

Aboservice: 70138 Stuttgart, Postvertriebsklasse: Ereignis, bez.: 702 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 51 / 05. DEZEMBER 2018

Letzter Formel-1-Test in Abu Dhabi Das Schaulaufen der Neuzugänge

Mitmachen
und gewinnen!

**DIE GROSSE
LESERWAHL**

1. Preis
RACEROOM
Simulator RR3055



Interview mit Danilo Petrucci
**Petrucci über die
Ducati-Chance**

MotoGP-Testfahrten in Jerez
**Honda-Pilot Naka-
gami mit Bestzeit**

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



4 190525 902500 51



Superbike-WM: Tests in Jerez
**Cortese überzeugt bei
Superbike-Debüt**



Interview mit Stéphane Peterhansel
**Der Dakar-Star über
das Buggy-Projekt**



Zur Dauerdiskussion im GT-Sport:
**Warum im GT-Sport
ohne BOP nichts geht**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Alles zu den Reifen-Testfahrten in Abu Dhabi **S. 4**
- Formel 1** Gewinner und Verlierer der abgelaufenen Saison **S. 6**
- Formel 1** Kommentar zum Comeback von Robert Kubica **S. 8**
- Formelsport** News aus Formel 1 und den weiteren Klassen **S. 9**
- Sportwagen** Wie die BOP beim Sportwagen-Boom hilft **S. 10**
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypenszene **S. 12**
- Rallyesport** Interview mit Dakar-Legende S. Peterhansel **S. 14**
- Rallyesport** Besuch der neuen Skoda-Werkshallen **S. 16**
- Rallyesport** Interview mit WRC2-Champion Jan Kopecký **S. 17**
- Rallyesport** News und Hintergründe aus der Szene **S. 18**
- Tourenwagen** News aus TCR, DTM und weiteren Serien **S. 31**
- Breitensport** Die Titeltentscheidungen sind gefallen **S. 32**

Motorrad:

- Leserwahl** Wählen Sie Ihre Favoriten und gewinnen Sie! **S. 19**
- MotoGP** Überraschungsmann beim Jerez-Test vorne **S. 34**
- MotoGP** Interview mit Ducati-Werkspilot Danilo Petrucci **S. 36**
- Superbike-WM** Auch die Straßensportler fahren in Jerez **S. 38**
- Offroad** Große Vorschau auf Supercross-WM und News **S. 40**
- Offroad** ADAC SX Cup: Bowers, der König von Chemnitz **S. 42**

Leserservice:

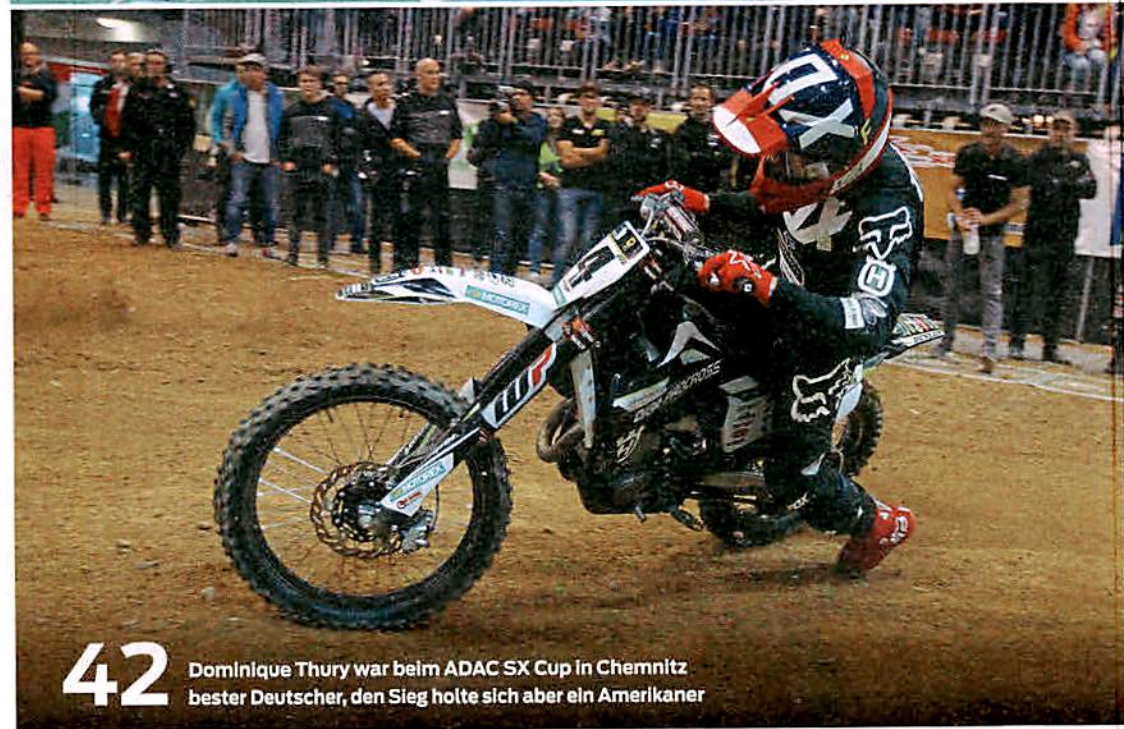
- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



34 Testfahrten der MotoGP: In Jerez sammelte auch Honda-Neuzugang Jorge Lorenzo weiter Kilometer



31 Der Lynk & Co 03 als neuestes TCR-Auto ist im Testbetrieb und hinterlässt bisher einen guten Eindruck



42 Dominique Thury war beim ADAC SX Cup in Chemnitz bester Deutscher, den Sieg holte sich aber ein Amerikaner



36 Danilo Petrucci hat den Aufstieg zum Werksfahrer geschafft. Im Interview spricht er über die neue Situation

NEUER PORSCHE-CHEF

Die Motorsportabteilung von Porsche hat mit Fritz Enzinger ein neues Oberhaupt gefunden. Auf den 62-jährigen Österreicher warten in den kommenden Monaten bereits viele Aufgaben. **Seite 12**

SKODAS MACHTZENTRUM

Die Dauersieger aus der zweiten Rallye-Liga kommen aus Tschechien. Nun hat Skoda Motorsport eine neue Heimat. MSA sah sich in den heiligen Hallen um und sprach mit Werksfahrer Jan Kopecký. **Seite 16**

REA WIEDER SCHNELLSTER

Jonathan Rea dominierte auch beim zweiten Test der Superbike-WM in Jerez. Aufsteiger Sandro Cortese rückte derweil schon nah an Yamaha-Teamkollege Alex Lowes heran. Der Testbericht. **Seite 38**



6 Die große Analyse: Gewinner und Verlierer der abgelaufenen Formel-1-Saison

DUCATI

SUTTON-IMAGES.COM



Letzte Rauchzeichen

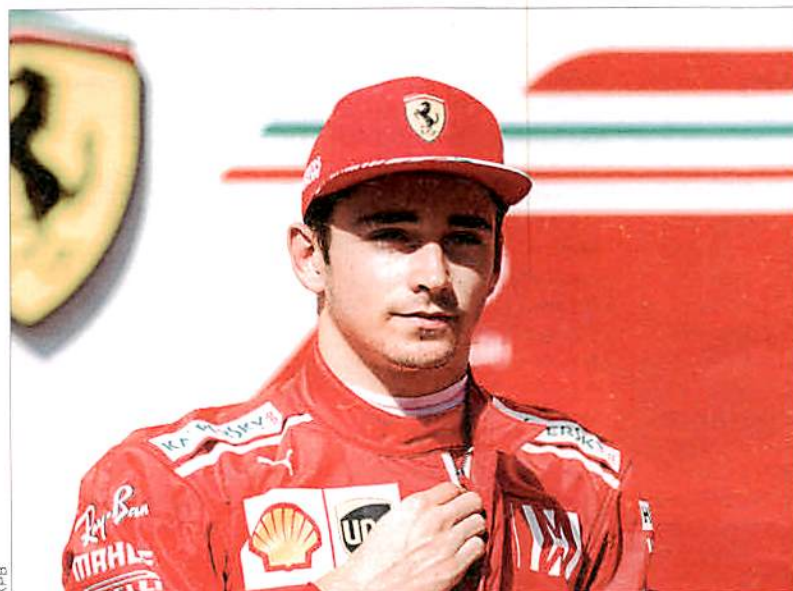
Bei den Reifentestfahrten in Abu Dhabi sollte eigentlich die Erprobung der 2019er-Pirelli-Generation im Mittelpunkt stehen. Wegen der vielen Personalwechsel in der Winterpause wurde es aber zum ersten Schaulaufen der Neuzugänge.

