils jene drei zu nominieren, von denen wir uns das beste Resultat versprechen.“

Andrea Adamo

## Nach dem Auftakt in Monte Carlo haben Sie die Hersteller-WM angeführt. Wie sieht Ihr Zwischenfazit nach Mexiko, dem ersten von neun Saisonläufen auf Schotter aus?

Im Sport geht es nicht darum, wo man am Start steht, sondern im Ziel. Mexiko war schlecht für

uns. Das heißt aber nicht, dass die anderen WM-Läufe genauso schlecht für uns laufen.

## Weil Sie was tun?

Arbeiten. Von Mexiko die wahre Leistungsfähigkeit unseres Autos auf Schotter abzuleiten, halte ich für schwierig. Zu Beginn hatten unsere drei Autos Probleme und mussten am Folgetag zuerst auf die Strecke und den Straßenkehrer geben. Am Sonntag waren die Positionen so weit bezogen, dass alle bis zur Powerstage mehr oder weniger taktierten. Es ändert aber nichts daran, dass ich vom Ergebnis enttäuscht und mit unserer Leistung unzufrieden bin.

## In welchen Bereichen herrscht am i20 WRC der größte Handlungsbedarf?

An einem World Rally Car gibt es



Künftig eher selten gemeinsam: Die Dienstwagen von Loeb und Mikkelsen

nicht diesen einen Bereich, es ist ein komplexes Gebilde. Man muss immer an allem arbeiten. Die Kraftübertragung dürfte auf unserer Liste aber weit oben stehen.

## Ihre Fahrer klagten im Vorjahr über extremes Untersteuern auf Asphalt. Wie zuversichtlich reisen Sie nach Korsika?

Wir gehen nirgends hin, um dort zu verlieren. Wir werden immer versuchen, mit unserem Paket das beste Resultat zu erzielen. Nur weil Hyundai im Vorjahr irgendwo ein paar Probleme hatte, bleiben wir nicht zu Hause. Das Team hat daran gearbeitet. In Spanien und beim Auftakt in Monte Carlo sah die Welt schon anders aus.

## Andreas Mikkelsen war neben Thierry Neuville für alle 14 WM-Läufe gesetzt. Warum startet auf Korsika neben Neuville und Dani Sordo nun Sébastien Loeb?

Ganz einfach: Wir haben vier gute Crews und drei Autos. Mein Job ist es, jeweils die besten drei zu nominieren. Also fahren auch in Frankreich jene drei, von denen wir uns das beste Resultat versprechen.

## Bei seinem zweiten Start in Argentinien wurde Loeb Dritter, danach hat er achtmal in Folge gewonnen. Steht der Rekordweltmeister auch in Argentinien am Start?

Am 26. März ist Nennungsabschluss für Argentinien, dann werden Sie es erfahren.

## Anders gefragt, wovon hängt die Entscheidung ab?

Da gibt es einige Kriterien, angefangen von der Startposition.

## Steht Loeb für mehr als die sechs geplanten Saisonläufe zur Verfügung?

Wir haben einen Vertrag, natürlich steht er zur Verfügung. Wo er fährt, ist die Entscheidung von mir und dem Team. Wir haben für ihn genauso einen Plan wie für die anderen Crews. Loeb ist für mich ein Fahrer wie jeder andere auch.

## Soll also heißen, nur Thierry Neuville ist gesetzt?

Im Moment ja. ■



Spektakulär: Die EM-Saison beginnt mit dem Tanz auf der Vulkan-Insel

# Der schmale Grat

Die Rallye-EM blüht weiter auf. Beim Saisonauftakt auf den Azoren starten über 20 Teams mit Autos aus der kontinentalen Topkategorie R5. Während Marijan Griebel im VW Polo R5 auf Titeljagd geht, wollen drei deutschsprachige U27-Junioren auf internationaler Bühne Erfahrungen sammeln.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**ie Rallye-EM präsentiert sich 2019 besonders ausgeglichen: In der bedeutendsten und ältesten kontinentalen Rallyeserie wird jeweils die Hälfte der acht Saisonläufe auf

Schotter und genauso viele auf Asphalt ausgetragen. Ähnlich gut sieht es beim Teilnehmerfeld aus: Fünf Jahre, nachdem mit Skoda-Pilot Esapekka Lappi letztmals ein Werksfahrer Europameister wurde, streiten sich mehr oder weniger gut finanzierte Privatiers um die EM-Krone.

Nach drei Titeln von Kajetan Kajetanowicz triumphierte im Vorjahr dessen Ford-Markenkollege Alexey Lukyanuk. Doch anders als sein Vorgänger schaffte der Russe nicht den WRC2-Aufstieg und macht sich an die Titelverteidigung. Doch statt mit dem in die Jahre gekommenen Fiesta R5 wird Lukyanuk wie der portugiesische Routinier Bernardo Sousa und der junge Schwede Mattias Adielsson erstmals einen Citroën C3 R5 an den Start bringen. Doch die Konkurrenz ist groß: Gleich drei des noch neueren VW Polo

R5 bringt das österreichische BRR-Team an den Start. Neben dem Ungar Norbert Herczig und Edelprivatier Albert von Thurn und Taxis, der allerdings erst ab dem zweiten von acht Saisonläufen ins Geschehen eingreift, steuert Marijan Griebel das Kundensportmodell aus Wolfsburg.

## Griebel will den Titel

Das Ziel des amtierenden Deutschen Meisters ist klar: Nach den Junior-EM-Titeln in der U27 und U28 will der Pfälzer in die Fußstapfen seines Mentors Armin Kremer treten, der im Jahr 2001 die EM-Krone letztmals nach Deutschland holte. Doch bei der Titeljagd muss Griebel nicht nur auf Lukyanuk aufpassen. Auch den vom Skoda Fabia R5 auf einen Hyundai i20 R5 gewechselten Portugiesen Bruno Magalhães sowie seinen ehemaligen Opel-

Teamkollegen und U27-Titelträger von 2017, Chris Ingram im Skoda Fabia R5, sollte der Polizeikommissar auf der Liste haben. Ingram, mit 24 Jahren Jüngster im Favoritenkreis, hofft, 52 Jahre nach Vic Elford den EM-Titel erstmals wieder nach Großbritannien zu holen.

Der Grat zwischen Erfolg oder Schlappe ist in der Rallye-EM nirgends schmäler als beim Saisonauftakt auf São Miguel, der größte der knapp 1500 Kilometer vom europäischen Festland entfernten und zu Portugal gehörenden Azoren-Inseln. Acht verschiedene Gewinner in den vergangenen acht Jahren versprechen ebenso Hochspannung wie die Tatsache, dass sich seit 2014 nur Vorjahressieger Lukyanuk auch zum Champion krönte.

Noch enger als bei den sechs EM-Junioren über 28 Jahren mit ihren R5-Turboallradlern ist der Wettbewerb in der mit frontangetriebenen R2-Autos ausgefahrenen U27, die allesamt bei den ersten sechs der acht Saisonläufe um EM-Punkte kämpfen. Bei den Jüngsten gelten erneut die Opel-Werksjunioren – in dieser Saison Elias Lundberg und Grégoire Munster – als Titelfavoriten. In zwei privat eingesetzten Adam R2 sitzen Simon Wagner (25) und Roland Stengg (24). Die beiden Österreicher treffen im mit zwölf Teams besetzten U27-Feld auf den Saarländer Roman Schwedt. Für den 19-jährigen EM-Debütanten ist die Rallye Azoren die erste Schotterallye im ungewohnten Peugeot 208 R2. ■

## EM-KALENDER 2019

21.-23.03.	Azoren/P (Schotter)*
02.-04.05.	Gran Canaria/E (Asphalt)*
24.-26.05.	Lettland (Schotter)*
28.-30.06.	Polen (Schotter)*
19.-21.07.	Italien (Asphalt)*
16.-18.08.	Tschechien (Asphalt)*
27.-29.09.	Zypern (Schotter)
01.-03.11.	Ungarn (Asphalt)

\* U27- & U28 -Junioren-EM



Marijan Griebel: Erstmals im VW Polo R5



Roman Schwedt: EM- und Schotter-Debüt im R2



Simon Wagner: Opel Adam stat Peugeot 208

Rallye-WM

## Pechvogel Latvala

Bei Jari-Matti Latvala läuft es mal wieder nicht rund. Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen stellt sich vor den sensiblen Routinier und fordert bessere Technik.

**K**aum hat die Saison begonnen, ist Australien-Sieger Jari-Matti Latvala wieder am Boden. Mit 14 WM-Punkten aus drei Läufen liegt der 33-Jährige noch hinter Hyundai-Teilzeitfahrer Sébastien Loeb auf WM-Rang 8. Noch schlimmer für

den Finnen: Toyota-Neuzugang Kris Meeke hat als WM-Vierter mehr als doppelt so viele WM-Zähler, und Teamkollege Ott Tänak steht an der Tabellenspitze.

Damit Latvala nicht ins Grübeln verfällt und wie so oft in der Vergangenheit verkrampft, versucht Teamchef Tommi Mäkinen, den sensiblen Routinier aufzubauen. „Jari-Matti hat in Mexiko insgesamt eine starke Leistung gezeigt und hatte einfach nur Pech“, analysiert Mäkinen. „Sein zwischenzeitlicher Ausfall ist auf eine defekte Lichtmaschine zurückzuführen“, ärgert er sich und nimmt Zulieferer McLaren in die Pflicht. „Alle Probleme, die wir mit der Motorenkühlung und den Turboladern hatten, sind ausgeräumt. Das erwarte ich auch bei allen anderen Bauteilen.“

Nun testet Toyota nicht nur neue Teile, sondern denkt auch über einen Zulieferer-Wechsel nach. Mäkinen will im Kampf um den Hersteller-Titel sicherstellen, dass sich seine Fahrer keine unnötigen Gedanken über die Technik machen müssen, allen voran Sorgenkind Latvala. ■ RK



Wieder mal am Grübeln: Latvala

International

## Proton Iriz R5 startbereit

Der von MEM entwickelte Proton Iriz R5 hat zum 1. März seine FIA-Zulassung erhalten. Anfang Mai soll das offizielle Wettbewerbsdebüt folgen.

**N**och ein neuer Turboallradler. Der Proton Iriz R5 ist aber kein gewöhnliches Kundensportmodell, denn der von Mellors Elliot Motorsport (MEM) entwickelte Bolide ist der erste Rechtslenker auf dem Markt. Ungewöhnlich ist auch sein Werde-

gang: Das Projekt begann 2016. Ein halbes Jahr nach seinem Debüt beim „Goodwood Festival of Speed 2017“ gewann Firmenjunior Oliver Mellors mit der Eigenentwicklung seines Vaters Chris die heimische Rallye Grizedale. Doch erst jetzt wurde MEMs Proton von der FIA homologiert.

Gut für Eugene Donnelly: Nach ausgiebigen Testfahrten will der fünfmalige irische Asphaltmeister für eine gelungene Premiere sorgen und die versammelte R5-Konkurrenz schlagen. Ziel ist der Gesamtsieg bei der „Killarney Rally of the Lakes“ Anfang Mai. ■ RK



Bald auch offiziell am Start: Der rechtsgelenkte Proton Iriz R5 von MEM

Österreichische Rallye-Meisterschaft – Rebenland Rallye

## Freude und Schrecken

Nach verpatztem Saisonauftakt meldet sich Hermann Neubauer mit einem Sieg zurück. Julian Wagner konnte knapp eine Tragödie verhindern und bleibt als Zweiter Tabellenführer.

Von: Reiner Kuhn

**A**uftaktsieger Julian Wagner kam auch beim zweiten von sieben Läufen in der Österreichischen Rallye-Meisterschaft (ÖRM) am besten aus den Startlöchern.

Doch kaum hatte der 24-jährige Skoda-Pilot mit seinem Fabia R5 die erste Bestzeit markiert, zeigte der sechs Jahre ältere Hermann Neubauer, warum er im Jahr 2016 den Titel holte. Nach kurzer Anlaufphase und der drittschnellsten Zeit brannte der 30-Jährige die weiteren sechs Bestzeiten des ersten Rallyetages

in den Asphalt. Am Samstag ein ähnliches Bild. Diesmal überließ Neubauer seinem jungen Kontrahenten Wagner zwei der ersten drei Bestzeiten, bevor er mit seinem Ford Fiesta R5 das Tempo wieder anzog.

Vier Bestzeiten später hatte der Routinier 28,7 Sekunden Vorsprung. Für Neubauer scheinbar genug, um auf den einmal mehr tückischen, also mit viel Splitt

und rutschigen Stellen aufwartenden Strecken im Rebenland seinem einzigen ernsthaften Verfolger im Schlusspurt die beiden abschließenden Bestmarken zu überlassen. Die Konkurrenz konnte dem Duo nicht folgen. Während Wagner 25,3 Sekunden hinter Sieger Neubauer ins Ziel kam, lag Wagners Markenkollege Günther Knobloch als Dritter knapp drei Minuten zurück.

Trotz gehaltener Tabellenführung war Wagner über das Wochenende alles andere als happy. An einer Sprungkuppe lief unmittelbar vor ihm ein Zuschauer über die Straße und zwang Wagner zum Ausweichen. Mit Glück traf sein Skoda beim folgenden Hochgeschwindigkeitsdreher keinen Baum. „Es hätten drei Menschen sterben können“, schimpfte der geschockte Wagner. ■



Schockiert: Julian Wagner



Zeigt der Konkurrenz auf elf von 16 Prüfungen das Fiesta-Heck: Neubauer

# Tanken oder Shoppen?

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



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

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

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

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

50 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell für zzt. 125,- € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.  
Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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

# Ein echter Kraftzweig

Mehr als 600 PS aus zwei Litern Hubraum – bei einer Laufleistung von 6000 Rennkilometern. Die DTM-Motoren der Generation 2019 sind kleine Technik-Wunderwerke, wie MSa am Beispiel des Audi-Aggregats erfahren hat.

Von: **Michael Bräutigam**

**J**eremy Clarkson bezeichnete die Vorgänge in einem Turbomotor mal folgendermaßen: „Abgasluft geht in den Turbolader und dreht ihn. Zauberei geschieht, und man wird schneller.“ Die Motoringenieure sind tatsächlich Zauberer, oder zumindest Künstler, denn aus einem halb so großen Motor wie bisher holen sie rund 20 Prozent mehr Leistung – natürlich vor allem dank Turbo.

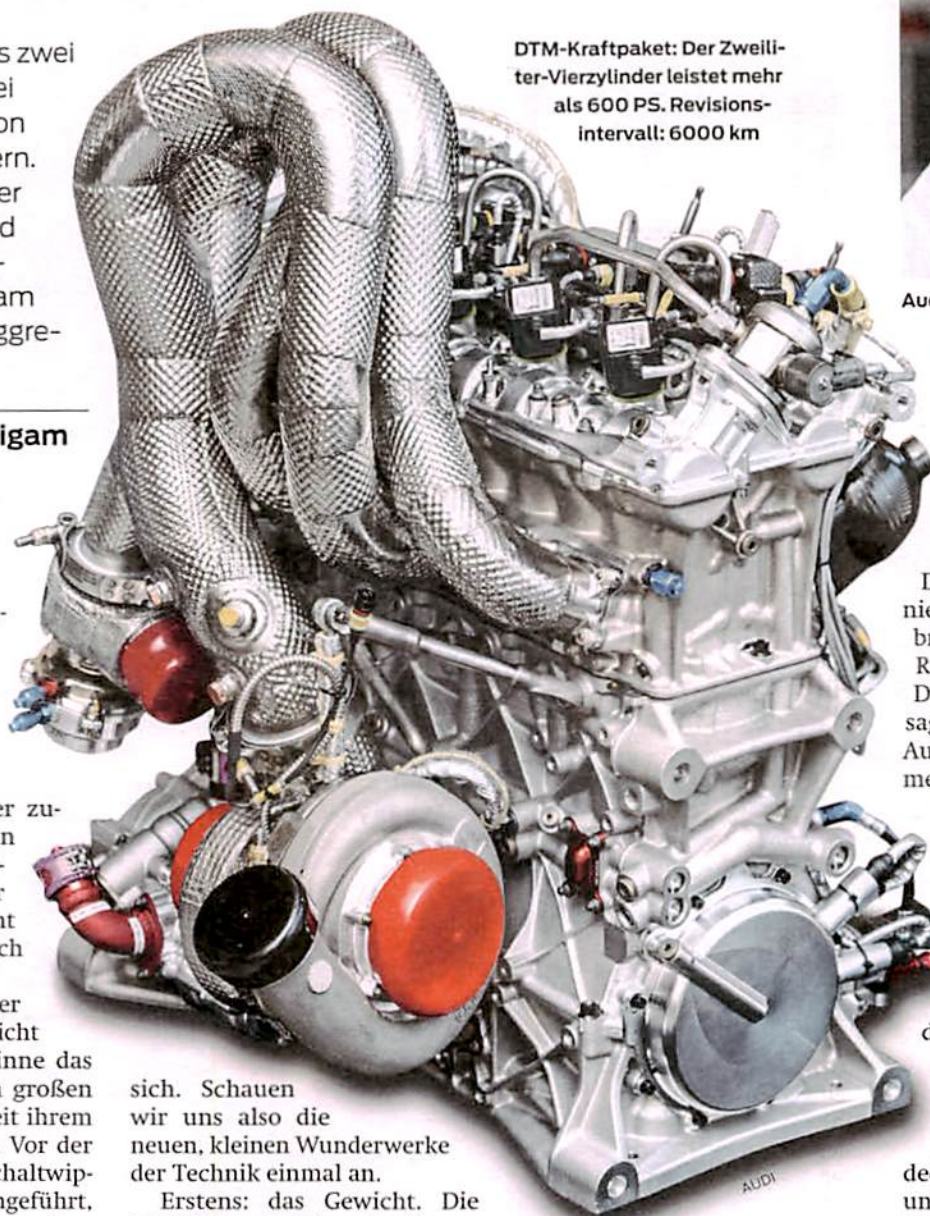
Die Triebwerke unter der Motorhaube sind nicht nur im technischen Sinne das Herzstück der zweiten großen DTM-Regelrevolution seit ihrem Neustart im Jahr 2000. Vor der Saison 2012 wurden Schaltwippen und Monocoques eingeführt, der V8-Sauger aber blieb der Alte.

Beschlossen wurde die Einführung der Triebwerke schon 2014, geplant war sie für die Saison 2017. Pikanterweise aber intervenierte ausgerechnet DTM-Flüchtling Mercedes, sodass die „Steinzeitmotoren“ noch bis einschließlich 2018 vorhielten.

## Vier Jahre Entwicklung

Effektiv arbeitet man bei Audi seit rund vier Jahren am neuen DTM-Motor. Schon vor dem von Mercedes initiierten Moratorium – sowohl bezogen auf die Entwicklung als auch die Einführung – lief der Zweiliter-Vierzylinder-Turbo der Audianer auf dem Hightech-Prüfstand in Neuburg an der Donau.

Mittlerweile hat die neue Motorgeneration im Fall Audi und BMW neun Testtage hinter



DTM-Kraftpaket: Der Zweiliter-Vierzylinder leistet mehr als 600 PS. Revisionsintervall: 6000 km

sich. Schauen wir uns also die neuen, kleinen Wunderwerke der Technik einmal an.

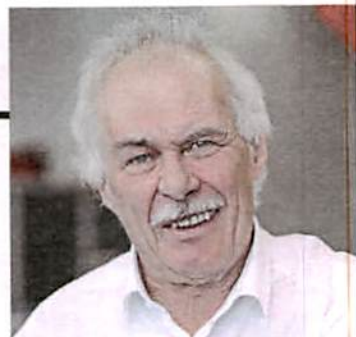
Erstens: das Gewicht. Die DTM-Autos werden in diesem Jahr 50 kg leichter, das Mindestgewicht ohne Fahrer und Sprit sinkt auf 981 kg. Ganz entscheidenden Anteil daran hat der Motor. Brachte der alte V8-Sauger noch 148 kg auf die Waage, wiegt der neue Rumpfmotor gerade einmal 85 Kilogramm. Ein Teil des Gewichtsverlusts wird durch den höheren Kühlbedarf (Ladeluftkühler) wieder egalisiert, unter dem Strich steht dennoch eine beachtliche Diät.

Beim Gewicht handelt es sich um einen Mindestwert, um die Kosten im Zaum zu halten. Weitere Mindest- bzw. Maximalwerte: Maximaldrehzahl 9500/min. Der Motorblock muss mindestens 500 mm lang sein, die Zylinderbohrung muss in der Spanne zwischen 86 und 90 mm liegen. Der maximale Kraftstoffdurch-

satz liegt bei 95 kg/h (Push-to-pass: 100 kg/h). Der Einspritzdruck ist auf 350 bar (Raildruck) limitiert. Ein hoher Wert, doch kein Vergleich zu den Diesel-Direkteinspritzern, die in Le Mans mit rund 3000 bar operierten. Der Turbo ist ein Einheitsbauteil von Garrett, der maximal 3,5 bar Ladedruck liefert.

## Große Herausforderung

Pro Saison und Team dürfen drei Motoren verwendet werden, rechnerisch stehen also jedem Fahrer 1,5 Motoren zu. Bei einer erwarteten Laufleistung für zehn Events (neun Rennwochenenden plus ein gemeinsames Event mit der Super GT) von 6000 Kilometern eine echte Herausforderung für die Entwicklungsingenieure.



Audi-Motorenpapst Ulrich Baretzky

Um bei diesem recht engen Korsett, das natürlich auch zur Kostenreduktion beitragen soll, trotzdem rund 600 PS aus den vier Brennkammern herauszukitzeln, muss jeder Tropfen Benzin ausgequetscht werden. „Der DTM-Motor hat einen extrem niedrigen spezifischen Verbrauch, der sich inzwischen in Regionen bewegt, die früher bei Dieselmotoren üblich waren“, sagt Ulrich Baretzky stolz. Der Audi-Motorenpapst zeichnet gemeinsam mit Stefan Dreyer, Leiter Antriebsstrang beim DTM-Auto, für den neuen Motor verantwortlich. „Der Vierzylinder ist per se kein einfacher Motor. Er ist vor allem sehr schwingungsintensiv“, sagt Baretzky, der unter anderem den Dieselmotor in Le Mans zum Sieger machte.

Zum Vierzylinder kommt der Turbo. „Man hat mehr Stell-schrauben, zum Beispiel Ladedruck, Ladelufttemperatur und Anpassung an die jeweilige Umgebung“, stellt Baretzky die Unterschiede zum Saugmotor und damit die zu überwindenden Schwierigkeiten heraus.

In Sachen Sound hat sich übrigens nicht viel getan. Die alten V8 waren vom Konzept wie zwei gekoppelte Vierzylinder aufgebaut, die Klangnote ist also eine sehr ähnliche wie bei den bisherigen Motoren. Das nur etwas leisere Motorengeräusch wird durch das Anti-Lag-System (ALS) übrigens mehr als wettgemacht. Es sorgt nicht nur dafür, dass der Auspuff beim Gaswegnehmen ordentlich knallt, sondern auch für Feuereffekte. Die Show leidet also nicht. Im Gegenteil. Zudem wird die DTM deutlich schneller. „Die Fahrer steigen alle grinsend aus“, sagt ein Audi-Sprecher. Auch das vermag ein Turbo also herbeizuzaubern. ■

Supercars Australien

# Ford weiter makellos

Dreimal McLaughlin, einmal Mostert – bei den vier Rennen in Melbourne fuhr der Sieger jeweils Ford.

Von: Michael Bräutigam

Nach McLaughlins Doppelsieg beim Auftakt in Adelaide sah es auch in Melbourne nach einem Durchmarsch des Titelverteidigers aus. Die ersten beiden Rennen gingen an den DJR-Team-Penske-Piloten. Im ersten Lauf gefolgt von Teamkollege Fabian Coulthard, im zweiten Lauf von Tickford-Pilot Chaz Mostert (Ford). Dessen Teamkollege Cameron Waters machte jeweils den Ford-Dreifachsieg perfekt.

Die Konkurrenz aus dem Holden-Lager wird sich ins Fäustchen gelacht haben, als sich McLaughlin und Waters auf dem Weg in die Startaufstellung zum dritten Lauf gegenseitig ins Auto



Schwerer Stand: Bei Holden kann man nur auf Ford-Missgeschicke hoffen

führen und beide nicht zum Rennen antreten konnten. So konnte Rekordmeister Jamie Whincup immerhin P2 holen, der Sieg ging aber an Mostert und damit wieder ins Ford-Lager.

## Fünf Siege in sechs Rennen

Der vierte und letzte Lauf des Wochenendes war wieder eine klare Angelegenheit für McLaughlin: fünfter Sieg im sechsten Rennen. Damit liegt er

an der Tabellenspitze aktuell 31 Punkte vor Whincup als erstem Verfolger. Nicht auszudenken, wenn McLaughlin die kuriose Kollision nicht gehabt hätte.

„Da haben wir Glück gehabt“, gibt Whincup zu, dem angesichts der drückenden Ford-Dominanz nur Zweckoptimismus bleibt. „Wir werden an unseren Schwächen arbeiten und unsere Pace verbessern,“ so der erfolgsvervöhnte Aussie. ■

## NACHRICHTEN

### DTM: BMW OHNE KUNDEN

In der Saison 2019 wird es kein BMW-Kundenteam in der DTM geben. „Die Entscheidung liegt bei den Teams. Wir führen jedoch konstruktive Gespräche, um frühzeitig für die Saison 2020 eine Lösung zu finden“, so BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt, der es schade findet, dass trotz der Bemühungen heuer kein Privateinsatz stattfindet.

### WTCR: NEUE FAHRER

Das Cupra-Team PWR hat in Form von Team-Mitbegründer Daniel Haglöf sowie TCR-Europe-Meister Mikel Azcona seine Piloten für die WTCR-Premiersaison bekannt gegeben. Auch aus dem Hyundai-Lager gibt es News: Alle vier Autos werden 2019 von BRC Racing eingesetzt. Gabriele Tarquini und Norbert Michelisz bilden ein Duo, Augusto Farfus und Nick Catsburg das zweite.

NASCAR

# Busch zieht mit Petty gleich

Mit seinem 200. Sieg in einem nationalen NASCAR-Rennen hat Kyle Busch (Toyota) den Rekord von „King“ Richard Petty eingestellt. In Fontana zeigte er dominanten Speed.

Von: Michael Bräutigam

Einfach war der Sieg auf der Buckelpiste in Kalifornien trotzdem nicht. Busch gewann zwar sowohl die erste als auch die zweite Stage scheinbar mühelos, in der Gelbphase zum Übergang ins dritte und finale Segment fing sich der Dominator aber eine Strafe ein, weil er in der Boxengasse zu schnell unterwegs war. Vom 18. Platz galt es auf dem weitläufigen Zweimeilenoval fortan also, Boden gutzumachen. Schon am Vortag verhalfelte ihm eine Speeding-Strafe den Sieg im Xfinity-Rennen. Diesmal aber machte Busch alles richtig und kämpfte sich wieder vor.

2005 feierte Busch in Fontana seinen ersten Cup-Sieg. An gleicher Stelle gab es nun also Cup-Sieg Nummer 53. Zusammen mit den 53 Truck- sowie 94 Xfinity-Erfolgen bringt er es nun also auf 200 Siege in den drei nationalen NASCAR-Rennserien. Damit liegt er jetzt gleichauf mit Richard Petty, der allerdings all seine 200 Siege im Cup einfahren konnte.

## Weitere Siege angepeilt

Den „King“ in Sachen Cup-Siegen einzufangen wird natürlich nach menschlichem Ermessen unmöglich sein. Zu anders sind die Zeiten, zu eng das Feld und damit zu unwahrscheinlich, dass noch mal jemand so dominieren wird wie einst Petty.