Von: **Tobias Grüner**

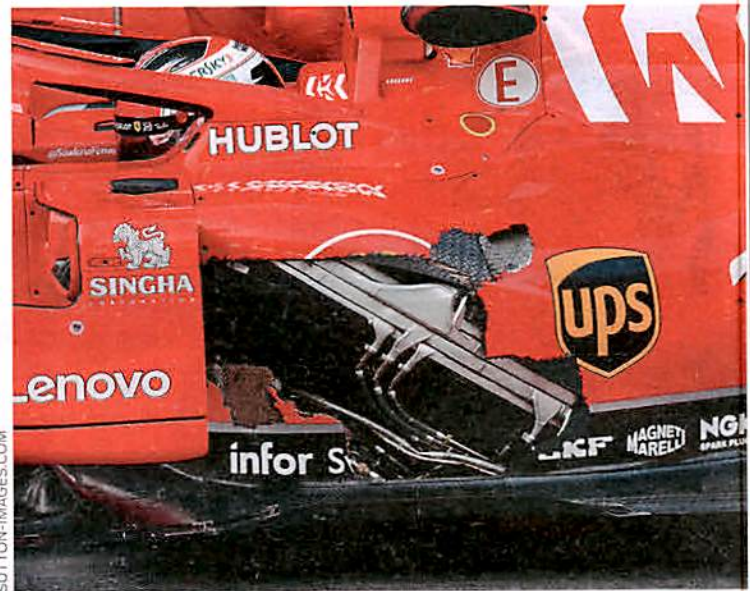
Gerne hätten die Ingenieure der zehn Formel-1-Teams die zweitägige Nachspielzeit in Abu Dhabi für die Entwicklungsarbeit an ihren 2019er-Modellen genutzt. Doch diesem Vorhaben schob die FIA schon Anfang September per offizieller Klarstellung einen Riegel vor. Demnach sollte die volle Aufmerksamkeit der Techniker und Piloten der Erprobung der neuen Reifengeneration gelten. Damit Pirelli verwertbare Daten sam-

meln konnte, waren keine weiteren technischen Upgrades erlaubt. Sonst hätten wir sicher den ein oder anderen Frontflügel im Zwei-Meter-Format gesehen, wie sie 2019 zum Einsatz kommen. Derartige Experimente hatten Force India und Williams in weiser Voraussicht schon beim letzten Test in Budapest durchgeführt. Die Konkurrenz kann die wertvollen Aerodynamik-Daten nun erst beim Aufgalopp mit den Neuwagen im Februar in Bar-

celona sammeln. In Abu Dhabi mussten die Autos exakt der Spezifikation entsprechen, wie sie auch im Rennen am Sonntag zuvor gefahren wurde. Upgrades waren ebenso wenig erlaubt wie die bei Testfahrten sonst üblichen Anbauten zum Aufzeichnen von Strömungsdaten. Als einziges Team nutzte Mercedes einen cleveren Trick, um wenigstens ein paar Werte zum Walkverhalten der neuen Hinterreifen zu gewinnen. Auf dem Unterbo-



Leclerc überzeugte bei seinem ersten Auftritt in Rot mit einer Tagesbestzeit



Nach den ersten Runden zeigte sich der Ferrari-Seitenkasten etwas nackig



SUTTON-IMAGES.COM

Räikkönen war erstmals wieder im Sauber unterwegs. Sein Ferrari-Motor machte jedoch vorzeitig schlapp

Mischungen von sechs auf fünf reduzieren können“, erklärte Pirelli-Sportchef Mario Isola die Zielsetzung. „Die Performance-Unterschiede werden vor allem bei den weicheren Sorten größer werden, was in der Theorie für mehr Spannung und Abwechslung sorgen sollte.“ Bei den härteren Sohlen gehen die Italiener den umgekehrten Weg. Weil in der abgelaufenen Saison kaum ein Team die Mischungen „Hard“ und „Medium“ im Rennen eingesetzt hat, sollen sie im kommenden Jahr vom Grip-Level mehr zum Soft-Reifen hin tendieren, der die Mitte der neuen Pirelli-Skala markiert. Im unteren Bereich fliegt der Supersoft-Reifen ganz raus. Der Ultrasoft soll dann fast genau zwischen „Soft“ und „Hypersoft“ liegen. Beim weichsten Gummi haben die Ingenieure aus Mailand versucht, die Gefahr des Körnens zu reduzieren. Er soll auch nicht mehr ganz so verschleißfreudig sein, was nach den ersten Eindrücken der Testfahrten auch gelungen ist.

Noch weniger Boxenstopps

Mit etwas weniger Gummi auf der Lauffläche versucht Pirelli bei allen Sorten, die Gefahr der Überhitzung und der Blasenbildung zu reduzieren. Der Schritt geschah auf Wunsch der Piloten, die künftig wieder aggressiver Gas geben und einem anderen Auto dichter folgen wollen, ohne dass die Reifen nachhaltig darunter leiden. „Das könnte natürlich dazu führen, dass die Tendenz hin zu Einstopp-Rennen noch verstärkt wird. Aber wen interessiert das, wenn sich dafür die Rennaction verbessert? Hätten wir Reifen gebaut, die noch schneller verschleifen, dann bestünde die Gefahr, dass die Fahrer ihr Tempo absichtlich noch mehr drosseln, um mit einem Stopp über die Runden zu kommen. Und das will ja keiner sehen“, begründet Isola den Schritt. Die Teams und die Fans müssen sich kommendes Jahr übrigens auch an neue Bezeichnungen gewöhnen. Die fünf Mischungen werden intern einfach nach Härtegrad durchnummeriert. Die drei Sorten, die Pirelli dann an die Strecke bringt, heißen nur noch „Soft“, „Medium“ und „Hard“. „Bei den Testfahrten ging es uns vor allem darum, konkrete Daten zu sammeln, damit wir für die 21 Rennen in der kommenden Saison immer die richtige Auswahl treffen“, erklärt Isola.

„ES KÖNNTE 2019 NOCH MEHR EINSTOPP-RENNEN GEBEN. DOCH WEN INTERESSIERT DAS, WENN DIE RENN-ACTION BESSER WIRD?“

Pirelli-Sportchef Mario Isola

Weil Pirelli den Teams und Piloten das Programm diktierte und die Autos zu unterschiedlichen Tageszeiten mit unterschiedlichen Reifen losschickte, sind die Klassements der beiden Testtage mit Vorsicht zu genießen. Direkte Vergleiche lassen sich kaum anstellen. Dennoch ist sicher bemerkenswert, dass Charles Leclerc bei seinem ersten Auftritt als neuer Ferrari-Stammfahrer direkt die schnellste Runde aller Piloten drehte. Eingewöhnungszeit scheint der Monegasse nicht zu benötigen. Sebastian Vettel muss sich 2019 wohl auf verstärkte Gegenwehr einstellen. Auch dass die Seitenkasten-Verkleidung nach wenigen Runden fliegen ging, brachte den Youngster nicht aus dem Rhythmus. Nach einer schnellen Reparatur ging es direkt weiter. Auch bei Vettel mussten die Mechaniker Hand anlegen. Der Hепенheimer war in der Früh in Kurve 1 etwas zu schnell unterwegs und mit dem Heck in die Bande eingeschlagen. Auch hier wurde das Programm nach einem kurzen Service fortgesetzt.

Kimi Räikkönen war ebenfalls für sein neues Team unterwegs. Wegen Konflikten mit den Sponsoren musste der Iceman die ersten Sauber-Runden seit 2001 mit einem strahlend weißen Overall drehen. Das Comeback lief jedoch nicht ganz nach Plan. Nach 102 Umläufen gab der Ferrari-Motor kurz vor Ende der Session dunkle Rauchzeichen ab.