Für Busch ist die Marke natürlich trotzdem wichtig. „Es bedeutet mir so viel. Es bedeutet allen bei Joe Gibbs Racing so viel. Ihr Jungs seid die Besten“, freute sich der nun zweifache Saisonsieger. „Ich hoffe, wir können so weitermachen, weiter stark fahren und Rennen gewinnen.“ ■



Sogar eine Spezialflagge gab's zum Sieg-Jubiläum: Kyle Busch in Fontana

## NASCAR CUP SERIES

### Fontana/Kalifornien (USA)

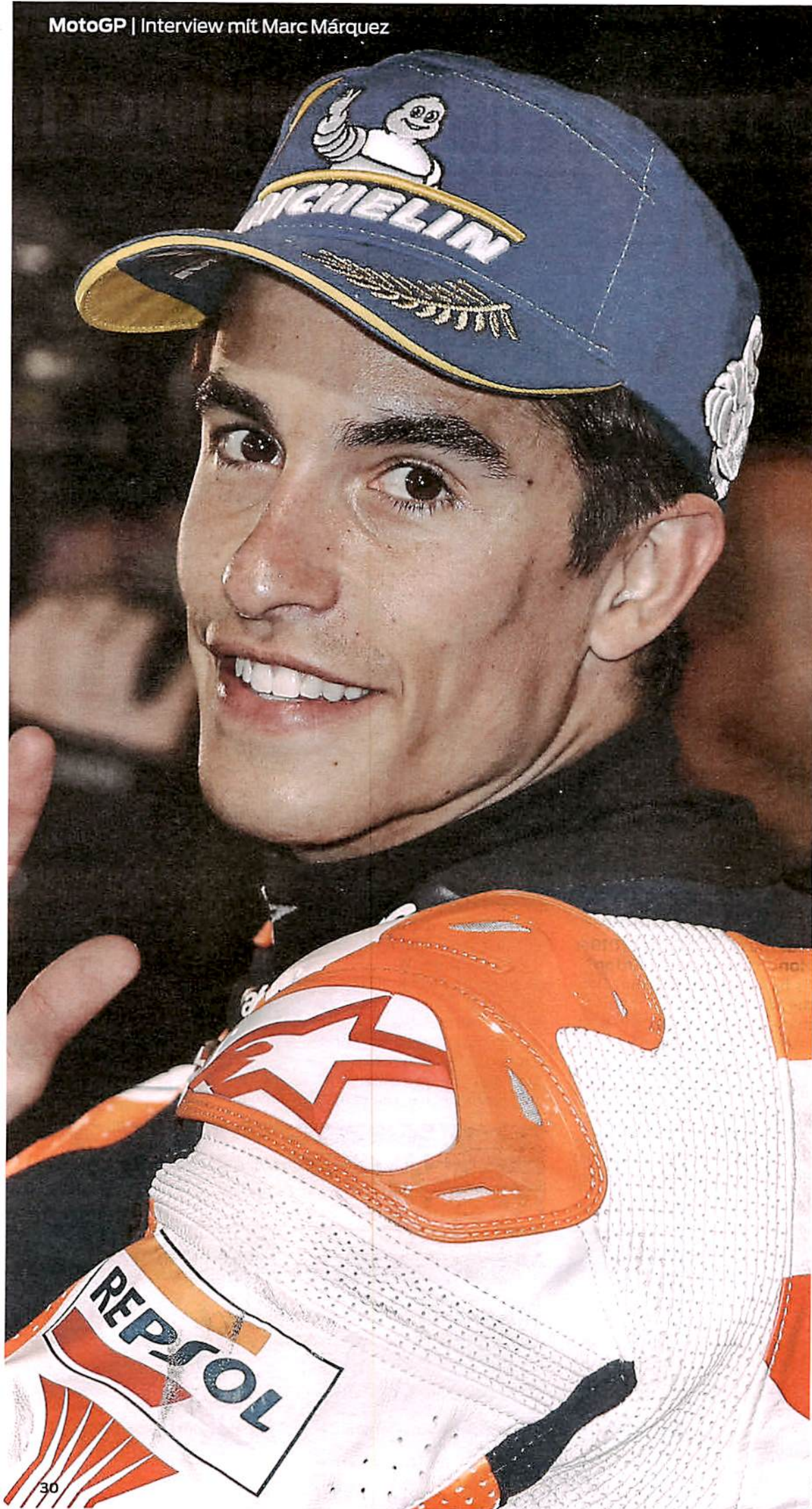
5. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Busch (USA)	Toyota
2.	Joey Logano (USA)	Ford
3.	Brad Keselowski (USA)	Ford
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Ryan Blaney (USA)	Ford
6.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
7.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
8.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
9.	Aric Almirola (USA)	Ford
10.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet

### Gesamtwertung

nach 5 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	237 Punkte
2.	Logano (Ford)	222
3.	Harvick (Ford)	213
4.	Hamlin (Toyota)	205
5.	Keselowski (Ford)	176
6.	Almirola (Ford)	174
7.	Truex Jr. (Toyota)	169
8.	Larson (Chevrolet)	163
9.	Kurt Busch (Chevrolet)	160
10.	Blaney (Ford)	155



Weltmeister Marc Márquez hat nach seiner Schulter-OP die Saison über den Erwartungen begonnen. Im MSA-Interview verrät der 26-jährige Spanier, was dafür notwendig war.

Von: **Imre Paulovits**

**Sind Sie enttäuscht, dass Andrea Dovizioso Sie in Katar aus der Zielkurve heraus wieder geschlagen hat?**

Nein, gar nicht. Ich bin sehr glücklich über den zweiten Platz. Losail ist eine der schwierigsten Strecken für uns. Eine, auf der wir immer Probleme hatten. Und auch am letzten Rennwochenende hatte ich meine liebe Not, den Vorderreifen zu verstehen und zu managen. Mein vorderer Rennreifen war für meinen Fahrstil zu weich, aber den härteren konnten wir nicht nehmen, weil er ein anderer war als letztes Jahr und bei den kalten Temperaturen nicht funktioniert hat. Deshalb musste ich den Mittleren wählen. Und weil ich wusste, dass er nicht halten würde, musste ich komplett mit dem Hinterrreifen steuern. Und wenn man das über die Renndistanz macht, verbraucht man sehr viel Gummi. Ich habe gesehen, dass zum Schluss das Tempo von Andrea Dovizioso besser war als meins. Ich habe aber einfach probiert zu pushen, an ihm dranzubleiben



**Marc Márquez**

**Geburtstag:** 17. Februar 1993

**Geburtsort:** Cervera (E)

**Herkunftsland:** Spanien

#### **WM-KARRIERE**

2008: 125GP, KTM (13.)

2009: 125GP, KTM (8.)

2010: 125GP, Derbi (1.)

2011: Moto2, Suter (2.)

2012: Moto2, Suter (1.)

2013: MotoGP, Honda (1.)

2014: MotoGP, Honda (1.)

2015: MotoGP, Honda (3.)

2016: MotoGP, Honda (1.)

2017: MotoGP, Honda (1.)

2018: MotoGP, Honda (1.)

2019: MotoGP, Honda (z. Zt. 2.)

#### **HOBBYS**

Dirt Track, Motocross

# „Auf den nächsten Strecken wird es noch besser werden“

und zu sehen, was ich in der letzten Kurve machen kann. Gut, ich habe verloren, aber ich bin trotzdem sehr glücklich über diese 20 Punkte. Ich habe alles versucht, ich habe hundert Prozent von mir gegeben, und ich war ganz nah dran. Ich habe sehr viel von der Ducati verstanden, und ich weiß jetzt, dass wir ein gutes Paket haben. Auf den nächsten Strecken wird es für uns viel besser werden.

## Haben Sie das Rennen durch die Motorleistung verloren?

Nein, es war der Motor, der mir den zweiten Platz überhaupt ermöglicht hat. Letztes Jahr hatte ich eine bessere Pace, weil ich den passenden Reifen hatte. Ich will mich jetzt nicht über die Reifenauswahl beklagen, denn es wird sicherlich auch Rennen geben, wo es zu unseren Gunsten ausfällt. Michelin hat sich sicherlich Gedanken gemacht. Und am ersten Tag, bei höheren Temperaturen, hat der harte Vorderreifen auch gut funktioniert. Aber als es am Samstag und Sonntag abends sehr kalt war, konnte ich ihn nicht mehr benutzen. Als ich in Katar das letzte Mal den mittleren Vorderreifen benutzen musste, wurde ich Fünfter. So hat mir der Motor diesmal das Extra gegeben, mit dem ich Zweiter werden konnte.

## Wie weit haben Sie beim Motor die Lücke zu Ducati schließen können?

Beim Topspeed sind wir bereits dran. HRC und mein Team haben im Winter sehr viel daran gearbeitet, wir haben jetzt richtig viel Power. Es ist sehr wichtig, dass wir in diesem Bereich zu Ducati aufgeschlossen haben, denn das ist Zeit, die man als Fahrer geschenkt bekommt. Danach haben wir gesucht, und wir haben unser Ziel erreicht.

## Welche Chancen hatten Sie sich beim Angriff in der letzten Kurve ausgerechnet?

Es war eine Wiederholung aus dem Vorjahr. Aber ich hatte letztes Jahr bessere Chancen wegen der Reifen. Ich habe es aber ver-

sucht, weil ich es eben versuchen musste. Dafür musste ich sehr spät bremsen, ich konnte mit dem Medium-Vorderreifen das Motorrad aber nicht optimal verzögern und mit dem abgenutzten Hinterreifen herausbeschleunigen. Ich wollte halt sehen, was passiert, mich so gut es geht auf den Kurvenausgang vorbereiten und dann sehen, was mit dem Motor geht.

„Der Fahrstil von Jorge Lorenzo und mir ist wie Tag und Nacht. Ich fahre sehr aggressiv, er sehr weich. So hat er in einigen Kurven Vorteile, ich in anderen.“

Marc Márquez

Immerhin waren wir diesmal drei Tausendstel näher dran als vor einem Jahr. Ich habe es versucht, und damit bin ich happy.

## Was muss noch an der 2019er Honda verbessert werden?

Es ist vor allem die Front. Wir müssen noch weiter lernen, wie man sie für die Vorderreifen abstimmt, diese managt, und wie wir noch mehr Stabilität reinbringen. Dazu habe ich einen neuen Teamkollegen, der einen komplett anderen Fahrstil hat. Da müssen wir verstehen, wie wir das Motorrad besser machen können und was wir von seinem Fahrstil lernen können.

## Was ist der Unterschied zwischen Ihnen?

Wir sind wie Tag und Nacht. Wir fahren das Motorrad völlig anders. Ich fahre es so, er genau umgekehrt. Ich fahre sehr aggressiv, er fährt sehr weich. So ist er in einigen Kurven sehr schnell, ich in anderen. Wir müssen versuchen, die Vorteile zu verstehen. Er checkt meine Daten, ich seine, und davon versuchen wir, das Beste herauszufiltern. Beides

zusammenzuführen ist aber unmöglich, denn wenn man die Abstimmung von Jorge Lorenzo nimmt, kann man nicht so aggressiv fahren, wie ich es mache. Genauso könnte er nicht mit meiner Abstimmung fahren. Aber es ist interessant, und daraus kann man lernen. Cal Crutchlow hat noch mal einen anderen Fahrstil, Nakagami einen vierten, und das macht es für Honda so interessant.

## Gab es Fahrer, die Sie im Rennen überrascht haben?

Das Rennen war etwas merkwürdig. Die Pace war sehr langsam. Das war für mich aber auch gut. Ich musste ja mit den Vorder- und den Hinterreifen haushalten. Ich denke, die anderen hatten das Problem mit der Front nicht. Wie gesagt, für meinen Fahrstil war das Reifenkontingent nicht ideal, aber wir haben es überlebt. Davon waren wir noch am Samstag meilenweit entfernt, und ich hatte zwei Stürze. In der Vorsaison haben wir viele Namen mit schnellen Zeiten gesehen, aber als es ernst wurde, waren es doch wieder die üblichen Namen, inklusive Valentino, der von weit hinten nach vorne fahren konnte.

Zu Beginn des Wochenendes hat mich vor allem Jorge Lorenzo überrascht. Gleich in FP1 war er da. Dies bedeutet, dass er das Motorrad spürt und in der kurzen Zeit, die er im Winter zur Verfügung hatte, in die richtige Richtung gearbeitet hat. Leider hat er

sich am Samstag verletzt.

## Hat Ihre Schulter Sie noch eingeschränkt?

Nein. Ich spüre an der Schulter schon, dass die Muskeln noch anders arbeiten, und ich trainiere sie im Gym auch anders. Zum Glück schränkt mich das beim Fahren aber nicht ein. Es war gut, dass mir das schon vor dem Rennwochenende klar wurde, denn das Fragezeichen im Kopf war damit ausgeräumt. Und so konnte ich mich voll aufs Fahren und auf das Motorrad konzentrieren. Ich habe dann auch auf vollen Angriff geschaltet. Die eine Woche zwischen dem letzten Test und dem Rennen hat auch noch einmal gereicht, dass ich mich kräftiger fühlte. Aber von der physischen Belastung her war das Rennen ohnehin leicht. Die Pace war zu Beginn sehr langsam, und das kam nicht nur den Reifen, sondern auch mir entgegen. Jetzt habe ich zwei weitere Wochen Training und Physiotherapie, durch die ich mich in Argentinien noch besser fühlen werde. Beim Fahren ist es aber bereits jetzt in Ordnung.

## Was halten Sie von dem Protest der vier Hersteller gegen Ducati?

Ich habe in Katar auf der Strecke hundert Prozent gegeben. Es gab aber einen Fahrer, der schneller war als ich. Das war Andrea Dovizioso. Und deshalb gebührt ihm dieser Sieg. ■



Zieleinlauf in Katar: „Diesmal noch drei Tausendstelsekunden näher dran als 2018“

Flammendes Inferno:  
Die Boxenanlage ist  
komplett verbrannt

aus einer der Boxen herausquoll“, berichtet MotoE-Executive-Director Nicolas Goubert. „Als sie dahingegen, stellten sie fest, dass eine Prototypen-Ladestation Feuer gefangen hatte. Sie versuchten, es zu löschen, es gelang ihnen aber nicht, und das Feuer verbreitete sich sehr schnell in dem Zelt, in dem alle Motorräder und die ganze Ausrüstung stand.“

Bis zum geplanten Saisonauftakt kann das Material nicht wiederhergestellt werden. Auch muss die Ursache geklärt werden, bevor die neuen Termine der fünf für 2019 geplanten Rennen bekannt gegeben werden.

Bei den zwei zwanzigminütigen Tests war Eric Granado vom Avintia Team Schnellster, Jesko Raffin war Neunter und freute sich schon darauf, sich am nächsten Tag mit geänderter Gewichtsverteilung zu steigern. Glück im Unglück für das Intact-Team: Ihre Laptops hatten sie mit ins Hotel genommen, so sind zumindest diese und die gesammelten Daten nicht verlorengegangen. ■

# Die E-Meisterschaft ist vorerst verbrannt

Schock beim ersten MotoE-Test des Jahres in Jerez: Ein Feuer hat den Großteil der Motorräder und der Ausrüstung zerstört. Das für Mai geplante erste Rennen wurde abgesagt.

Von: **Imre Paulovits**

Die Zukunft hatte begonnen – glaubte man, als die MotoE-Motorräder bei ihrem ersten Test im November in Reih und Glied in Jerez standen und hochkarätige Piloten mit den erstaunlichen Michelin-Reifen flote Runden in den nassen Asphalt brannten. Klar, es gab Kinderkrankheiten, vor allem bei der Ladezeit der Batterien.

Letzten Mittwoch standen die Motorräder wieder in Jerez, bei strahlendem Sonnenschein, in der eigens für die neue E-Serie mit Strom aus erneuerbaren Energien angefertigten, mobilen Boxenanlage. Doch schon einen halben Tag später war alles nur noch Rauch und Asche. In der Nacht war ein Feuer ausgebrochen und zerstörte das gesamte Material.

Zum Glück wurde bei dem Feuer niemand verletzt, der Sachschaden ist aber beträchtlich. Und die vielen, harten Stunden Arbeit, die die enthusiastischen Macher der neuen Serie und ihre Helfer hinein investiert haben, kann ihnen niemand ersetzen. Dafür wurde aufgezeigt, dass die Elektromobilität und ihre Technologien doch deutlich diffiziler sind, als man glaubt. Aber

genau solche Schwächen deckt der Rennsport schonungslos auf. Neue Technologien bergen Unbekanntes und nichts kann Praxis und Erfahrung ersetzen.

Doch im Eifer des Wettbewerbs finden sich Lösungsmöglichkeiten schneller als anderswo. Die, die ohne Motorsport-Erfahrung in das Projekt gekommen sind, wissen jetzt, welche Anforderungen an sie gestellt werden.

## Prototypen-Ladestation

Aber was war eigentlich passiert? Der erste von drei geplanten Testtagen war letzten Mittwoch über die Bühne gegangen. Dann wurden die Motorräder von vier dafür beauftragten Mitarbeitern an die Ladestationen gehängt und für den nächsten Tag geladen. „Als der Ladevorgang beendet war, bemerkten sie, dass Rauch

## ERGEBNISSE

MotoE-Test Jerez (E),  
12.03.2019, Bestzeiten

Fahrer	Zeit
1. Eric Granado (BR)	1:48,984
2. Niki Tuuli (FIN)	1:49,417
3. Hector Garzo (F)	1:49,481
4. Mike di Meglio (F)	1:49,529
5. Alex de Angelis (RSM)	1:49,575
6. Josh Hook (AUS)	1:49,760
7. Randy de Puniet (F)	1:49,786
8. Bradley Smith (GB)	1:50,017
9. Jesko Raffin (CH)	1:50,378
10. Lorenzo Savadori (I)	1:50,487
11. Nico Terol (E)	1:50,631
12. Niccolò Canepa (I)	1:50,679
13. Xavier Siméon (B)	1:51,017
14. Matteo Casadei (I)	1:51,138
15. Kenny Foray (F)	1:51,295
16. Sete Gibernau (E)	1:51,388
17. Matteo Ferrari (I)	1:51,458
18. María Herrera (E)	1:53,944



Jesko Raffin: Gewichtsverteilung geändert, aber nicht mehr probieren können



Eric Granado: Die vorerst schnellste MotoE-Zeit in Jerez gefahren

# Lorenzo: Rippenriss

Der böse Highsider in FP3 in Katar hat weitreichendere Folgen für Jorge Lorenzo. Doch trotz Riss in seiner ersten Rippe rechts will er am Argentinien-GP teilnehmen.

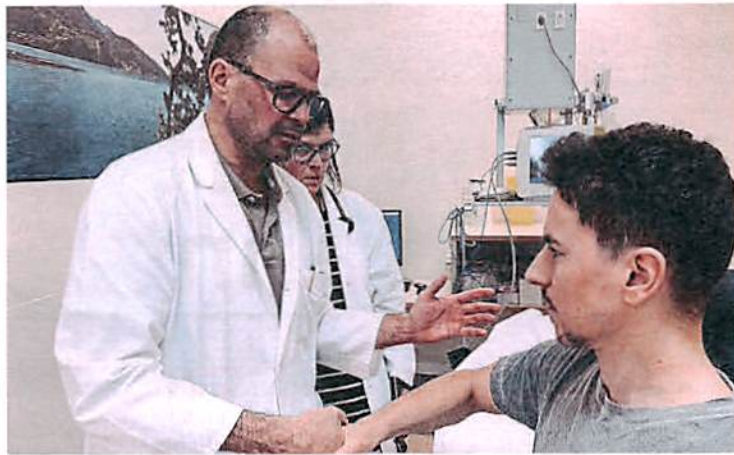
Von: Imre Paulovits

Am Samstag in Katar ließ sich Jorge Lorenzo gleich nach dem Ende des Qualifyings ins Hotel bringen, da er nach den zwei Stürzen arge Schmerzen hatte. Nachdem er am Sonntag auf die Zähne gebissen hatte und das Rennen durchfuhr, um schließlich 13. zu werden, sah er recht blass und mitgenommen aus, bevor er den Heimflug antrat. In Barcelona ließ er sich am Dienstag untersuchen, und nach einem CT-Scan wurde auch klar, warum der Abflug in Turn 6 solch schmerzhaft Folgen hatte: Lorenzo erlitt einen Knochenriss in der ersten

rechten Rippe, eine Verletzung, die gut drei bis vier Wochen bei jeder Bewegung Schmerzen mit sich zieht, und für die es keine wirkliche Physiotherapie gibt.

Der Honda-Werksfahrer hat dabei Glück, dass ab seinem Sturz fast drei Wochen vergangen sein werden, bis das erste Training des nächsten Grand Prix im argentinischen Termas del Rio Hondo beginnt. Lorenzo will

sich bis dahin ausruhen und versuchen, seiner miserabel begonnenen Saison im Repsol-Honda-Team eine Wende zu geben. Immerhin hatte er beim ersten Grand Prix 2014 neben den damaligen Honda-Werkspiloten Marc Márquez und Dani Pedrosa als dritter auf dem Podest gestanden. Seither hat ihm die Strecke hingegen wenig Glück gebracht – 2018 wurde er 15. ■



Jorge Lorenzo: Untersuchung brachte einen Knochenriss ans Tageslicht

Motorrad-WM

# Indonesien rückt nah

Nach Ankündigung des spektakulären Indonesien-Grand-Prix ab 2021 auf dem Straßenkurs in Lombok besuchte Carmelo Ezpeleta das asiatische Land.

Von: Imre Paulovits

Noch am Abend des Katar-GP flog Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta von Doha nach Indonesien in die Hauptstadt Jakarta. Am Dienstag traf er im Bogor Palace in West-Java mit Präsident Joko Widodo und dem Direktor der Indonesia Tourism Development Corporation (ITDC), Abdulbar M. Mansoer, zusammen. Präsident Widodo bekräftigte noch einmal die Bereitschaft seines Landes, das spektakuläre Projekt Mandelika Circuit voranzutreiben, das ein Straßenkurs,

bestehend aus den Wegen eines Ferienresorts sein wird, aber mit eingebauten Sturzräumen nach FIM-Grand-Prix-Richtlinien. Abdulbar M. Mansoer betonte, dass ihn seit Bekanntgabe der Vertragsunterzeichnung eine unglaubliche Welle der Begeisterung in seinem Land für das Projekt entgegenschwappt, und dass die

größte Wirtschaftskraft von Südostasien nun alles dafür tun wird, damit der Indonesien-Grand Prix zum vereinbarten Termin 2021 stattfinden kann. Die Fertigstellung könnte sich bei aller Euphorie verzögern: Im April stehen in Indonesien Wahlen an. Wenn Widodo verliert, könnten seine Nachfolger alles wieder aufrollen. ■



Motorradbegeisterte unter sich: Ezpeleta (Mitte) und Joko Widodo (2.v.r.)

## MOTOE/SUPERSPORT-WM

Maria Herrera, die die MotoE beim Angel Nieto Team und die Supersport-WM auf einer Yamaha R6 bei MS Racing bestreitet, hatte eine stressige letzte Woche. Am Mittwoch testete sie am Vormittag den MotoE-Renner in Jerez, flog am Nachmittag nach Madrid und von dort nach Bangkok und Buriram, wo sie am Donnerstagabend eintraf. Ab Freitag ging es dann mit der 600er weiter, ihre Kollegen hatten mindestens zwei Tage mehr Zeit, sich in der Zeitzone zu akklimatisieren.

## MOTO2

Der erste Sieg für die Kalex-Triumph beim WM-Auftakt in Katar war gleichzeitig auch der 100. Grand-Prix-Sieg des deutschen Herstellers. Die von Alex Baumgärtel und Klaus Hirsekorn in Bobingen bei Augsburg gegründete Firma stieg 2010 mit dem Team von Sito Pons in die Motorrad-WM ein. Den ersten Sieg für Kalex holte Stefan Bradl 2011 beim WM-Auftakt in Katar, im Kiefer Racing Team wurde der Deutsche in dem Jahr auch Weltmeister. 2013 errang Kalex seine erste Marken-Weltmeisterschaft. Zwischen Argentinien 2015 und Japan 2017 holten Kalex-Piloten nicht weniger als 49 Siege in Folge.

## ASIA TALENT CUP

Der 19-jährige Indonesier Afridza Munandar stach sich in der letzten Kurve des ersten Rennens in Buriram im Rahmen der Superbike-WM innen an Auftakt-Doppelsieger Sho Nishimura und dessen Landsmann Takuma Matsuyama vorbei in Führung und holte sich so seinen ersten Cup-Laufsieg. Das zweite Rennen musste nach einem Massencrash abgebrochen werden. Das Resultat eine Runde zuvor brachte dem 18-jährigen Lokalhelden Tatchakorn Buasri den Sieg vor Nishimura, der den Cup nun mit 90 Punkten vor Matsuyama (67 Punkte) und Buasri (57) anführt.



2001: Weltmeister mit Locatelli

# Genialer Innovator

Ducati-Corse-Direktor Luigi „Gigi“ Dall'Igna hat Ducati wieder an die MotoGP-Spitze gebracht. Der begnadete Ingenieur führte in seinem Leben bereits vieles zum Erfolg – seine Ideen lassen die Konkurrenten verzweifeln.

Von: **Imre Paulovits**

**D**ie Szene ist legendär: Während seine Fahrer draußen auf der Strecke in den haarigsten Situationen mit dem Messer zwischen den Zähnen kämpfen, starrt Gigi Dall'Igna in der Box mit einem Pokergesicht auf den Monitor und streicht sich über seinen markanten Spitzbart. Doch gerade dadurch, dass er in solchen Momenten den Überblick behält, entgeht dem genialen Ingenieur keine Information. Er denkt mit und entwickelt Ideen, die seine Truppe immer stärker werden lassen und in der letzten

Zeit die Konkurrenz in den Wahnsinn treiben.

Die Ideen scheinen dem 52-jährigen Italiener nicht auszugehen. Es wurde ihm mal nachgesagt, dass er mit dem Reglement ins Bett gehe. Tatsächlich gibt er selber zu, dass er jeden neuen Paragraphen eingehend studiert und sich gleich seine Gedanken macht. „Ich weiß nicht, warum ich das nicht tun sollte. Nur wer die Regeln genau kennt, weiß, woran er sich halten muss.“

Zuletzt stieß er darauf, dass aerodynamische Hilfen nur an Verkleidungen und Schutzblechen eingeschränkt sind, nicht darunter. Danilo Petrucci hat es beim WM-Auftakt in Katar nach dem Protest von vier Konkurrenzteams gegen Ducati auf den Punkt gebracht: „Wenn sie seine Ideen sehen, versuchen sie immer, sie verbieten zu lassen. Wenn das nicht klappt, kopieren sie sie.“ So muss nun das FIM-Schiedsgericht über die Flügel an der Gabel und der Schwinge entscheiden. Noch vor dem Argentinien-GP.

## Ein Leben im Rennsport

Abgesehen von einem kurzen Abstecher zu den Sportwagen gleich nach seinem Studium hat Luigi „Gigi“ Dall'Igna sein ganzes Berufsleben im Motorradsport verbracht. Als er 1992 als junger Ingenieur in die Rennabteilung von Aprilia kam, waren dort zwei erfahrene Niederländer am Ruder, die ihn maßgeblich beeinflusst haben. „Jan Thiel und Jan Witteveen waren meine Lehrmeister. Von Thiel habe ich die Technik, von Witteveen das Organisieren gelernt“, gibt Dall'Igna zu.

Damals drehte sich dort zwar alles um kleine Zweitakter, doch das System und die Methode, die sie zum Erfolg brachten, waren entscheidend. Dall'Igna hat sie verinnerlicht, und als Thiel und Witteveen ausschieden, übernahm er ihre Aufgaben – und er brachte dem kleinen italienischen Werk aus Noale eine Flut von Weltmeistertiteln. Als Aprilia neben den kleinen Klassen auch bei den 500ern und den Superbikes antreten wollte, be-

auftragten sie ihn mit der Entwicklung der 400er-V2, und in Zusammenarbeit mit Rotax der des V2-Viertakters. Als dann das MotoGP-Zeitalter begann, musste sich Dall'Igna darum bemühen, ein Motorrad um den von Cosworth entwickelten Dreizylinder zu bauen. Wenn es auch nie ein Erfolg wurde, brachte es Dall'Igna viel Erfahrung mit übermotorisierten Rennmotorrädern, was er später bei Ducati nutzen konnte.

Als Harald Bartol von KTM abgeworben wurde, heuerte Derbi Dall'Igna als Chef für die Rennabteilung an. Da aber Derbi und Aprilia bald beide von Piaggio aufgekauft wurden, fand er sich doch wieder in seinem gewohnten Umfeld wieder. Er wurde zunächst der technische Leiter und dann der Gesamtleiter der Rennaktivitäten der Piaggio-Gruppe. Dort war er auch für die Entwicklung des Superbikes mit eigenem V4-Motor verantwortlich, mit dem Max Biaggi, der zuvor mit ihm vier 250er-WM-Titel geholt hatte, noch zweimal Superbike-Weltmeister wurde. Aus diesem Projekt wurde später das ART Claiming-Rule-Motorrad, mit dem mehrere Privatteams zum Erfolg kamen.

## Der Praktiker

Erlebte man damals Gigi Dall'Igna an der Rennstrecke, wie er in der Box über Teilen auf dem Boden hockte und mit seinem Testfahrer Alex Hofmann diskutierte, wurde klar, welcher Enthusiast und Praktiker Dall'Igna war und wie er sich in die Gruppe seiner Fahrer und Techniker einfügte. Und zu dieser Zeit war es, dass Ducati nach der Zeit mit Valentino Rossi in der MotoGP in eine Sackgasse geraten war und der neue Eigner Audi Erfolge sehen wollte, sollte der teure MotoGP-Einsatz weiter beibehalten werden. Ducati-CEO Claudio Domenicali, einst selbst ein Renningenieur, stellte seinerseits ein



2007/08: Weltmeister mit Lorenzo



2010 und '12: Weltmeister mit Blaggi



Mit 500er-V2 gegen die Japaner



Aprilia RS3: Viel gelernt für später

Ultimatum: Gigi Dall'Igna als Kopf von Ducati Corse zu verpflichten.

Die MotoGP-Ducati war in eine Abwärtsspirale geraten, und jeder hätte erwartet, dass Dall'Igna, der so viele Motorräder zum WM-Titel geführt hat, sich als erstes an die Konstruktion setzen wird. Doch er setzte ganz woanders an, und da erst wurden seine vollen Qualitäten sichtbar.

### Führungsgenie

„Ich denke, dass das Hauptproblem bei Ducati Corse zu dieser Zeit die Organisation war“, blickt er zurück. „Für mich muss die treibende Kraft für die Entwicklung eines Rennmotorrads die Rennstrecke sein. Und zu dieser Zeit war das nicht so. Wenn Leute daheim eine Entscheidung treffen, ohne zu wissen, ob dies auf der Strecke wirklich hilft, kann das nicht zum Erfolg führen. So habe ich die Rennabteilung umstrukturiert. Der erste Schritt musste sein, dass der Leiter der Entwicklung an der Rennstrecke sein musste. Denn Leute, die um

„Für mich muss die treibende Kraft für die Entwicklung eines Rennmotorrads die Rennstrecke sein, nicht daheim getroffene Entscheidungen.“

### Gigi Dall'Igna

die Fahrer herum sind, müssen die Entscheidungen im Entwicklungsprozess des Motorrades treffen.“

Wie er seine Leute an der Strecke und im Werk motivierte, wie er wie eine Vaterfigur die Fahrer über Zeiten der Krise verhalf und wiederum selbst aus ihnen seine Kraft schöpfte, ist eines der emotionalsten Kapitel in der Geschichte der MotoGP. Entsprechend entluden sich die Gefühle, als Andrea Iannone auf dem Red Bull Ring in Spielberg und vor allem Andrea Dovizioso in Mugello die lange

Durststrecke von Ducati beendeten.