Weltmeister macht blau

Neue Gesichter sah man in vielen Autos. Bei McLaren war erstmals Carlos Sainz jr. im Einsatz. Bei Force India akklimatisierte sich Lance Stroll, obwohl das Team die Neuverpflichtung noch gar nicht offiziell bekannt gegeben hat. Pierre Gasly bekam einen ersten Vorgeschmack darauf, was ihn 2019 bei Red Bull erwartet. Beim B-Team Toro Rosso feierte Daniil Kvyat sein Comeback. Und auch ein Schweizer Pilot war mit von der Partie: Louis Delétraz gab sein Formel-1-Debüt im Haas. Gerne hätte auch Daniel Ricciardo schon ein paar Kilometer für sein neues Renault-Team abgespult. Doch Red Bull verweigerte dem Abgänger die vorzeitige Freigabe. Eine freiwillige Auszeit legte übrigens der Weltmeister ein. Lewis Hamilton verzichtete auf den ersten Vorgeschmack auf die 2019er-Reifen. Valtteri Bottas, der nach seiner Pleitensaison eigentlich „nur noch verschwinden wollte“, musste zwei Tage ran und legte mit 263 Runden die größte Distanz aller Piloten zurück. Danach ging es übrigens gleich zu einem Petronas-PR-Termin nach Malaysia, den sich Hamilton ebenfalls schenkte. ■

den vor dem Diffusor hatten die Techniker schon am Wochenende kleine Sensoren montiert, die Hamilton bei seiner Siegesfahrt unter Flutlicht spazieren fuhr.

Hypersoft hält länger

Pirelli hatte für die Testfahrten nicht nur die neuen 2019er-Reifen eingepackt, sondern schickte die Piloten zum direkten Vergleich auch mit den alten Gummis auf die Bahn. „Wir wollten herausfinden, ob wir die Anzahl der Slick-



Stroll erstmals im Force-India-Dress

ERGEBNIS REIFEN-TESTS ABU DHABI 2018

Fahrer	Team	Zeit	Session	Reifen	Runden
1. Charles Leclerc	Ferrari	1.36,450 min	Tag 2	Hyper-S (2019)	135
2. Sebastian Vettel	Ferrari	1.36,812 min	Tag 1	Hyper-S (2018)	69
3. Valtteri Bottas	Mercedes	1.37,231 min	Tag 1	Hyper-S (2019)	263
4. Lance Stroll	Force India	1.37,415 min	Tag 1	Hyper-S (2018)	178
5. Pierre Gasly	Red Bull	1.37,916 min	Tag 2	Hyper-S (2019)	129
6. Max Verstappen	Red Bull	1.37,947 min	Tag 1	Ultra-S (2018)	133
7. Sergio Pérez	Force India	1.37,976 min	Tag 1	Hyper-S (2019)	67
8. Lando Norris	McLaren	1.38,187 min	Tag 1	Hyper-S (2019)	136
9. Carlos Sainz	McLaren	1.38,547 min	Tag 2	Hyper-S (2019)	150
10. Artem Markelov	Renault	1.38,590 min	Tag 2	Hyper-S (2018)	129
11. Nico Hülkenberg	Renault	1.38,789 min	Tag 1	Hyper-S (2018)	128
12. George Russell	Williams	1.38,802 min	Tag 2	Hyper-S (2018)	97
13. Daniil Kvyat	Toro Rosso	1.38,862 min	Tag 2	Hyper-S (2019)	155
14. Louis Delétraz	HaasFI	1.39,069 min	Tag 2	Hyper-S (2019)	117
15. Pietro Fittipaldi	HaasFI	1.39,201 min	Tag 1	Hyper-S (2018)	56
16. Robert Kubica	Williams	1.39,269 min	Tag 1	Hyper-S (2019)	71
17. Kimi Räikkönen	Sauber	1.39,878 min	Tag 1	Hyper-S (2019)	102
18. Sean Gelael	Toro Rosso	1.40,435 min	Tag 1	Hyper-S (2018)	150
19. Antonio Giovinazzi	Sauber	1.40,435 min	Tag 2	Hyper-S (2019)	128



Altmeister: Während Alonso geht, legt Hamilton gerade erst so richtig los

Gewinner & Verlierer

Wir müssen uns beeilen: Nur noch knapp 100 Tage, bis die neue Formel-1-Saison beginnt. Zeit aufzuräumen, einzuordnen, was aus diesem Rennjahr übrig geblieben ist. Und der Preisverleihung der FIA zuvorkommen. Damit in der Winterpause noch ein bisschen Diskussionsstoff herrscht, küren wir die fünf Gewinner und fünf Verlierer.

Von: **Elmar Brümmer**

Gewinner Mercedes

Nennt man das noch Rennfahren oder bloß abräumen? Selbst der Titel in der eSports-Weltmeisterschaft hat einen Silberrand bekommen. Auch wenn es Lewis Hamilton nicht zugeben mag, aber er nimmt klar Kurs auf die Rekordtitel von Michael Schumacher. Wie der Champion aus Ker-

pen ist er in der Mercedes-Hybrid-Ära zu einem kompletten Rennfahrer geworden, der das ganze Team mitziehen kann und zum zweiten Mal in Folge noch einen Turnaround in einer zunächst von Ferrari dominierten Saison schafft. Jeder Erfolg ist ein Sternchen für sein Ego, es hat nie einen stärkeren und zufriedeneren Hamilton gegeben. Im Zusammenspiel mit Meistermacher Toto Wolff soll das so bleiben: Beide haben keinen Bammel, aber einen Riesenrespekt vor dem neuerlichen Unternehmen Titelverteidigung. Vor allem aber ziemlich Spaß an der derzeitigen Betriebstemperatur.

Verlierer Fernando Alonso

Die Formel 1 sei nicht mehr das, was sie mal war, behauptet der Spanier ganz gern. Er darf das auch, denn er ist immer noch derselbe. Auch mit 37 und einem im vorerst letzten Auftritt verpassten Punktgewinn. Es überhaupt so lange bei McLaren ausgehalten zu haben, spricht für seinen Racer-Geist. Aber die gro-

ße Karriere, die hat er an die Wand gefahren. Es wird deshalb bei zwei Titeln bleiben. Die, sagt der Asturier trotzig, seien aber wertvoller als andere, weil sie gegen Michael Schumacher gewonnen wurden.

Gewinner Charles Leclerc

Nicht alle Rennfahrer aus Monte Carlo sind von Haus aus verzogen. Der Ferrari-Junior, der nacheinander seinen besten Freund, seinen Vater und seinen Großvater verloren hat, ist mental gefestigt wie selten ein Nachwuchspilot mit 21. Auch deshalb hat er aus dem Stand den

Obwohl Vettel mehr Punkte und Siege auf dem Konto hatte, musste er mehr Kritik einstecken als Räikkönen





Absteiger: Die beiden Bezahlfahrer konnten die Konstruktionsfehler der Williams-Ingenieure nicht ausbügeln

bei, wenn die Rede von den Champions der Zukunft ist. Natürlich kann einem die Maulerei über Funk auf die Nerven gehen, auch die Rücksichtslosigkeit seiner Manöver. Aber was wäre die Formel 1 ohne ihre Bad Boys? Wenn der Red-Bull-Pilot sich so kontinuierlich weiterentwickelt wie von Mitte dieser Saison an, und falls Honda mithält, gibt es einen echten dritten Titelanwärter.

Verlierer Sebastian Vettel

Es ist müßig, aufzuzählen, wer in diesem Jahr mehr Fehler gemacht hat: der Heppenheimer oder sein italienischer Rennstall. Bilanz: wieder Zweiter, wieder den Titel verpasst. „Vieles muss sich verändern“, sagt Sebastian Vettel, „uns haben die Konstanz und der Speed gefehlt, um die Dinge selbst in die Hand zu nehmen und zu entscheiden. Es war ein gutes Jahr, aber es war kein perfektes Jahr.“ Dass es nach dem vierten vergeblichen Anlauf zumindest feine Risse in der Traum-ehe gibt, ist nicht zu übersehen. Der einzige Kitt wird der Erfolg sein.