Seither ist die Ducati Desmosedici zur stärksten Macht in der so kurzlebigen und kompetitiven MotoGP-Welt gereift. „Ich bin stolz auf unsere Ergebnisse, weil sie nicht dadurch kommen, dass wir etwas Neues gefunden haben und das Bike dadurch besser wurde, sondern weil wir unser Wissen und unsere Struktur aufgebaut haben und Schritt für Schritt in die richtige Richtung gegangen sind. So wurde aus Ducati Corse eine wirkliche Gruppe, und deshalb ist sie auf Dauer stark“, verrät er als das Erfolgsgeheimnis.

Doch Dall'Igna setzte überall seine Zeichen. Er war maßgeblich dafür verantwortlich, dass das Zweizylinder-Superbike durch ein Vierzylinder-Projekt ersetzt wurde, das seit seinem Debüt die Konkurrenz in die Verzweiflung treibt.

Doch die Innovationen sind es, von denen die Welt der Dall'Igna-Ära am meisten mitbekommt. Nachdem sein Vorstoß bei der

Aerodynamik eingebremst wurde, rücken viele mechanische Dinge in den Vordergrund, dazu hat er Wissen von der Audi-Forschung geholt, die er im Motorrad verfeinert, wie den Masse-Dämpfer. Er wird wie ein Daniel Düsentrüb hinter diesen Dingen vermutet, doch er erklärt seine Aufgabe als eine ganz andere: „Es ist wichtig zu verstehen, was in der Vergangenheit passiert ist, nicht nur technisch, sondern auch im Leben. Das gibt einem den Hintergrund, der einem in Problemfällen hilft, eine Lösung zu finden. Ich sehe meine Aufgabe hauptsächlich darin, alle Leute um mich herum in die Richtung zu pushen, gute Ideen zu entwickeln. Ducati Corse muss nicht nur meinen Ideen folgen, sondern Ideen entwickeln, die von unterschiedlichen Leuten kommen. Das muss unsere Mentalität sein. Wir sitzen zusammen, denken über die Probleme nach und versuchen, Lösungen zu finden. Daraus entstehen unsere Ideen, die aus unserer gemeinsamen Stärke gut sind.“ ■

## Luigi Dall'Igna

**Geburtsdatum:** 12. Juli 1966  
**Geburtsort:** Thiene (I)  
**Herkunftsland:** Italien

### KARRIERE

1986–1991: Studium in Padova  
1992: Aprilia Racing  
1997: Entwicklungsleiter  
400-V2 und RSV 1000  
1999: Leiter Aprilia GP-Projekte  
2003: Entwicklung RS3  
2004: Rennleiter Derbi  
2005: Technikkopf  
Piaggio Racing  
2009: Rennleiter Piaggio  
Seit 2014: Direktor Ducati Corse

### HOBBYS

Landleben, Familie, Weine



Letzter Geniestreich und Stein des Anstoßes: Aerodynamische Hilfen an der Gabel und der Hinterradschwinge

# Nicht zu bremsen



Wieder drei Siege: Álvaro Bautista erfreut sich einer schon erdrückenden Siegesserie

Auch bei der zweiten WM-Runde im thailändischen Buriram gewann Ducati-Pilot Álvaro Bautista alle drei Rennen. Die Konkurrenz ist fassungslos.

Von: **Imre Paulovits**

**W**ährend ein schelmisches Lächeln durch das knabenhafte Gesicht von Álvaro Bautista ging, wirkte das restliche Fahrerlager geschockt. Weltmeister Jonathan Rea hatte in den freien Trainings noch auf Augenhöhe mit dem Dreifachsieger des diesjährigen WM-Auftakts agiert, in der Superpole konnte er seine letztjährige Bestzeit um eine halbe Sekunde steigern.

Auch die Yamaha-Piloten waren schnell und lagen nur knapp hinter dem Kawasaki-Star. Doch dann knallte Bautista eine Zeit hin, mit der er dem Weltmeister fast eine halbe Sekunde einschenkte. Und da war klar, dass auch an diesem Wochenende kein Weg an Ducatis neuer Speerspitze vorbeiführen würde.

Und tatsächlich gewann er alle drei Rennen nach Belieben, driftete mit dem Ducati-Superbike in den Anbremszonen, als wäre es eine Moto2, und freute sich diebisch über seine weiterhin blü-

tenreine Bilanz. Man kann es ihm nicht verdenken. Der 125er-Weltmeister von 2006 hat nach vielen harten Jahren nun ein Paket, mit dem er gewinnen kann, und da arbeitet er noch härter als bisher. „Ich hatte bei dieser Hitze einzig Probleme, das Motorrad richtig zu verzögern, so musste ich das Hinterrad zu Hilfe nehmen“, konstatierte er. „Jetzt freue ich mich schon richtig auf mein Heimrennen in Aragón. Die Superbike-WM hat in Spanien noch nicht den Stellenwert, den sie verdient. Ich hoffe, dass jetzt viele Fans kommen werden.“

## Eine andere Liga

Jonathan Rea wirkte resigniert. „Ich kann machen, was ich will, die Ducati ist einfach zu schnell. Und ich kann vor Álvaro nur den Hut ziehen. Er fährt wirklich gut. Man sieht es ja an den anderen Ducatis, dass es nicht einfach ist, was er da macht“, stellte er ernüchtert fest. „Wir sind viel besser als letztes Jahr, auch Yamaha hat unheimlich aufgeholt. Aber Bautista fährt in einer anderen Liga.“

Welch tolle Leistung Sam Lowes vollbrachte, der Rea zuletzt fast bis ins Ziel folgen konnte, und welcher Kampf im letzten Rennen um den vierten Platz tobte, ging da fast unter. Dass Chaz Davies, der im letzten Rennen kurz in Fahrt kam, ebenfalls die Gegner nach Belieben überholte,

ließ die Alarmglocken noch lauter läuten. Doch dann verlor der Motor der zweiten Werks-Ducati an Leistung und Davies stellte ihn ab, bevor er einging.

Aragón mit seiner langen Geraden wirft schon seine Schatten voraus. Selbst wenn man der V4

R bald ein paar hundert Umdrehungen wegnimmt, wird sich wenig ändern. Ducati hat ein Motorrad gebaut, wie es noch nie da gewesen ist, und mit dem Spanier einen Glücksgriff getan. Ob es wohl Strecken gibt, auf denen sie straucheln werden? ■



Tolle Leistung: Sam Lowes (#22) konnte Rea im letzten Rennen gut folgen



Immer dieselben: Dreimal Podest mit Rea, Bautista und Lowes (v.l.)

# Cluzel knapp vor „Krummi“

Randy Krummenacher kam erst gegen Ende des Rennens in Schwung und konnte Jules Cluzel nicht mehr einfangen.

Von: Imre Paulovits

**K**aum einer hat je für den Erfolg in der Supersport-WM so gelitten wie Jules Cluzel. Vor drei Jahren kam er von einer schweren Beinverletzung zurück. Und als er im WM-Kampf mit Sandro Cortese in Katar stürzte, verletzte er sich erneut. Der Franzose geht noch immer an Krücken, doch er kämpft nach wie vor wie besessen um Siege. Und so war es für ihn eine besondere Genugtuung, nach dem Sieg mit der Yamaha seines einheimischen GMT94-Teams in der Hitze von Buriram

ganz oben auf dem Podest zu stehen. „Ich bin so glücklich“, strahlte er. „Viele haben mich angegriffen, aber meine Konstanz hat sich ausgezahlt.“

Randy Krummenacher stand zwar in der ersten Startreihe, doch dann fiel er nach dem Start zunächst auf den achten Platz zurück. „Ich wurde nach außen gedrückt, das kann passieren“, so der Schweizer. „Die ersten sieben waren zu Beginn unheimlich schnell, da war es nicht leicht, vorbeizukommen.“ Dann legte er aber richtig los und kam bis an Cluzel heran, zum Überholen blieb ihm aber keine Zeit mehr. „Bis ich an Caricasulo und Viñales vorbeikam, hat es halt gedauert. Aber Jules ist vorne ohnehin fehlerfrei gefahren, er hat den Sieg verdient.“

Thomas Gradinger kam vom Start umso besser weg und raufte gleich in der Führungsgruppe.



Glücklicher Sieger: Jules Cluzel

Doch dann verrauchte sein Motor: Der Öldrucksensor riss ein, das Öl wurde rausgedrückt. „Schade, denn ich konnte in der Gruppe vorn eigentlich gemütlich mitfahren, ich hatte mir so einiges ausgerechnet. Es war halt ein Materialfehler, die Mannschaft konnte auch nichts dafür“, sagte Gradinger. ■

# Cortese wird immer besser

Auch an seinem zweiten Superbike-WM-Wochenende konnte sich Sandro Cortese steigern. Dafür hatten BMW und Markus Reiterberger eine harte Zeit.

Von: Imre Paulovits

**N**ach seiner bereits in Australien beeindruckenden Vorstellung legte Sandro Cortese in Thailand noch einen drauf. Und nachdem sein Team bei der Abstimmung wieder ein Stück weiterkam, beendete er den Freitag als Drittschnellster. Auch in der Superpole war er Viertschnellster und verpasste knapp die erste Startreihe. Doch in den Rennen musste er erkennen, dass es in der Superbike-WM für ihn noch einiges zu lernen gibt. „In den schnellen Kurven bin ich teilweise der Schnellste. Doch das nützt mir nichts, denn da komme ich nicht vorbei, und ich verliere aus den Haarnadeln heraus noch zu viel“, stellte Cortese fest. Im zweiten Rennen am Sonntag raufte er in der Gruppe mit Michael van der Mark, Leon Haslam und Marco Melandri,

dann gesellte sich noch Chaz Davies dazu. Bevor dieser ausfiel, riss Cortese mit ihm von der Gruppe ab. Er konnte zwar wieder näher kommen, gab sich aber dann mit dem siebten Platz zufrieden: „Ich hatte zwei Momente, da steckte ich zurück. Aber drei siebte Plätze in dem Feld, da kann ich zufrieden sein.“

Tom Sykes qualifizierte sich wieder für die zweite Startreihe, doch auf der langen Geraden von Buriram hatte er noch mehr mit der Topspeed-Schwäche der neuen BMW zu kämpfen als in Australien. Im Rennen am Sonntag-

nachmittag musste er wegen Kupplungsproblemen aufgeben. „Ich kann es gar nicht erwarten, ein Motoren-Upgrade zu bekommen, denn das Fahrwerk der S 1000 RR ist wirklich prima“, freute er sich.

Markus Reiterberger hatte Probleme, seine Front so abzustimmen, dass er genauso unbeschwert reinhalten konnte. „Ich kann nicht weit genug in den Kurvenscheitel reinbremsen, weil es mich dann rausträgt oder das Vorderrad einklappt“, ärgerte sich Reiterberger. „Dafür müssen wir eine Lösung finden.“ ■



Sandro Cortese (#11) hinter Van der Mark (#60), Melandri (#33) und Davies (#7)

## NACHRICHTEN

### SUPERBIKE-WM

Das Superpole-Rennen am Sonntag geriet noch einmal deutlich kürzer als die geplanten zehn Runden. Lokalheld Thitipong Warokorn war mit Leandro Mercado kollidiert und gestürzt. Der hinter ihnen fahrende Leon Camier konnte nicht ausweichen und überfuhr den Thailänder. Dabei kam auch Camier zum Sturz, das Rennen wurde sofort abgebrochen und nicht mehr neu gestartet. Warokorn erlitt Verletzungen im Brust- und Kopfbereich sowie eine Gehirnerschütterung und wurde ins Krankenhaus transportiert, wo der Bruch des 4. und 5. Brustwirbels, aber zum Glück keine Verletzung des Rückenmarks diagnostiziert wurde. Camier verdrehte sich das Knie und erlitt eine Abrissfraktur innerhalb des Kniegelenks. Der Honda-Werksfahrer konnte am zweiten Rennen am Sonntag nicht teilnehmen, flog nach Hause nach Andorra und lässt sich dort noch einmal untersuchen, bevor über eine Behandlung entschieden wird. Sein Start in Aragón ist mehr als fraglich.

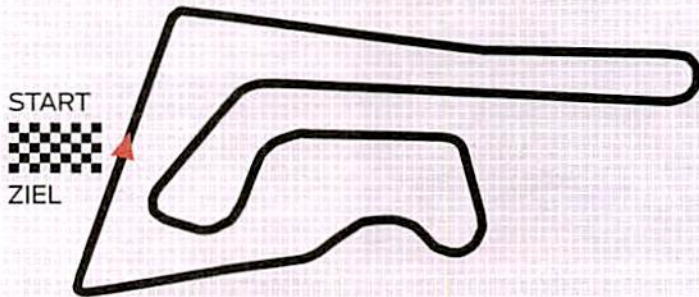
### SUPERSPORT-WM

Der fünffache Weltmeister Kenan Sofuoglu kam als Besucher nach Buriram, übergab Preise bei der Siegerehrung und kümmerte sich um Toprak Razgatlioglu. „Nach meinem Rücktritt hat mich Staatschef Erdogan gebeten, einen Sitz in seiner Partei zu übernehmen, und ich bin in meiner Heimatstadt ins Parlament gewählt worden“, so Sofuoglu. „Das muss ich jetzt vier Jahre lang durchziehen, obwohl es nicht das ist, was ich machen wollte. Ich habe viel Verantwortung, und die Leute wollen alle, dass ich ihre Probleme löse. Ich kann mich auch nicht mehr um meine Rennfahrerschule kümmern, weil ich den Kopf dafür nicht freihabe. Vielleicht werde ich bei einem der italienischen Rennen mit einer Wildcard antreten, damit ich mich wieder auf etwas anderes konzentrieren kann.“

**SUPERBIKE-WM 2019 RESULTATE**

**CHANG INTERNATIONAL CIRCUIT (T) 4,554 KM**

**STRECKE**



**ERGEBNIS 1. RENNEN**

Buriram (T): 16. März 2019; 4. WM-Lauf; 91,080 km über 20 Rdn. á 4,554 km; 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 35 Grad; Asphalt: 47 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	20	31.06,051	1.32,724	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+8,217	1.32,763	20
3. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	20	+14,155	1.33,167	16
4. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	20	+14,623	1.33,493	13
5. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+18,554	1.33,272	11
6. Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	20	+18,681	1.33,334	10
7. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	20	+25,603	1.33,881	9
8. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+27,627	1.33,892	8
9. Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	20	+28,789	1.33,767	7
10. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	20	+32,153	1.34,364	6
11. Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR	20	+33,033	1.34,226	5
12. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	20	+33,254	1.34,302	4
13. Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR SP2	20	+34,232	1.34,475	3
14. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	20	+43,041	1.34,592	2
15. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+54,495	1.33,801	1
16. Thitipong Warokorn (T)	Kawasaki ZX-10RR	20	+115,758	1.34,684	-

**SUPERBIKE SUPERPOLE RACE**

Buriram (T): 17. März 2019; 5. WM-Lauf; 27,324 km über 6 Rdn. á 4,554 km; 18 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter: trocken, Temperatur Luft/Asphalt 35/55 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	10.06,157
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+2,042
3. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	+2,457
4. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	+5,118
5. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+5,787
6. Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	+6,067
7. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	+6,397
8. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	+8,000
9. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	+8,619
10. Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	+10,954
11. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+12,136
12. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	+14,207
13. Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR	+14,741
14. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	+16,432
15. Alessandro Delbianco (I)	Honda CBR 1000 RR	+21,641

**SUPERSPORT-WM**

Buriram (T): 17. März 2019; 2. WM-Lauf; 77,418 km über 17 Rdn. á 4,554 km; 24 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter: trocken, Temperatur Luft/Asphalt 35/55 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	27.54,241
2. Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF-R6	+0,939
3. Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R6	+1,496
4. Isaac Viñales (E)	Yamaha YZF-R6	+1,572
5. Raffaele de Rosa (I)	MV Agusta F3675	+2,861
6. Hikari Okubo (J)	Kawasaki ZX-6R	+4,599
7. Héctor Barberá (E)	Yamaha YZF-R6	+9,047
8. Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R	+15,821
9. Loris Cresson (B)	Yamaha YZF-R6	+16,933
10. Hans Soomer (EST)	Honda CBR 600 RR	+17,220

**WM-STAND**

1. Cluzel	45 Punkte
2. Krummenacher	45
3. Caricasulo	32
4. Barberá	22
5. Okubo	20
6. Perolari	14
12. Gradinger	11

**SUPERPOLE**

1. Bautista	1.31,912
2. Rea	1.32,341
3. Lowes	1.32,440
4. Cortese	1.32,608
5. Haslam	1.32,688
6. Sykes	1.32,909
7. Melandri	1.33,002
8. Laverty	1.33,037
9. Davies	1.33,196
10. Van der Mark	1.33,243
11. Reiterberger	1.33,257
12. Camier	1.33,269
13. Razgatlioglu	1.33,466
14. Mercado	1.33,529
15. Torres	1.33,535
16. Rinaldi	1.33,651
17. Kiyonari	1.33,758
18. Warokorn	1.33,817
19. Delbianco	1.35,596

**WM-STAND FAHRER**

1. Bautista	124 Punkte
2. Rea	98
3. Lowes	69
4. Van der Mark	61
5. Melandri	54
6. Haslam	51
7. Cortese	40
8. Rinaldi	25
9. Razgatlioglu	24
13. Reiterberger	14

**WM-STAND HERSTELLER**

1. Ducati	124 Punkte
2. Kawasaki	98
3. Yamaha	74
4. BMW	25
5. Honda	13

**ERGEBNIS 2. RENNEN**

Buriram (T): 17. März 2019; 6. WM-Lauf; 91,080 km über 20 Rdn. á 4,554 km; 16 Fahrer gestartet, 13 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 36 Grad; Asphalt: 52 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	20	31.05,590	1.32,785	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+10,053	1.33,128	20
3. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	20	+12,368	1.33,090	16
4. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	20	+17,378	1.33,549	13
5. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+17,518	1.33,546	11
6. Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	20	+18,925	1.33,642	10
7. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	20	+23,281	1.33,573	9
8. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+28,444	1.33,831	8
9. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	20	+33,156	1.34,262	7
10. Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR	20	+33,224	1.34,519	6
11. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	20	+40,164	1.34,480	5
12. Ryuichi Kiyonari (J)	Honda CBR 1000 RR SP2	20	+53,511	1.34,869	4
13. Alessandro Delbianco (I)	Honda CBR 1000 RR SP2	20	+1.08,576	1.36,142	3
<b>Nicht gewertet:</b>					
Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	7	+13 Rdn.	1.33,711	-
Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	3	+17 Rdn.	1.34,514	-



Blumenkind: Bautista führt mit Maximalpunktzahl

Daytona 200

# Wyman siegt übers Chaos

Ex-Dirt-Tracker Kyle Wyman gewann das Herzschatzfinale des 78. Daytona 200, nachdem ein Abbruch vier Runden vor Schluss den Klassiker zum Sprint gemacht hatte.

Von: Imre Paulovits

Die Daytona 200 mag ihre große Zeit, als in den 1970er-Jahren Werksteams mit Weltmeistern um den Sieg führen, hinter sich haben. Aber vielleicht gerade deshalb schaffen die besten Privatteams der USA mit 600er Supersportlern eine Atmosphäre, die an Spannung und Emotionen ihresgleichen sucht. Die 78. Ausgabe des Klassikers könnte auch eine neue Generation von Fahrern vorgestellt haben, die irgendwann in die Fußstapfen ihrer großen Vorgänger treten könnten.

So schaffte Ex-MotoGP-Rookies-Cup-Pilot Sean Kelly im Team

des legendären Motorsport-Journalisten John Ulrich schon in der Qualifikation die Sensation und wurde auf dessen Suzuki GSX-R 600 mit 16 Jahren und 302 Tagen jüngster Pole-Setter des 200-Meilen-Klassikers. Und der Teenager war der Aufgabe auch im Rennen gewachsen. Bis zum ersten Boxenstopp blieb ein Elf-Mann-Pulk beisammen, in dem durch die Windschattenschlachten in der Steilwand immer wieder die Positionen durcheinander gewürfelt wurden. Kelly war am Zielstrich meistens vorn. Im zweiten Abschnitt blieben noch Kelly, sein Teamkollege Bobby Fong, Kyle Wyman und Brandon Paasch.

Dann setzte sich Wyman vorne ab, büßte bei seinem zweiten Stopp aber alles wieder ein. Bei Kelly schien alles verloren, weil seine Steckachse klemmte. Er verlor genau eine Runde, mischte im Führungs-Duell zwischen Fong und Paasch mit und konnte sich im entscheidenden Moment zurückrudern, als vier Runden vor Schluss wegen eines Sturzes



Kyle Wyman (#33) konnte sich in der letzten Runde vom Pulk lösen

von Jason Aguilar in Turn 1 abgebrochen wurde. Sechs Fahrer waren so in einer Runde, unter ihnen wurde der Sieg in einem Vier-Runden-Sprint entschieden.

Wyman konnte sich in der letzten Runde vorne weit genug absetzen, sodass keiner mehr aus dem Windschatten herauskam. Kelly wurde Zweiter. ■

## RESULTAT

78. Daytona 200 (USA), 16.03.2019, 57 Runden = 321,913 km

1.	Kyle Wyman (USA)	Yamaha YZF-R6	2:05.39,576
2.	Sean Kelly (USA)	Suzuki GSX-R 600	+0,213
3.	Bobby Fong (USA)	Suzuki GSX-R 600	+0,243
4.	Josh Hayes (USA)	Yamaha YZF-R6	+0,278
5.	Brendon Paasch (USA)	Yamaha YZF-R6	+0,295

American Flattrack

# Neues Format, neuer Sieger

Bei der Daytona TT führen die Dirt Tracker erstmals auch auf Asphalt. Indians neuer Werkspilot Briar Bauman setzte sich nach vielen Dramen durch.

Von: Imre Paulovits

Nach einem endlos lang scheinenden Tief geht es mit dem US-Motorsport wieder aufwärts. Bei den Daytona 200 haben wir mit Kyle Wyman und Sean Kelly einen Vorgesmack auf die neue Fahrergeneration bekommen. Im Dirt Track ist Yamaha wieder werksseitig eingestiegen. Neben Jake Johnson ist bei ihnen mit JD Beach ein Fahrer am Start, der nach über 30 Jahren eine alte Tradition aufleben lässt und neben den Flattrack-Twins auch in der US-Superbike-Meisterschaft fährt.

Dazu hatten die AMA und der Daytona Speedway eine neue Idee umgesetzt und die TT-Strecke so angelegt, dass auch die Steilwand miteinbezogen wurde. So führen die Dirt Tracker erstmals auf einer kombinierten Lehm-Asphalt-Bahn, sozusagen auf einer kurzen Supermoto-Strecke. Dies wiederum rief

den alten Haudegen Jeff Ward auf den Plan, der nach seinen sechs US-Motocross-Titeln zwischen 1984 und 1990, seinem zweiten Platz beim Indy 500 im Jahr 1999, seinen beiden US-Supermoto-Titeln 2004 und 2006 sowie zwei X-Games-Titeln wieder Lust auf Racing bekommen hat. Der 57-Jährige trainierte

über den Winter hart, fuhr bei den Singles mit und wurde in seinem Heat Zweiter, verlor im Halbfinale aber alles am Start.

JD Beach, der bei den Twins die beste Trainingszeit fuhr und damit klarmachte, dass es dieses Jahr keine Indian-Hegemonie geben wird, machte es noch schlechter, stürzte in Führung liegend in der ersten Kurve und war out.

Daytona-TT-Sieger und US-Champ 2018, Jared Mees, stürzte gleich zweimal, hatte aber das Glück, durch Abbruch auch so ins Finale zu kommen. Dort ging ihm das Glück allerdings aus und sein Motor ging ein.

Der große Sieger wurde so Briar Bauman, der dieses Jahr zusammen mit seinem Bruder Bronson und Jared Mees das Indian-Werksteam bildet. Er zog im Finale davon und gewann vor TT-Spezialist Henry Wiles (Indian), Jake Johnson (Yamaha) und Jarod Vanderkooi (Harley-Davidson). ■



Briar Bauman: Neuer Sieger in der Indian Wrecking Crew

IDM Supersport 600

# Luca Grünwald fährt IDM

Die WM-Türen fielen für Luca Grünwald vorerst zu, dafür gingen sie in der IDM auf. Der Bayer kehrt in die heimische Serie zurück und fährt in der IDM Supersport 600 Kawasaki.

Von: **Anke Wiczorek**

**G**rünwald wurde in der Saison 2018 im Freudenberg-Team Gesamt-Vierter in der Supersport-300-WM, nur zwei Punkte hinter dem Dritten. „Jetzt hat es nicht mehr gepasst für mich“, erzählt der EX-KTM-Pilot. „Ein weiteres Jahr dranzuhängen, war nicht das Ziel. Der Aufstieg in die Supersport-600-WM war der Plan. Es war ein Auf und Ab. Letztlich gab es da auch ein finanzielles Loch, das die Situation geändert hat.“

Die Lösung für den 24-jährigen Waldkraiburger heißt nun: 2019 wird in der IDM Supersport

600 auf Kawasaki um Punkte gefahren. Der Schweizer Chefmechaniker Roman Raschle und der deutsche Motorradhändler Rainer Schnock haben wieder ein Team formiert, dessen Fokus diesmal aber ausschließlich auf der 600er-Klasse liegt und das bisher autark von Kawasaki Deutschland agiert. Grünwald hat mit der für ihn noch unbe-

kannten ZX-6R viel vor: „Angreifen und vorne reinfahren“, heißt seine Devise, nachdem er sogar die Chance auf einen Platz in der IDM Superbike 1000 ausgeschlagen hat.

Zugpferd Grünwald hat drei Teamkollegen: Triumph Challenge-Gewinner Henrik Müller sowie die Schweizer Sandro Furter und Severin Bingisser. ■



Grünwald ist schon eine 600er-Saison gefahren, aber noch nie Kawasaki

ARCHIV GRÜNWARD

Sidecar-WM

## „Das Ding ist wie ein Wiesel“

Die IDM-Sieger Josef Sattler/Uwe Neubert haben den ersten Test für den Sidecar-WM-Einstieg absolviert. Er endete mit einer Überraschung.

Von: **Anke Wiczorek**

**V**iel Wind, viel Kälte und auch Regen am vergangenen Wochenende auf dem Pannoniaring. Dennoch steht für Josef Sattler nach der Premierenausfahrt mit dem Adolf RS-Gespann schon jetzt fest: „Da geht was. Rolf Steinhausen hat die Technik astrein vorbereitet.“

Im Vorfeld hatte Sattler einen defekten 600er-Kawasaki-Motor für die Anpassung ans Chassis eingebaut, der nun blitzschnell gegen einen funktionierenden Antrieb ausgetauscht wurde, „und mit dem wir dann das ganze System von Rolf verkabelt haben“, erzählt der Bayer. Und fügt hinzu: „Es gibt wahnsinnig viel



Passen zusammen wie Topf und Deckel: Josef Sattler (l.) und Uwe Neubert

zum Einstellen und Verändern.“ Am Sonntag erfolgten zunächst die grundlegenden Einstellungen auf den neuen Rädern. „Es gibt 13- und 14-Zoll-Räder“, erklärt Sattler. „Und dann muss man überhaupt erst einmal das Gefühl für ein F2-Chassis bekommen. In einer fliegenden Runde sind wir mit unserem neuen 600er schon an die Zeiten unseres bisherigen 1000-ccm-Gespanns herangekom-

men. Ich bin echt überrascht. Das Ding rennt wie ein Wiesel.“ Sattler, der vorher noch nie ein 600er-Gespann pilotiert hat, wird damit im Endeffekt noch schneller als bisher sein. „Das wird stressig“, meint Beifahrer Uwe Neubert, für den in der Verkleidung eine Schale einlaminiert wurde. „Ohne guten Beifahrer geht nichts“, weiß Sattler. „Bloß gut, dass wir uns blind verstehen.“ ■

DINO EISELE

### NACHRICHTEN

#### SUPERBIKE-WM

Das holländische Ten-Kate-Team war bis 2018 eng mit Honda verbunden und hat mit der Marke neun Supersport-WM- und 2007 einen Superbike-WM-Titel mit James Toseland gewonnen und 42 Superbike-WM-Siege errungen. Doch nachdem sich HRC für 2019 zu einem Werkseinsatz mit Althea und Moriwaki entschlossen hat, wurde die Zusammenarbeit mit den Holländern gekündigt. Seither haben Gerrit und Ronald ten Kate an einer Rückkehr ihres Teams in die Superbike-WM gearbeitet. Am 2. April werden sie den Hersteller und die Fahrer bekannt geben.

#### SUPERBIKE-WM

Normalerweise geht der BMW Twin-Cup im Rahmen der IDM an den Start, doch die Organisatoren Sascha Schoder und Roger Plath haben sich mächtig ins Zeug gelegt, den Cuppies ein weiteres Rennen zu ermöglichen. So findet der Saisonauftakt des Cups nun vom 12. bis 14. April 2019 im Rahmen der Superbike-Weltmeisterschaft im niederländischen Assen statt.

#### STRASSENSPORT

Beim Preetest der neuen BMW S 1000 RR in Portugal drehten auch einige Stars am Gasgriff. Steve Martin und der zweifache TT-Sieger Cameron Donald waren aus Australien angereist, der ehemalige Superbike-WM-Pilot Roland Resch aus Österreich. Auch Christian Iddon und Peter Hickman ließen es sich nicht nehmen, die neue RR zu fahren.

#### ENDURANCE-WM

Kurz vor dem Pirelli-Reifentest mit GERT56 hat sich Stefan Kerschbaumer am Ellbogen verletzt. Als Ersatz für den Österreicher, der damit auch um den IDM-Auftakt Mitte Mai am Lausitzring bangen muss, greift die Mannschaft von Karsten Wolf auf den Niederländer Pepijn Bijsterbosch zurück.