Gewinner Sauber-Team

Schwedisches Geld, französische Branchenkenntnis, italienische Freunde und Schweizer Präzision: Der Underdog Sauber, der einst Mercedes und BMW in die Champions League des Motorsports gebracht hat, ist nach fast einem Jahrzehnt Überlebenskampf wieder da. Frédéric Vasseur, der starke Mann in Hinwil, ist ein stiller, kluger und zäher Arbeiter. Der Mann hat einen Plan, aber auch

nichts dagegen, diesem ein Stück voraus zu sein. Als Alfa-Romeo/Ferrari-Filiale machen sich die Zürcher Aufsteiger gut, Talent paart sich mit Effizienz und einem neuen Selbstbewusstsein.

Verlierer Esteban Ocon

Reserve hat keine Ruh. Immerhin hat sich der Franzose nach seiner doppelten Kollision mit Max Verstappen noch einmal groß in Erinnerung gebracht, bevor er mangels Fahrgelegenheit ein Pausenjahr einlegen muss, ehe ihm vielleicht die große Mercedes-Karriere winkt. Mit 22 abgeschoben zu werden – trotz besser Referenzen –, so grausam kann das Pokergeschäft Formel 1 eben auch sein. Ein ziemlich harter Crashtest für den Charakter.

Gewinner Kimi Räikkönen

Ausgerechnet der schweigsamste aller Rennfahrer hat die sozialen Medien entdeckt, vielleicht war es auch Gattin Minttu. Trockener finnischer Humor, im Gegensatz

zu der doch sehr flüssigen Biografie. Mit 39 und von Ferrari trotz treuer Dienste und der Fürsprache von Sebastian Vettel auf die Straße gesetzt, kehrt er jetzt wieder dahin zurück, wo 2001 alles begann – beim Sauber-Team. Weil er es will, und weil er es kann, wie sein erster Sieg seit fünfzehn Jahren bewiesen hat. Erfüllt er seinen Zwei-Jahres-Vertrag, wird er den Ausdauerrekord von Rubens Barrichello brechen.

Verlierer Williams-Team

Das Comeback von Robert Kubica war die beste Nachricht des Jahres, nach einer sportlich katastrophalen Saison. Weder das Auto noch die Technikabteilung noch die Bezahlfahrer konnten dem großen Maßstab genügen, der in Grove angelegt wird. Für 2019 hat man sich personell neu aufgestellt. Claire Williams muss den Rennstall sanieren, sportlich wie finanziell. Worauf das Schlusslicht setzen will? Es bleibt nur die Hoffnung. ■



Aufsteiger: Charles Leclerc schrieb zusammen mit Sauber positive Schlagzeilen

Reicht Kubicas Wille für Williams-Wende?



Robert Kubica ist zurück im Renncockpit. Sein Comeback mit Williams in der kommenden Saison markiert das Ende eines steinigen Wegs. Oder gehen die Leiden für den Krakauer dann erst richtig los?

Von: **Elmar Brümmer**

Kaum haben wir den Abgang des Typs Fernando Alonso bedauert und uns über die Verlängerung der Karriere von Kimi Räikkönen gefreut, beschert uns die zugegebenermaßen sehr bedauerliche Situation des Dinosaurier-Rennstalls von Williams ein schon aus rein charakterlicher Sicht höchst erfreuliches Comeback: Robert Kubica ist wieder da.

Es ist ein Comeback, das sogar jenes von Niki Lauda nach dem Feuerunfall 1976 in den Schatten stellt: Vor acht Jahren ist der Pole Robert Kubica in Abu Dhabi sein letztes Formel-1-Rennen gefahren, jetzt hat der Williams-Rennstall den mittlerweile 33-jährigen als Stammpiloten für die nächste Grand-Prix-Saison verpflichtet. Ein spektakulärer Fahrer, eine spektakuläre Story, ein spektakulärer Typ, obwohl der lieber unspektakulär sein möchte. Doch allein wie er mit seinem Schicksal umgegangen ist, zeigt seine Besonderheit: Er ist trotz der langen Anlaufzeit für seine Rückkehr, trotz aller Zweifel nicht verbittert, er ist beinahe etwas sanfter geworden. Und das Lachen hat er nie verlernt.

Zwischen seinem 76. Formel-1-Rennen und heute liegt vor allem ein dramatischer Unfall bei einer Jux-Rallye, die einem der größten Talente des Jahrtausends wortwörtlich den Kopf hätte kosten können. Er kam gerade so davon, aber mit einem nahezu bewegungsuntauglichen rechten Arm. Und einer niederschmetternden Prognose: Ende der Karriere. Aber für einen, der als Teenager allein in Italien gelebt und in der Garage seines Kart-

Teams geschlafen hat, ist ein Nein immer nur die Aufforderung, das Ja möglich zu machen. Stück für Stück hat er sich zurückgearbeitet, immer ein Stückchen mehr nach oben gearbeitet. Sein Wille und der große Ehrgeiz steckten an. Immer mehr Menschen glaubten auch daran, dass er die Rückkehr würde schaffen können. Erst in Touren- und

DAS COMEBACK VON ROBERT KUBICA BEI WILLIAMS IST EINE ZWECKGEMEINSCHAFT ZWEIER ZUM TEIL VERZWEIFELTER.

Sportwagen, dann im Formelauto. Die Testfahrten im vergangenen Jahr waren vielleicht noch nicht aussagefähig genug, aber vielversprechend. Seine Sponsorenmitgift ist es inzwischen offenbar auch. Damals waren Williams entweder die Risiken zu

hoch oder das mitgebrachte Sponsorengeld im Vergleich zu den reichen Kindern Stroll und Sirotkin zu gering. Denn der ehrwürdige Rennstall ist ob der sportlichen und finanziellen Krise weit angeschlagener, als es Kubica je war.

Natürlich ist Kubica ein Notnagel, neben ihm fährt noch der britische Mercedes-Nachwuchspilot George Russell. Damit hat er die doppelte Verantwortung, auch in der Ausbilderrolle. Der neue Deal wird dem Schlusslicht zumindest große Aufmerksamkeit bringen. „Was für eine Reise“, sagt der Rennfahrer selbst über das vorläufige Happy End seines Schicksals, „es war ein langer Weg zurück, und es beginnt eine neue Herausforderung. Sicher keine leichte.“ Der neue Stammpilot ist so etwas wie ein Vorbild für den Kampf des drittältesten Formel-1-Teams auf dem Weg zurück zum Erfolg, wie Teamchefin Claire Williams gesteht: „Uns alle hat schwer beeindruckt, was Robert erreicht hat, welche Charakterstärke er an den Tag legt.“

Mit BMW hätte er schon 2008 um den WM-Titel fahren kön-

nen, aber die Münchner wollten nicht zusätzlich investieren und lieber ihrer – am Ende nicht erfolgreichen – Strategie folgen. Danach wechselte er zu Renault, Ferrari hatte ihn auch schon im Notizbuch, dann passierte der fatale Crash. Respekt vor der Rückkehr in die Formel 1 hat er, aber – nach seiner Lebensgeschichte – sicher keine Angst. Seine Reflexe und sein Fahrgefühl sind noch so gut, dass Ferrari ihn für 2019 gern als Simulationsfahrer gehabt hätte. Doch von Computerspielen hat er genug, obwohl er darin ein Experte ist. Aber Robert Kubica will raus aus der Theorie, rein in die Praxis. Und das mit vollem Risiko. Es gibt viele, die sagen, dass er nur verlieren könne in der neuen Konstellation. Doch auch das erhöht wohl nur den Reiz für ihn.

Der Mann kann einfach gar nicht anders. ■

RETURN TO SENDER

Kubica kehrt zurück in die Formel 1

Ist das Risiko beim Williams-Comeback zu groß? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribune@motorpresse.de



Kubica überzeugte die Williams-Verantwortlichen mit guten Testfahrten – und einem stattlichen Sponsoren-Paket

Formel 1

Albon im Glück

Alexander Albon hat das Rennen um den zweiten Toro-Rosso-Sitz gemacht. Der Thailänder ist bis jetzt noch keinen Formel-1-Kilometer gefahren.

Von: Michael Schmidt

Toro Rosso ist bekannt dafür, jungen und unerfahrenen Piloten eine Chance zu geben. Aber so unbedarft wie Alexander Albon war schon lange kein Formel-1-Neuling mehr. Der 22-jährige Thailänder ist bis jetzt noch keinen Formel-1-Kilometer gefahren. Aber er hat mit seinem dritten Platz in der Formel-2-Meisterschaft die Hürde von 40 Punkten für die Superlizenz übersprungen. Damit war klar: Albon bekommt das zweite Cockpit neben Daniil Kvyat. Die thailändische Gründerfamilie von Red Bull wollte es so.

Albon ist in London geboren und hat einen Reisepass des Vereinigten Königreichs sowie einen von Thailand. Er fährt aber mit



Das neue Toro-Rosso-Team: Heimkehrer Kvyat (l.) und Neuling Albon

thailändischer Lizenz. Damit ist er der erste Formel-1-Pilot des südostasiatischen Landes seit Prinz Bira, der zwischen 1950 und 1954 an 18 Grands Prix teilnahm und sogar acht WM-Punkte sammelte. Albon hat in der Formel 2 drei Rennen gewonnen und einen prominenten Fürsprecher: „Alexander hat einen Platz in der Formel 1 verdient. Er ist

ein extrem starker Fahrer“, findet Ferrari-Neuzugang Charles Leclerc. Die beiden waren 2016 Teamkollegen in der GP3. Mit Daniel Ticktum baut Red Bull eine Ersatzlösung auf. Der Macau-Sieger soll die Toyota-Winterserie in Neuseeland fahren und dort die restlichen fünf Punkte für die Superlizenz holen. So ist gleich mal Druck auf dem Kessel. ■

Formel 2

Delétraz Schnellster bei Schumi-Debüt

Der Schweizer Louis Delétraz sicherte sich zwei von drei Tagesbestzeiten bei den Testfahrten in Abu Dhabi. Mick Schumacher spulte seine ersten Kilometer im Formel-2-Auto von Prema ab und mischte am zweiten Testtag vorne mit.

Die Formel 2 ließ wie die Formel 1 ihr Jahr bei Testfahrten in Abu Dhabi ausklingen. Im Gegensatz zur Königsklasse fuhr man allerdings an drei statt zwei Tagen. Die Teams rotierten in den Cockpits und probierten verschiedene Fahrer, denn bislang haben nur fünf Nachwuchspiloten einen Sitz für die 2019er Saison sicher.

Formel-3-Europameister Mick Schumacher gehört zu ihnen. Dagegen suchen zum Beispiel GP3-Champion Anthoine Hubert, Callum Irott oder die Sauber-Testfahrerin Tatiana Calderón noch nach einem Cockpit.

Genauso wie Louis Delétraz, der für Carlin testete, und zwei Testtage mit einer Bestzeit abschloss. Seine Rundenzeit von 1.49,638 Minuten (Tag 3) war gleichzeitig die schnellste bei den Probefahrten.

Außer dem Schweizer schafften es noch Luca Ghiotto, Juan Manuel Correa und Nicholas Latifi unter die 1.50er-Rundenmarke. Mick Schumacher wurde am zweiten Tag Zweiter und reihte sich ansonsten im Mittelfeld ein. Sein oberstes Ziel: Sich mit den sensiblen Pirelli-Reifen vertraut zu machen. ■ AHA

Formel 1

Red Bull ist der Boxenstopp-König

Endlich mal eine Wertung, die Mercedes nicht gewinnt. Red Bull spulte die konstantesten Boxenstopps in der abgelaufenen Saison ab, Ferrari die schnellsten.

Geld kauft nicht nur Rundenzeit, sondern auch schnellere Boxenstopps. Die drei Topteams belegen auch die ersten drei Plätze bei der DHL-Boxenstopp-Wertung. Gezählt werden die zehn schnellsten Boxenstopps jedes Rennens. Für die Platzierungen gibt es Punkte wie im richtigen GP.

2017 stellte Mercedes die schnellste Boxen-Crew. In diesem Jahr reichte es für den Weltmeister trotz 32 Top-10-Platzie-

rungen nur für Rang 3. Red Bull gewinnt die Wertung klar mit 466 Punkten, vor allem dank einer atemberaubenden Konstanz. Fünf Bestzeiten, 30 Top-10-Platzierungen, viele davon auf den Plätzen 1 bis 5. Ferrari hatte sieben Bestzeiten, aber weniger gute Platzierungen in den Top 10 als Red Bull. Dafür gab es 403 Punkte.

Die Schrauber von Ferrari stellten den absoluten Bestwert der Saison auf. In Brasilien wurden die vier Reifen am Auto von Sebastian Vettel in 1,97 Sekunden gewechselt. Am meisten verbessert hat sich Sauber: Vom letzten auf den 5. Platz, direkt hinter Williams, mit drei Tagesbestzeiten. Am weitesten abgestürzt ist Force India, von Platz 5 auf Rang 9. Schlechter ist nur noch Renault. ■ MCS

NACHRICHTEN

FLÖRSCH WIEDER DAHEIM

Die in Macau schwer verunglückte Formel-3-Fahrerin Sophia Flörsch ist zehn Tage nach ihrem Horrorcrash wieder nach München zurückgekehrt. Sie trug bei dem Flug zurück in die Heimat noch eine Wirbelsäulenstütze und traf beim Umsteigen am Airport in Dubai zufällig Formel-1-Star Daniel Ricciardo.

COMEBACK VON SKY?

Die „Bild“-Zeitung berichtet, dass der Bezahlsender Sky für 2019 wieder Rechte an der Formel 1 erwerben will. Die Rennen sollen dann über den Sky Q Receiver empfangbar sein.

STARTERLISTE BEKANNT

Die FIA hat die Starterliste für 2019 veröffentlicht. Der Name Force India verschwindet endgültig. Das im Sommer neu formierte Team tritt künftig als Racing Point F1 Team an. HaasF1 stellt den Sponsor Rich Energy vor den Teamnamen. Robert Kubica startet mit der Nummer 88.



Ein Plädoyer für die BOP

Knapp 15 Jahre nach ihrer Erfindung gilt die BOP vielen Insidern und Fans als Teufelszeug. Das Gegenteil ist wahr: Ohne die BOP gäbe es die große Blüte, die wir heute im GT-Sport erleben, gar nicht. Und vor allem gäbe es niemals die heutige Markenvielfalt. Und wer auf die Saison 2018 blickt, findet auch keinen Grund zum Nörgeln.

Von: **Marcus Schurig**

Der Ingenieur Peter Wright, FIA-Präsident Max Mosley und GT-Promoter Stéphane Ratel sind schuld: Die alten GT1-Wagen aus der FIA-GT-Meisterschaft waren technisch zu disparat, man benötigte Einstufungen, um sie aufeinander loszulassen – besonders seitdem der Maserati MC12 die GT-Welt ab

der Saison 2004 in Schockstarke versetzte. Das System der Balance of Performance (BOP) wurde von diesem Trio erfunden und hat sich bis heute gehalten: sowohl in der GT-Werksklasse GTE als auch in den Kundensportklassen GT3 und GT4. Aktuell kommt sogar in der LMP1-Topklasse eine BOP zum Einsatz, auch andere Rennserien haben das System kopiert. Warum?

GTE: Enorme Spannweite

Sobald im Rennsport Fahrzeuge in einer Klasse aufeinandertreffen, die sich beim technischen Grundkonzept unterscheiden, muss ein Ausgleich für Nachteile (oder Vorteile) gefunden werden. Das gilt besonders für den Produktionswagensport, also Rennen mit Autos, die eine direkte Ableitung von Straßenfahrzeugen sind. Der GT-Sport liefert hier das perfekte Beispiel: In Le Mans treten in der GTE-Klasse Frontmotor-Autos (Corvette, Aston Martin, BMW) gegen Mittelmotorwagen von Ferrari und

NIEMALS WAR DIE LEISTUNGSDICHTE GRÖßER: IN DEN TOPRENNSERIEN IMSA UND WEC HABEN 2018 ALLE BETEILIGTEN GTE-HERSTELLER SIEGE GEHOLT.

Ford an. Last, but not least fährt Porsche mit einem Heckmotor-Auto. Unabhängig von der Einbaulage verwenden diese Fahrzeuge auf der Straße und folglich im Rennsport auch noch unterschiedliche Motorkonzepte.