# Dramen und Abschied

Vor dem Showdown in Heerenveen trennen die ersten vier (Russen) nur sechs Punkte. Aber Hans Weber wurde auch in Inzell bester „Nicht-Russe“. Dieser inoffizielle Titel winkt dem Bayern nun auch in der WM-Gesamtwertung.

Von: Alfred Domes

**W**ie schon in Berlin ging es auch in Inzell hoch her. Samstag fanden sich mit Hans Weber und Markus Jell zwei Deutsche in den Halbfinals, und am Sonntag wiederholte Weber diesen Höhenflug.

Mit einem um 25 Prozent veränderten Fahrerfeld ging GP Nr. 7 los. Franky Zorn hatte bereits im Training einen fatalen Abstieger, der unter die diesjährige Saison einen Schlussstrich zieht. Zumindest eine Sehne der linken Hand ist gerissen, und der Saalfeldener musste sich noch in der Nacht auf Samstag im Krankenhaus Traunstein auf den OP-Tisch legen. Am Sonntag war Zorn schon wieder als Zuschauer dabei und versprach, das nächste Jahr weiterzumachen.

Etwas, was auch der im Fahrerlager gesichtete Harald Simon im Sinn hat. Auf der Verletzungsliste waren auch der Schwede Haarahltonen, der Russe Shishegov und Stefan Pletschacher zu finden. Also kamen Jimmy Tuinstra (NL), Tommi Tani (FIN), Franz Mayerbüchler sowie Vater und Sohn Bauer zum Einsatz.

## Sturzfestival am Samstag

Mit insgesamt neun Stürzen war der Samstags-Grand-Prix üppig



Abschiedsrunde: Günther Bauer



GOOD SHOOT/REYDONDEAU

Mit dem Samstagsieg konnte sich Daniil Ivanov in Führung setzen. Markus Jell (#16) konnte mithalten

ausgestattet. Die Abflüge von Niedermaier (der erste Lauf musste gleich dreimal gestartet werden) und Weber (Heat 3) trafen die deutschen Fans in die Magen-grube. Dafür sprang Markus Jell in die Bresche und holte den ersten von vier deutschen Laufsiegen an diesem Abend. Die restlichen drei verbuchte Hans Weber, der mit seinen Starts aber nicht überzeugen konnte.

Im Halbfinale wäre mit einem guten Start vielleicht mehr drin gewesen. „Wir hatten Probleme mit der Getriebewelle, die Starts sind nicht immer optimal herausgekommen“, so der sympathische Bayer. „Es ist nicht immer die Technik, ganz wichtig ist die Kopfarbeit. Das Ritual beim an den Start Rollen ist auch ein wichtiger Teil, da muss ich noch professioneller werden.“

Insgesamt waren die deutsch-

sprachigen Cracks gut drauf. Alle erreichten ihre bisher jeweils beste Punkteausbeute.

Weber blieb mit 12 Punkten auf seinem bisherigen Level und ist eindeutig die Nummer 1 hinter den vier führenden Russen. In deren Reihen schien Daniil Ivanov etwas Oberwasser zu haben. Er löste sich aus der Dreierführung und ging mit 116 Punkten in Führung vor Valeev (115) und Koltakov (112).

Auch der GP 8 am Sonntag brachte dasselbe Bild. Die vier Russen matchten sich, schenkten einander nichts und beendeten den Tag in der Reihenfolge Valeev, Koltakov, Ivanov und Khomitsevich. Das bedeutete wieder ein Zusammenschieben des Feldes auf höchstem Niveau, und die etwa von manchen erwartete Vorentscheidung in der WM blieb aus. Ivanov und Valeev (ein-

ziger Fahrer mit allen acht Finalteilnahmen) liegen Kopf an Kopf voran. Koltakov und Khomitsevich (als einziger der vier ohne Tagessieg bisher), ebenfalls Kopf an Kopf folgen mit je zwei Zählern Abstand.

## Bauers letzte Runden

Jimmy Tuinstra und Tomi Tani sah man die fehlende WM-Erfahrung an, bei Ebner läuft es etwas besser: „Meine Starts werden konstanter, an der Zündung und Bedüsung arbeiten wir.“

Mit dem ersten Saisonstart von Günther Bauer waren es nunmehr 26 verschiedene Fahrer aus sieben Nationen, die das Eis abarbeiteten.

Der 47-jährige Bauer gab am Ende der Veranstaltung seinen Rücktritt bekannt; ein Abschiedsrennen für ihn soll es 2020 in Inzell geben. ■

## EISSPEEDWAY-WM

### GP7, Inzell (D), 16. März

1. Daniil Ivanov (RUS)	19 Punkte
2. Dmitry Khomitsevich (RUS)	18
3. Dmitry Koltakov (RUS)	15
4. Dinar Valeev (RUS)	18
5. Hans Weber (D)	12
6. Stefan Svensson (S)	10
7. Markus Jell (D)	8
9. Max Niedermaier (D)	6
10. Luca Bauer (D)	5
11. Charly Ebner (A)	5

### GP8, Inzell (D), 17. März

1. Dinar Valeev (RUS)	19 Punkte
2. Dmitry Koltakov (RUS)	18
3. Daniil Ivanov (RUS)	16
4. Dmitry Khomitsevich (RUS)	17
5. Hans Weber (D)	11
6. Niclas Svensson (S)	10
9. Max Niedermaier (D)	7
10. Markus Jell (D)	7
12. Charly Ebner (A)	3
13. Franz Mayerbüchler (D)	3

## MEISTERSCHAFTSSTAND

### WM-Stand nach 8 von 10 Läufen

1. Dinar Valeev	134 Punkte
2. Daniil Ivanov	132
3. Dmitry Koltakov	130
4. Dmitry Khomitsevich	128
5. Hans Weber	76
6. Nikita Toloknov (RUS)	61
12. Max Niedermaier	32
13. Charly Ebner	24
15. Franz Zorn (A)	19
16. Markus Jell	19

# „Der Druck liegt jetzt auf mir“

Das Schweizer Aushängeschild Jeremy Seewer kämpfte beim WM-Auftakt in Argentinien mit den Nachwirkungen einer schweren Infektion. Für Seewer steht in seiner zweiten MXGP-Saison viel auf dem Spiel.

Von: **Frank Quatember**

## Es lief nicht optimal für Sie in Neuquén. Wo lagen die Ursachen?

Schuld war eine Lungenentzündung, die mich zu Jahresbeginn ungefähr einen Monat gekostet hat, davon lag ich zwei Wochen im Bett. In dieser Zeit habe ich einiges an Gewicht und Fitness eingebüßt. Dafür war aber der neunte Rang in Argentinien insgesamt in Ordnung. Ich bin zwar nicht zufrieden mit diesem Ergebnis, aber daran müssen wir arbeiten, und ich nähere mich Schritt für Schritt meiner Top-Form. Die Starts in Neuquén waren gut, und auch die Ausdauer ist fast wieder bei 100 Prozent.

## Ihr Teamkollege Romain Febvre hat sich verletzt, fällt ebenso wie Titelverteidiger Jeffrey Herlings längere Zeit aus. Ist die WM schon entschieden?

Ich kann mich dazu nicht äußern, denn ich habe meine Probleme und meine Ziele. Das ist im Moment zwar nicht der Weltmeistertitel, aber ich denke, Tim Gajser ist sehr stark, und es ist noch eine sehr lange Saison. Von daher ist es viel zu früh, etwas vorherzusagen.

## Sie sind nun die Nummer 1 bei Yamaha Factory. Spielt das eine Rolle, ist das eine zusätzliche Belastung?

Das spielt für mich eigentlich keine Rolle, ob Romain Febvre verletzt ist. Das Yamaha Racing Team ist unglaublich gut darin, beide Fahrer gleich gut zu betreuen. Ich bin sehr gut mit Romain ausgekommen, er ist wirklich ein prima Teamkollege. Klar liegt der Druck jetzt auf mir. Das kann man schon so sehen, aber davon lasse ich mich nicht beeinflus-



HODGKINSON

„Das Team versucht, mich glücklich zu machen, und wenn ich glücklich bin, dann fahre ich auch gut Motorrad.“

Jeremy Seewer

sen. Schon bei Suzuki war das der Fall, dass ich der Einzige war, der Druck hatte, deshalb finde ich das okay.

## Wie haben Sie die WM-Pause bis Matterley Basin genutzt? Werden Sie 2019 bei der Schweizer Meisterschaft oder den deutschen MX Masters an den Start gehen?

Die Pause nutze ich auf jeden Fall, um zu trainieren und meine Lunge wieder in die alte Form zu bringen. Aber nicht zu extrem, sondern ich werde auf meinen Körper hören, damit die Krankheit nicht wiederkommt. Am Wochenende fahre ich bei den Dutch Masters in Axel mit. Die Schweizer Meisterschaft steht im Moment nicht auf dem Plan. Bei den ADAC MX Masters möchte ich, wenn alles klappt, ein bis zwei Rennen mitfahren, weil ich

da viele Fans habe und immer wieder gerne komme. Aber fest steht noch gar nichts, es sind schließlich 20 GPs zu fahren, und das ist schon eine Menge Arbeit.

## Hat die Zeit ausgereicht, um die 450er-Yamaha perfekt abzustimmen?

Testen konnte ich zum Glück sehr viel im letzten Jahr, auch in Japan. Von daher war das Motorrad eigentlich schon sehr gut und wir schon sehr weit. Klar konnte ich es kaum unter Rennbedingungen testen, ich hatte ja nur ein Vorbereitungsrennen in Lacapelle. Es gibt also immer Spielraum, ich bin noch nicht happy und muss mich auch erst wieder an den Speed herantasten. Auch im Hinblick auf meine Fitness gibt es noch Aufholbedarf. Sobald das alles passt, wird das Motorrad auf die WM-Strecken abgestimmt, aber ich denke, wir liegen sehr gut im Plan.

## Gibt es vom Arbeitgeber Yamaha Vorgaben bezüglich einer Platzierung?

Es gibt keine Vorgaben oder Vorschriften vom Arbeitgeber. Na klar wollen alle sehen, wie ich Erfolg habe, das ist ja logisch. Das Team nimmt mir den Druck weg und versucht, mich glücklich zu



Jeremy Seewer

**Geburtstag:** 18. Juli 1994  
**Geburtsort:** Bülach (CH)  
**Herkunftsland:** Schweiz

## WM-KARRIERE

2006: Schweizer Meister 65 ccm  
2008: Schweizer Meister 85 ccm  
2011: Junioren-WM 125 ccm, Pl. 2  
2012: EMX 250 ccm, Platz 5  
2013: EMX 250 ccm, Platz 2  
2014: MX2-WM, Platz 10  
2015: MX2-WM, Platz 5  
2016: MX2-Vizeweltmeister  
2017: MX2-Vizeweltmeister  
2018: MXGP-WM, Platz 8  
2019: MXGP-WM, zurzeit Pl. 9

machen, und wenn ich glücklich bin, dann fahre ich auch gut Motorrad. Also, ich spüre überhaupt keinen Druck.

## Wie unterscheidet sich die Factory Yamaha von der Wilvo-Yamaha 2018? Was ist anders im Rinaldi-Team?

Beide sind gute Teams. Der größte Unterschied ist die Erfahrung. Das Rinaldi-Team gibt es schon seit so vielen Jahren, alle Mechaniker waren immer die gleichen. Und die wissen, wie was funktioniert. Es ist ein eingespieltes Team. Das betrifft auch die Entwicklung des Motorrads und das Know-how, egal ob Motoren oder Rahmen. Das Motorrad ist im Prinzip das gleiche, es ist nicht so, dass wir mit dem Werksmotorrad etwas komplett anderes zur Verfügung haben. Was wir haben, sind mehr Möglichkeiten, Motorraudeinstellungen vorzunehmen bezüglich Motor, Rahmen oder Fahrwerk. Am Ende muss es das Team allerdings auch umsetzen können.

## Sind Ihr Vater und Ihre Mutter immer noch bei fast jedem Rennen dabei?

Meine Eltern kommen nicht überall mit hin, aber wenn die Rennen erreichbar sind, kommen Sie mit dem Wohnmobil. Bei den Überseerennen sind sie nicht da, das ist zu stressig. Es gibt zu Hause viel zu tun. Aber generell sind sie mit dabei, und das ist wichtig für mich. ■

Supercross-WM Indianapolis

# KTM unschlagbar

Indianapolis endete mit drei KTM auf dem Podium. Mit erneut nur dem achten Platz ist der Titelkampf für Ken Roczen so gut wie gelaufen.

Von: **Thomas Schiffner**

Bei der als Supercross-WM betitelten amerikanischen Supercross-Meisterschaft wird KTM von Rennen zu Rennen immer stärker. Die Mattighofener Werkspiloten bzw. unterstützten Fahrer eilen nicht nur von Sieg zu Sieg, sie haben nun in Indy auch zum dritten Mal im Jahr 2019 das Podium exklusiv besetzt.

Ken Roczen konnte sich in seinem Heat Race hinter Dean Wilson und Marvin Musquin mit Platz 3 zwar den fünften Startplatz für das Main Event sichern. Doch der Thüringer wurde beim Start nach innen gedrängt, kam als Achter aus der Startkurve heraus, hing dann hinter Zach Osborne fest und schaffte es über die ganze Distanz von 26 Runden nicht, am Husqvarna-Piloten vorbeizukommen.

## Von Anfang an Musquin

Marvin Musquin gewann den Holeshot und beherrschte das Finale vor 61 000 Zuschauern im Lucas Oil Stadium von der ersten bis zur letzten Runde. Hinter dem Franzosen reihten sich Joey Savatgy, Eli Tomac und Meisterschaftsleiter Cooper Webb ein.

Nach einem Drittel des Rennens stürzte Kawasaki-Pilot Savatgy, beinahe zeitgleich würgte Webb seine KTM ab. Savatgy fuhr



Kein Freestyle, sondern erster Saisonsieg: Marvin Musquin

als Sechster weiter, Webb startete seine Aufholjagd von Position 4. Noch sieben Minuten waren zu fahren und die ersten vier, Musquin, Tomac, Baggett und Webb, trennten nur drei Sekunden.

In der Schlussphase ging Baggett an Tomac vorbei auf Platz 2, und gleich darauf griff auch der dritte KTM-Fahrer Baggett den Kawasaki-Alleinunterhalter an. Obwohl Baggett am Sprung einen Strohhalm der Streckenbegrenzung mitnahm, gelang es ihm, in der nächsten Linkskurve mit einem Blockpass Tomac zu passieren. Damit war das KTM-1-2-3 zementiert: Musquin holte seinen ersten Saisonsieg und verbesserte sich auf den zweiten Tabellenplatz, 14 Punkte hinter Webb. „Das ist immer eine harte Strecke hier in Indy, aber sie war auch immer gut für mich. Ich komme gern hierher. Ich habe letztes Jahr gewonnen, deshalb habe ich mich auf die Rennen gefreut. Und ich denke, das hat man gesehen“,

so der Franzose. Der Kalifornier Blake Baggett blieb trotz seines zweiten Platzes auf WM-Rang 5 hinter Roczen hängen.

Cooper Webbs Führung reduzierte sich wegen des Sieges von Musquin von 19 auf 14 Punkte. Der Tabellenführer aus North Carolina: „Es war ein hartes Rennen für mich. Ich habe nicht den besten Start erwischt, deshalb musste ich einige Male überholen, und dann habe ich das Bike abgewürgt und einige Positionen verloren. Ich habe mich ziemlich darüber geärgert, denn ich fühlte, dass ich in einer guten Position war, um zu gewinnen.“

## Roczen: Punkte fehlen

Ken Roczen, der zum zweiten Mal in 2019 nicht unter die ersten fünf kam, steht nun am Scheideweg. Zum Titel fehlen ihm bereits 27 Punkte, sein letzter SX-Sieg war vor mittlerweile zwei Jahren. Am Samstag in Seattle muss eine Steigerung her. ■

## SUPERCROSS-WM

Indianapolis (USA), 16. März

1.	Marvin Musquin (F)	KTM
2.	Blake Baggett (USA)	KTM
3.	Cooper Webb (USA)	KTM
4.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
5.	Justin Barcia (USA)	Yamaha
6.	Joey Savatgy (USA)	Kawasaki
7.	Zach Osborne (USA)	Husqvarna
8.	Ken Roczen (D)	Honda
9.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
10.	Justin Brayton (USA)	Honda
11.	Chad Reed (AUS)	Suzuki
12.	Cole Seely (USA)	Honda

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 11 von 17 Läufen

1.	Cooper Webb	243 Punkte
2.	Marvin Musquin	229
3.	Eli Tomac	222
4.	Ken Roczen	216
5.	Blake Baggett	184
6.	Dean Wilson	163
7.	Chad Reed	149
8.	Joey Savatgy	141
9.	Justin Brayton	140
10.	Justin Barcia	138
11.	Cole Seely	128
12.	Aaron Plessinger (USA), Yamaha	123



Anschluss verloren: Ken Roczen

## NACHRICHTEN

### NAGL: TEILABRISS DES KREUZBANDES

Bei der beim GP-Auftakt in Argentinien erlittenen Knieverletzung zog sich Max Nagl auch einen Teilabriss des Kreuzbandes zu. Die Operation verlief erfolgreich, doch der Oberbayer muss mit sechs Wochen Zwangspause rechnen. Die GPs in Matterley Basin, Valkenswaard und Pietramurata muss er auslassen, hofft aber auf einen Start beim MX-Masters-Auftakt in Fürstlich Drehna (14.04.).

### HERLINGS WEITER AUSSER GEFECHT

Der verletzte Jeffrey Herlings muss voraussichtlich drei weitere Wochen pausieren. Damit fallen die GPs Matterley Basin, Valkenswaard und möglicherweise auch Pietramurata für den MXGP-Weltmeister aus. KTM hat noch keine Absprache und keine Entscheidung getroffen, ob der Niederländer noch in die WM einsteigt oder 2019 die komplette US-Nationals-Serie (ab 18.05.) bestreitet.

### NEURAUTER GEWINNT WINTER-MOTOCROSS

Beim 48. Frankenbacher Wintercross setzte sich bei Dauerregen nach einer wahren Schlamm Schlacht im Superfinale MX1/MX2 der Österreicher Lukas Neurauder (KTM) durch. Dahinter belegte mit fast einer Minute Rückstand Petr Smitka (CZ) Rang 2 vor Lokalmatador Dennis Ullrich. Der vierfache Masters-Champion gewann beim ersten Rennen, zurück auf der 450er Husqvarna, den Start, stürzte aber in Runde 2. Bester MX2-Pilot im Superfinale wurde KTM's René Hofer.

### „KNIGHTER“ STARTET IN DAHLEN

Ex-Weltmeister David Knight von der Isle of Man wird vom 22. bis 24. März in Deutschland beim Enduro-GP in Dahlen am Start sein: In der neugeschaffenen „Open-Klasse“ tritt der Brite bei den Senioren gegen alte Mitstreiter wie Werner Müller an. ■

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



**Audi**



**A3 Sportback 2.0 TFSI quattro S tronic**, EZ 08/18, 6500 km, 140 kW (190 PS), Navi, Virtuel., Matrix, NR-Fzg., 41.890,- € (MwSt. awb.) Auto & Service PIA GmbH, Olympiast. 4-8, 82362 Weilheim, Tel. 0881/6042605 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 48027



**Audi S3, B&O, LED, 19 Zoll, MMI Touch**, 75000 km, Garagenfzg, Alcantara, Magnetic, 8 x Räder, VB 30.200,- €. Daniel Neining, 66386 St. Ingbert, 0151/20982554

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 48025

## Service

**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182-25 50

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

\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

**BMW**



**M4 Cabrio**, EZ 05/15, 431 PS, 17250 km, s. viele Extras, Preis: 52.750,- €. Tel. 0711/415132

Z8 zu kaufen gesucht, 0172/8339378 H

**BMW M5**, EZ 3.2001, 146.000 km, blaumet., Topzustand, VB 26.000,- €. Tel. 0171/6939162

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



**BMW Z3 Roadster**, Bj. 2000, 120000 km, TÜV neu, Top-Zustand, für 11.900,- €. Tel. 01520/2493547

**Ferrari**

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

**Ford**



**Mustang**, 20000 km, Leder, Navi, Tel., Xenon, SHZ, NR-Fzg., VB 34.300,- €. 53721 Siegburg, Tel. 0171/5250871

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 48125

**Honda**



**Honda RCB Bol d'Or Replica**, Einzelstück in Europa, in Japan handgefertigt, mit Straßenzulassung, VB 23.900,- €. Tel. +49/16098132488

**Mercedes**



**E 200**, EZ 02/2019, 3000 km, 135 kW (183 PS), polarweiß, Leder, Navi, Klima, MULTIBEAM, SD, SHZ, Airmatic, Burmester u.v.m., 59.999,- € (MwSt. awb.) Herbert Mühle GmbH, Lehfeld 6, 21029 Hamburg-Bergedorf, Tel. 040/725707-0, www.herbert-muehle.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 48088

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

**Porsche**



**997 Turbo PDK Approved**, 49500 km, 368 kW (500 PS), PCCB, RS-Grau, Carbon Schalensitze, 99.988,- €. Tel. 0172/9844911



**Cayman GT4**, sehr guter Zustand, Clubsport, Porsche Approved; TÜV neu, 9800 km, 283 kW (385 PS), rot, Klima, VB 88.500,- €. alex1967@gmx.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 48194

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



**Porsche Panamera Turbo**, Benziner, EZ 9.2013, 69000 km, 2. Hd., Vollausrüstung, Garagenfzg., Bestzustand, VB 69.000,- €. Tel. 0176/12949428

**Renn/Rallye**

Rent a Racebike Honda RS 250R NX5  
Einarmschwinge für Trackdays oder Rennwochenenden. Kontakt: d.wolff@netcologne.de

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

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

**DUNLOP  
MOTORSPORT**  
Sport- & Rallyereifen  
**Lütticke motorsport**  
02354-7046993  
www.lms-racing.com

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

**www.Rennsportshop.com**



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

VERLAG  
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
 Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart  
 Telefon: +49 (0)711 182 18 20  
 MOTORSPORT aktuell gehört zur  
 auto motor und sport-Gruppe  
 Geschäftsführung:  
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),  
 Andrea Rometsch, Tim Ramms  
 Telefon: +49 (0)711 182 0  
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:  
 Tim Ramms  
 Publisher Automobil: Michaela Klein  
 Gesamtanzenleitung Automobil:  
 Markus Eiberger  
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer  
 sgranzer@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41  
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99  
 Werbeverkauf Online:  
 Stefan Schenknyr, sschenknyr@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46  
 Auftragsmanagement:  
 Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13  
 Nicole Polta, npolta@motorpresse.de,  
 Telefon: +49 (0)711 182 13 87  
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)  
 Syndication/Lizenzen:  
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79  
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH  
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz  
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,  
 22773 Hamburg  
 Vertriebsleitung: Britt Unnerstall

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

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



Die Königsklasse trauert um einen ganz Großen: Fahrer, Teams, FIA und Liberty Media gedenken Rennleiter Charlie Whiting

## Das übliche Kaffeesudlesen Formel 1 GP Australien

Das übliche Kaffeesudlesen ist nun nach dem nicht sehr spannenden Auftakt der Formel 1 in Melbourne zu Ende. Im ORF haben sich Hausleitner und Robert Lechner redlich bemüht, Spannung zu vermitteln. Erfreulich der Salzburger. Robert Lechner als Co-Kommentator war kompetent, sachlich und sprachlich super, er hat sich für weitere Aufgaben gut empfohlen. Für den Fan war das bekannte Trio Mercedes, Ferrari und Red Bull keine Überraschung, ebenso das Verhalten der Teams. Toto Wolff konnte sich gebremst über den Sieg von Valtteri Bottas freuen, um aber die Nummer 1, Lewis Hamilton, mit technischen Schäden in Schutz zu nehmen. Ferrari hat mit der unsportlichen Teamorder, die Sebastian Vettel den vierten Platz rettete, die

Zuschauer nicht überrascht. Für Red Bull reichte es durch Max Vertappen zwar nicht zu einem der von Chef Helmut Marko geforderten fünf Siege. Aber der Anfang gibt Hoffnung. So dürfen auch die Fans hoffen, dass die Saison mehr als wenig spannende Dreierprozessionen bringt und damit nicht zur Formel „Gähn“ absackt.

**Rudolf Ratzenberger, per E-Mail**

Jedes Jahr dasselbe. Diesmal gibt's einen neuen Frontflügel und deshalb ein neues Auto. Bis viele Teams die Wagen und/oder Reifen „kennen“, ist die halbe Saison vorbei. Gleichzeitig schafft es niemand, trotz neuem Auto, zu den Top 3 da oben aufzuschließen. Machen die jedes Jahr die gleichen Fehler? Ich denke, wenn man ein Reglement für drei Jahre festlegt, sollte auch in diesem Zeitraum kein neues Auto gebaut werden dürfen. Vielleicht

würden sich alle über die Zeit mehr angleichen. Und nach drei Jahren fängt dann wirklich jeder bei null an, also bei einem neuen Reglement. Durch das eingesparte Geld könnten mehr Testfahrten stattfinden, zum Beispiel donnerstags vor den Rennen. Die Teams sind eh schon da. Dann hat man in der zweiten Saison möglicherweise mehr Spannung. Und natürlich sollten die Autos weiterentwickelt werden dürfen. Dann noch den Funk abschaffen, denn Wichtiges geht auch übers Display, und blaue Flaggen weg. Das würde mir gefallen!

**Florian Bolsinger, per E-Mail**

**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.

- 21. März: Freies Fahren Nürburgring GP (mit Straßenzulassung)
- 08. April: Freies Fahren Bilster Berg
- 11. April: Freies Fahren Spa-Francorchamps

Weitere Infos im Internet: [www.dskev.de](http://www.dskev.de)



# Termine

## TV-Programm

### Automobil

#### Donnerstag, 21. März

18.30	Formel 1 Melbourne, Rennen (Wh.)	Sky Sport 2*
22.00	Langstrecken-WM, Sebring (Zus.)	Eurosport 1
23.30	Rallye-EM Azoren, 1. Tag (Zus.)	Eurosport 1

#### Freitag, 22. März

23.45	Rallye-EM Azoren, 2. Tag (Zus.)	Eurosport 1
-------	---------------------------------	-------------

#### Samstag, 23. März

05.00	Formel E Sanya, Qualifying <b>LIVE</b>	Eurosport 1
08.00	Formel E Sanya, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
23.30	Rallye-EM Azoren, 3. Tag (Zus.)	Eurosport 1

#### Sonntag, 24. März

ab 09.20	Supercars Adelaide, die Rennen (Wh.)	Motorvision TV*
15.00	Formel 1 Melbourne, Rennen (Wh.)	Sky Sport 1*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.30	NASCAR Cup Series, Martinsville <b>LIVE</b>	Motorvision TV*
23.00	Porsche GT Magazin	Sport 1

#### Dienstag, 26. März

22.00	Formel E Sanya, Rennen (Wh.)	Eurosport 1
23.00	Rallye-EM Azoren, Highlights	Eurosport 1

### Motorrad

#### Sonntag, 24. März

12.00	ADAC MX Masters, Gaildorf (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
13.00	MX2-WM Matterley Basin, 1. Lauf <b>LIVE</b>	Eurosport 2*
14.00	MXGP-WM Matterley Basin, 1. Lauf <b>LIVE</b>	Eurosport 2*
16.00	MX2-WM Matterley Basin, 2. Lauf <b>LIVE</b>	Eurosport 2*
17.00	MXGP-WM Matterley Basin, 2. Lauf <b>LIVE</b>	Eurosport 2*

#### Montag, 25. März

ab 18.00	MX-WM Matt. Basin, alle Rennen (Wh.)	Eurosport 2*
----------	--------------------------------------	--------------

## Streams / Internet

#### Samstag, 23. März

05.45	Jaguar I-Pace eTrophy, Sanya <b>LIVE</b>	ran.de
ca. 08.15	VLN 1. Lauf, Zeittraining & Rennen <b>LIVE</b>	vln.de

#### Sonntag, 24. März

ca. 18.00	IndyCar Series Austin, Rennen <b>LIVE</b>	dazn.de*
-----------	---	----------

\* kostenpflichtig

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

21.–23.03.	Rallye-EM, Azoren	P
23.03.	Formel E, Sanya	RC
23.03.	VLN Langstrecke Nürburgring, 1. Lauf	D
24.03.	IndyCar Series, Austin/Texas	USA
24.03.	NASCAR Cup Series, Martinsville/Virginia	USA

### Motorrad

23.03.	Supercross-WM, Seattle/Washington	USA
23./24.03.	Enduro-WM/-DM, Dahlen	D
24.03.	Motocross-WM, Matterley Basin	GB

# Vorschau



Saisonstart der VLN: Alles zum ersten von neun Rennen auf der Nordschleife



Sechster Formel-E-Lauf: Wer triumphiert bei der Premiere im chinesischen Sanya?



Rallye-EM: Zum Auftakt tanzen die Rallyeaautos durch die Landschaft der Azoren



Motocross-WM: In Großbritannien legen sich die Zweiradkünstler wieder ins Zeug

VLN

MOTORSPORT IMAGES

FIA ERC

HODGKINSON

**MotorKlassik**

# DER NEUE RATGEBER ZUM KAUF ALTER AUTOS

Der Kauf-Ratgeber für Young- und Oldtimer.

[www.motor-klassik.de](http://www.motor-klassik.de)



Kult. Klassik. Kaufberatung.

Den aktuellen Motor Klassik Kauf-Ratgeber für Einsteiger gibt es für 9,90 Euro im Handel oder hier:

+49 (0) 711 32068888 | [motorklassik@dvp.de](mailto:motorklassik@dvp.de) | [motor-klassik.de/spezial](http://motor-klassik.de/spezial)

Jedes Auto hat seine Geschichte.