Die Spanne beginnt beim Sechszylinder-Sauger mit vier Litern Hubraum, den Mittelblock im GTE-Feld bilden heute Vierliter-Biturbos, die Bandbreite endet beim 5,5-Liter-V8 in der Corvette. Und natürlich gibt es

dann noch Unterschiede bei der Fahrzeuggröße und beim Design, und damit beim Luftwiderstand und bei der Aerodynamik.

Diese Aufzählung macht klar: Man muss einen Ausgleich schaffen, für das technische Grundkonzept ebenso wie für Unterschiede in Motorisierung und Aerodynamik, sonst würden zum Beispiel die Mittelmotorautos vermutlich dominieren – aber dann hätten wir nur noch zwei Hersteller in der GTE-Klasse.

Präzise gesagt reden wir bei der Zulassung von zwei Schritten: Technische Sondergenehmigungen (Waiver) erlauben die Abmilderung von Nachteilen – wie das Vorziehen des Motors in Richtung Fahrzeugmitte beim aktuellen 911 RSR. Waiver gibt es übrigens nur im Konsens mit den anderen GTE-Herstellern.

Der zweite Schritt ist die Analyse der beobachtbaren Performance auf der Rennstrecke und die Anpassung auf ein Level. Nehmen wir die Saison 2018 in der WEC als Beispiel: Bisher haben



IMSA

Drei auf einen Streich: In der IMSA-Serie fahren die GTE-Wagen wie die Corvette (Mitte) zusammen mit den GT3-Rennwagen von Ferrari oder Porsche in einem Feld – aber natürlich in getrennter Wertung

Die These lautet: Trotz der zum Teil deutlichen Konzeptunterschiede ist der GTE-Sport so ausgeglichen, dass man sich keine Fehler mehr erlauben kann. Das Auto, aber auch die Fahrer, Teams und Mechaniker müssen Null-Fehler-Jobs abliefern, um überhaupt siegfähig zu sein.

Es gibt auch keine indirekten Bevorzugungen. Vor zwei Jahren war das große Streitthema: Kann man mit einem Sauger noch gewinnen? Heute kennen wir die Antwort: Corvette hat den IMSA-Titel geholt, Porsche dominiert die GTE-Klasse der WEC – mit einem Saugmotor. Nur die BOP macht das überhaupt erst möglich.

Fakt ist: Seit 2016, als Ford und Ferrari in Le Mans gnadenlos dominierten, gibt es kaum noch Streit um die BOP. Okay, Ferrari fühlt sich in diesem Jahr zu Unrecht für den neuen Evo-Kit bestraft. Und zu Saisonbeginn wollte BMW eine bessere Einstufung für den M8 – aber dann waren sie de facto mit der fast identischen Einstufung in Le Mans und Fuji sehr wettbewerbsfähig.

Ein Problem des BOP-Systems bleibt aber: Neue Autos sorgen für Disruption und Unruhe, denn man benötigt ausreichend Daten, um die Performance auf der Rennstrecke einzukreisen und zu bewerten – das wäre dann aber der einzige erkennbare Malus.

14 Modelle in der GT3-Klasse

In der GT3-Klasse haben wir letztlich das gleiche Bild: Eine wahre Flut von GT-Fahrzeugen – aktuell sind es 14 Modelle – kämpft in der GT3-Klasse um Siege. Hier ist das Austarieren der Performance nochmals schwieriger als in der GTE-Klasse, denn es gibt kein schriftlich fixiertes Reglement und deshalb mehr technische Freiheiten. Die GT3-Klasse ist we-

„DIE AUFGABE DER BOP BESTEHT SIMPEL GESAGT DARIN, DASS ALLE GT-HERSTELLER GLEICHERMASSEN UNZUFRIEDEN SIND.“

FIA-Ingenieur Peter Wright

niger stark reguliert und freizügiger, dazu ist ihr primäres Ziel Kundensport, nicht Werkssport. Das hält die Werke natürlich nicht davon ab, bei den Highlight-Events wie 24h Nürburgring, 24h Spa oder die IGTC-Rennen mit Unterstützung zu operieren.

Rein ergebnistechnisch gibt es im GT3-Sport schon einen kleinen Haken: Die deutschen Hersteller, allen voran Audi und Mercedes, betreiben den GT3-Sport vermutlich mit dem größten Einsatz und Engagement – finanziell, qualitativ und organisatorisch. Und genau deshalb haben Audi und Mercedes 2018 fast alle großen Titel im GT3-Rennsport abgeräumt. Aber eben nicht deshalb, weil sie eine „gute“ oder gar „bessere“ BOP gehabt hätten. Die Dominanz der Deutschen, das sei an dieser Stelle nicht verschwiegen, ist vielen anderen Herstellern und GT-Promotern natürlich ein Dorn im Auge.

Denn auch bei anderen Groß-Events haben die Deutschen 2018 satt abgeräumt: BMW siegte beim 24h-Rennen in Spa sowie beim GT3-Weltfinale in Macau, Porsche holte den Sieg beim 24h-Rennen am Nürburgring. Ein japanischer Herstellervertreter

sagte in Macau: „Die deutschen Hersteller betreiben den GT3-Werkssport wie Werkseinsätze – und der Rest der Welt lässt sich immer noch vom Begriff Kundensport blenden.“

Dieser Umstand hat nichts mit der BOP als solcher zu tun, die übrigens in der GT3-Klasse mit einem noch disparateren Feld zu kämpfen hat als in der GTE: Es gibt auf der einen Seite die dicken Bomber bei BMW, Nissan oder Bentley, aber auch die grazilen Waffen wie bei Ferrari oder McLaren. Der Punkt ist: Weil neben den Highlight-Events eben auch noch viele Privatfahrer die GT3-Autos kaufen, entsteht ein Markt, der für Hersteller lukrativ ist. Dafür reicht es in der Regel, 20 bis 30 Autos pro Jahr zu verkaufen. Gleichzeitig können die Hersteller bei den großen Rennen dann drauf satteln.

GT3: Alle Hersteller bleiben

Hersteller sind nicht blöd. Also gibt es einen Grund, warum alle aktuell im GT3-Sport vertretenen Hersteller 2017 und 2018 neue Autos aufgelegt oder ihre alten massiv optimiert haben: Sie glauben an die Zukunft der Klasse – und an das Geschäftsmodell.

Wäre die BOP und die Art, wie sie im GT3-Sport aufgesetzt wird, aus Sicht der Hersteller ein Fallstrick, so hätte die GT3-Szene mit Sicherheit wichtige Marken verloren. Im Umkehrschluss kann man sagen: Wenn die Hersteller die BOP nicht als Nachteil werten, dann kann sie ja nicht so schlecht sein. Knatsch wird es trotzdem immer geben. Der BOP-Erfinder Peter Wright sagte mal, die Aufgabe der BOP bestehe darin, dass alle Hersteller gleichermaßen unzufrieden sind. Sprich: Wenn man verliert, ist natürlich immer die BOP schuld... ■



IMSA

Lamborghini bleibt der GT3-Klasse treu, baut aber nun doch kein GTE-Auto



IMSA

Die GTE-Klasse ist stabil, auch wenn das Ford-Projekt Ende 2019 ausläuft

Neuordnung bei Porsche Motorsport

Stabwechsel bei Porsche

Nach dem überraschenden Abgang von Andreas Seidl musste Porsche die Pläne für die Motorsportabteilung neu aufsetzen: Nachfolger des bisherigen GT-Motorsportchefs Frank-Steffen Walliser, der in den Produktbereich zurückwechselt, wird der bisherige LMP1-Boss Fritz Enzinger.

Von: **Marcus Schurig**



Porsche stellt sich personell neu auf: Walliser (gr. Bild, rechts) folgt auf Achleitner (L.), Enzinger (kl. Bild) wird Sportchef

Eigentlich war geplant, dass Andreas Seidl zum 1. Januar 2019 die Rolle als Motorsportdirektor bei Porsche übernehmen sollte. Mit diesem Schritt wären auch die bisherigen Abteilungen GT und LMP1 wieder zusammengeführt worden, die seit dem Start des LMP1-Projektes 2012 getrennt waren. Drittens war immer geplant, dass der bisherige GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser zum 1. Januar

2019 die Leitung der Porsche-Baureihen 911 und 718 von August Achleitner übernehmen soll, der Anfang 2019 in den Ruhestand gehen wird.

Nach dem Paukenschlag-Abgang von Ex-LMP1-Teamchef Andreas Seidl in Richtung Formel 1 wird jetzt Fritz Enzinger für eine unbestimmte Übergangsphase die Zusammenführung der

beiden Porsche-Sportabteilungen überwachen und den neuen Verbund leiten. Der 62-jährige Österreicher hatte eigentlich andere Pläne: Im März 2018 hatte er die Position als Motorsportkoordinator des VW-Konzerns übernommen und wollte sich in den kommenden Jahren primär und mit Hochdruck um dieses neue Aufgabenfeld kümmern.

Jetzt muss Fritz Enzinger wieder zusammenführen, was einst unter anderem auf sein Geheiß getrennt wurde, dazu kommen zahlreiche Restrukturierungen im Motorsport. Die Entwicklung der GT-Straßenfahrzeuge gehört übrigens nicht mehr zum Portfolio des Sportchefs: Diese Rolle behält Frank-Steffen Walliser als Baureihenleiter. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

NEUE VLN-AUSSCHREIBUNG

Die Weichen für die Nordschleifen-Saison 2019 sind gestellt. Die vorläufige Ausschreibung der Langstreckenmeisterschaft ist veröffentlicht worden und enthält unter anderem eine Aufwertung der Speed-Trophäe. Für den meisten Gesprächsstoff dürfte die Anpassung des Nenngelds sorgen, das allerdings auch neu gestaltet wurde. Nun ist mit der jeweiligen Summe alles abgedeckt, es kommen keine zusätzlichen Kosten wie für Leitplanken oder Transponder mehr hinzu. Die Staffelung orientiert sich neuerdings ungefähr an zehn Prozent der Einsatzkosten der jeweiligen Klasse – diese wurden in Gesprächen mit den Teams ermittelt. Zusätzlich gibt es nun auch in der VLN die Fahrer-ID, die die Fans erkennen lässt, wer hinterm Steuer sitzt.

TCR IN VLN MIT DUNLOP

Auch der Zank um die Hankook-Einheitsreifen in der TCR-Klasse der VLN wurde beigelegt. Ab 2019 bleibt die Tourenwagen-Klasse zwar den Einheitsreifen verpflichtet, allerdings ist Dunlop nun neuer Partner. Hankook und die VLN haben sich in beidseitigem Einvernehmen getrennt.

STRAFE FÜR ENGELHART

Lamborghini-Pilot Christian Engelhart stand beim Blancpain GT Sprint Rennen am Nürburgring am Pranger, weil er auf der Auslaufrunde nach dem Sieg die SD-Karte der Onboard-Kamera zerstörte. Zusätzlich zur Disqualifikation des Lamborghini und einer Geldstrafe von 5000 Euro wurde der Fall an das DMSB Sportgericht weitergeleitet. Die Richter brummen Engelhart nun fünf Termine in der Nach-

wuchsarbeit bis 30.06.2019 auf. Sollte er diese nicht erfüllen, sind 10 000 Euro fällig. Eine Sperre ist nicht ausgesprochen worden.

ALONSO IN DAYTONA

Fernando Alonso wird erneut bei



den 24h Daytona am Start sein. Der Spanier, der seine Formel-1-Karriere beim letzten Rennen in Abu Dhabi beendete, tritt gemeinsam mit Renger van der Zande, Jordan Taylor und Kamui Kobayashi für Wayne Taylor Racing in einem Cadillac-DPI an.

TOTAL NEUER 24H-SPONSOR

Das 24h-Rennen Nürburgring wird 2019 wie die Langstreckenklassiker in Spa und Le Mans von Total gesponsert. Der bisherige Partner Zurich scheidet aus. Der offizielle Name für das Rennen lautet dann „ADAC TOTAL 24h-Rennen“ und wird vom 20. bis 23. Juni 2019 ausgetragen. Derzeit ist die Nordschleife von Baggern eingenommen, es sind die umfangreichsten Bauarbeiten seit 40 Jahren. Insgesamt 2,5 Kilometer Strecke werden neu asphaltiert. Betroffen sind die Streckenabschnitte Flugplatz / Schwedenkreuz, Kallenhard, Wehrseifen, Ex-Mühle und Hohe Acht. Der Charakter der Strecke soll dabei erhalten werden. Die Investitionen betragen rund 40 Millionen Euro. Die Bauarbeiten werden laut Planung bis zum 22. Februar 2019 andauern.



FIA European Truck Racing Championship
nuerburgring.fiaetr.com

34. INTERNATIONALER ADAC TRUCK-GRAND-PRIX



Frühbucher-Aktion
bis 31.12.2018

PREMIUM Ticket
für 62,- € statt 72,- €



TRUCK-ROCK

OPEN-AIR-FESTIVAL

NÜRBURGRING

19. - 21. JULI 2019

truckgrandprix

WWW.TRUCK-GRAND-PRIX.DE





„Ich brauche das Adrenalin noch immer“

Der 13-malige Dakar-Sieger Stéphane Peterhansel über den Mini Buggy, Vorzüge und Nachteile des Zweirad-antriebs und über die Pläne, mit seiner Frau Andrea Mayer zusammen an den Start zu gehen.

Von: **Claus Mühlberger**

Gerade sind wir zurückgekehrt von einem halbstündigen Ausflug mit dem Mini Buggy in die Wüste. Jetzt sitzen wir in einer Garage des Hotels Xaluca in Arfoud. Stéphane Peterhansel lässig auf einem Campingstühlchen, nuckelt an einer Wasserflasche und berichtet seinem Ingenieur, wie sich das Auto benommen hat.

Aber zunächst die Schilderung der Probefahrt aus Sicht des Redakteurs: Es ist wirklich atemberaubend, was moderne Wüstenrenner aushalten. Löcher, Wellen, Rillen, Dünen – nichts kann den Mini Buggy stoppen. Wüstenkönig Peterhansel sieht nur sehr selten Grund zum Bremsen oder zum Zurückschalten. Die Geschwindigkeitsanzeige im Digital-Display verrät: Meist geht's querfeldein mit deutlich mehr als 160 km/h durch die Geröllwüste. Alles bestens. Aber dass der Mini bei großen Sprüngen gerne das Heck in die Höhe streckt, das ist – äh – doch gewöhnungsbedürftig bis erschreckend.

Monsieur Peterhansel, sagen Sie jetzt bitte nicht, dass Sie gerade nur mit 80 Prozent gefahren sind.

Nein, nein, wir waren sehr nahe an 100 Prozent, an dem, was das Auto kann. Außerdem kenne ich die Teststrecke sehr gut. Wir haben hier in Marokko sehr, sehr viele Runden gedreht, um die Stoßdämpfer abzustimmen. Ich weiß, wo die Wellen und Löcher sind. Auf unbekanntem Terrain muss man natürlich etwas vorsichtiger zu Werke zu gehen. Heute war ich nicht ganz zufrieden mit dem Auto. Vielleicht lag's daran, dass ich nicht mit meinem Sitz gefahren bin, sondern in dem von meinem Teamkollegen Cyril Despres.

Bei dem Mini für den Tracktest handelte es sich nicht um Peterhansels Buggy, sondern um das Schwesterauto, das sein Teammate Cyril Despres gerade bei der Marokko-Rallye gefahren hatte. Peterhansel selbst war bei dieser Veranstaltung mit einem Yamaha-Side-by-Side unterwegs. Als Beifahrerin fungierte seine Ehefrau Andrea Mayer.

Was hat Sie denn an Cyrils Buggy gestört?

Das Heck hat ziemlich stark gekickt. Das war ziemlich seltsam. Ich weiß nicht, ob da wirklich alles 100-prozentig gestimmt hat. Dieses Auto verhält sich kaum besser als das Phase-1-Testauto ganz am Anfang der Entwicklung.

Ein X-Raid-Ingenieur kommt dazu. Er erklärt seinem Starfahrer, dass tatsächlich der Rebound an der Hinterradaufhängung um zwei Millimeter reduziert werden musste, damit die Winkel der Antriebswellen etwas kleiner werden. Der Laie lernt aus diesem kleinen Intermezzo zweierlei: Erstens: Peterhansel hat ein extrem sensibles Popometer, wenn er solche Winzigkeiten sofort bemerkt und montiert. Und zweitens: Auch bei scheinbar grobschlächtigen Rennautos wie dem Wüsten-Buggy geht es beim Setup um jeden Millimeter.

Waren Sie sehr beunruhigt, als das Auto mit der Hinterachse so arg kickte?

Gefährlich wird es eigentlich erst, wenn man es übertreibt. Aber es ist natürlich kein besonders gutes Gefühl, wenn das Heck dauernd hoch in der Luft ist.

20 km/h mehr, und wir hätten uns überschlagen wie Bryce Menzies auf der ersten Etappe der letztjährigen Dakar...

Keine Sorge. Ich weiß genau, was das Auto kann, und was es aushält. Ich weiß, wie schnell ich an den Sprüngen fahren kann und welchen Anstellwinkel das Auto dabei verträgt. 30 bis 40 Grad können das schon mal sein.

Worauf kommt es beim Setup des Buggy noch an?

Das Auto sollte für meinen Geschmack nicht zu weich sein. Sonst wird es sehr schwierig, in langen Kurven exakt zu fahren, beziehungsweise zu driften. Wenn man starken Seitenwind hat, so wie wir heute, ist ein weiches Auto schwierig zu stabilisieren.

Generell gesprochen: Wie haben sich die Dakar-Autos in den letzten Jahren weiterentwickelt? Sie sind ja 1999 nach sechs Siegen auf dem Motorrad in die Autoklasse gewechselt.

Oh, das ist lange her. So viele Geschichten. Ich war sieben Jahre bei Mitsubishi, dann fünf Jahre bei BMW/Mini, dann, zwischen 2015 und 2018, vier Jahre bei Peugeot – und jetzt bin ich wieder bei Mini gelandet. Vor 20 Jahren waren die Autos ziemlich hart. Der Federweg

war auf 25 Zentimeter begrenzt und die Federung dementsprechend unnachgiebig. Da wurde man ganz schön gebeutelt. Die Stoßdämpfer waren bei Weitem nicht so gut wie jetzt. Die Dakar-Allrader haben mich eher an WRC-Autos erinnert. Bei Peugeot bekam ich dann erstmals einen heckgetriebenen Buggy. Viel mehr Federweg, viel mehr Komfort und vor allem viel interessanter zu fahren. Denn um schnell zu sein, musst du das Auto immer ein klein wenig rutschen lassen. Nicht zu viel, sonst bist du auch langsam – genau wie beim Kartfahren. Heckantrieb macht viel mehr Spaß.

Heute haben wir auf den kurzen Geraden 162 km/h erreicht. Zufrieden?

Das war definitiv schneller als mit einem Allrad-Auto.

Wie kommt man mit einem 2WD-Auto im Sand zurecht?

Wir sind doch gerade durch ein kleines Dünenfeld gefahren. Da habe ich nicht mal Luft aus den Reifen gelassen. Und trotzdem verhielt sich das Auto akzeptabel. Man muss halt immer in Schwung bleiben. Stehen bleiben geht nicht, dann bleibt man sofort stecken, wenn man nicht Luft abgelassen hat. Da ist Allrad etwas besser.

Die Buggys haben ja ein Reifenfülldrucksystem, das der Co-Pilot vom Cockpit aus betätigt. Wie tief kann man gehen mit dem Druck?

0,6 bar ist das absolute Minimum. Aber bloß zum Anfahren. Dann muss man sofort die Reifen weiter aufpumpen.

Hat der Mini ein Sperrdifferenzial?

Ja, wir können manuell sperren. Das braucht man, wenn man feststeckt.

Wie zufrieden sind Sie mit dem Mini Buggy?



Der Mini Buggy kickt an einer Bodenwelle: „Kein Grund zur Beunruhigung“

Prinzipiell ist das Auto sehr gut ausbalanciert und ziemlich einfach zu fahren. Man kann mit einer Hand am Lenkrad fahren und mit der anderen auf dem Schalthebel, selbst auf den schlechtesten Pisten. Das ist gut. Der Buggy hat keinerlei schlimme Überraschungen für seine Fahrer parat.

Wie schaut's mit der Zuverlässigkeit aus?

Da bin ich sehr zuversichtlich. Chassis und Motor sind wirklich sehr gut. Der Mini kann eine ganze Menge wegstecken. Ich selbst bin auch 100-prozentig fit.

Fahren Sie eine andere Abstimmung als Ihre Teamkollegen Carlos Sainz und Despres?

Ja, ich habe lieber ein etwas strafteres Auto. Das ist dann präziser.

Können Sie den Peugeot 3008 DKR mit dem Mini vergleichen?

Das ist nicht ganz einfach. Es ist ja fast schon ein Jahr her, dass ich den Peugeot zum letzten Mal gefahren bin. Der Mini ist etwas besser ausbalanciert. Deswegen ist er etwas leichter zu fahren. Das hat mich bei den Testfahrten angenehm überrascht. Der Peugeot war nervöser als der Mini.

Der letztjährige Peugeot war mit 2,40 Metern um 20 Zentimeter breiter als der Mini Buggy. Ein Vorteil?

Mal war's ein Vorteil, mal ein Nachteil. Nämlich dann, wenn es eng wurde. Ich denke, dass der Mini einen günstigeren Schwerpunkt hat.

Für mich ist die wichtigste Neuerung der letzten Jahre die Einführung von Klimaanlage. Stimmen Sie zu?

Ja, absolut. Im ersten Peugeot-Jahr hatten wir noch keine. In den ersten Tagen in Argentinien war es unglaublich heiß, 48 Grad im Schatten. Im Auto hatten wir mehr

als 60 Grad. Was iwar das Resultat? Carlos: kaputt. Cyril: kaputt. Und ich: fast kaputt.

Sind Sie glücklich damit, dass sich die Dakar 2019 ausschließlich in Peru abspielt?

Nicht wirklich: Die besten Südamerika-Dakars waren jene, bei denen wir Dünen hatten in Peru, das Hochgebirge in Bolivien und die Flüsse in Argentinien. Das war die beste Mix. Aber wenn ich nur ein Land auswählen müsste, dann wäre das Peru mit seinem offenen Gelände und den Dünen. Außerdem ist es dort nicht allzu heiß. Letztes Jahr wurde die erste Woche dort gefahren. Da lief es prima für mich. Ich habe geführt – mit einem Riesenvorsprung.

Warum haben Sie sich von Ihrem Co-Piloten Jean-Paul Cottret getrennt?

Wir sind 20 Jahre lang zusammen gefahren und haben die Dakar sieben Mal gewonnen. Was kann man mehr verlangen?

Suchen Sie eine neue Herausforderung?

Ja, in gewisser Weise schon. Es ist ja immer das Gleiche, wenn man mit demselben Co-Piloten fährt. Im letzten Januar wusste ich wirklich nicht, ob ich weiterfahren will. Es hat vier, fünf Monate gedauert, bis mein Entschluss feststand. Dann wusste ich: Ja, ich brauche das Adrenalin wieder. Aber irgendetwas muss sich ändern. Und so kam ich auf die Idee: Warum fahre ich eigentlich nicht zusammen mit Andrea, meiner Frau? Wie haben getestet und es lief sehr gut. Teamchef Sven Quandt hat diese Idee gefallen. Aber unglücklicherweise hatte Andrea dann ein gesundheitliches Problem. Ihr war oft schwindelig.

Ist sie jetzt wieder gesund?

Ja. Aber es wäre zu früh für sie, jetzt schon die Dakar mit mir im Werks-Mini zu fahren. Aber 2020 klappt es dann hoffentlich. ■



Peterhansel mit Reporter Mühlberger



Volle Hütte: Rund 100 Mitarbeiter kümmern sich um Werkswagen und Kundenfahrzeuge

Erfolgsschrauber

17 Landes-, vier Kontinental- und der Weltmeistertitel in der WRC2 – am Ende seiner erfolgreichsten Saison lädt Skoda Motorsport in seine neue Heimat und zeigt eine neue Version des erfolgreichen Fabia R5.

Von: **Reiner Kuhn**

Großer Bahnhof in Tschechien: Gemeinsam mit dem Skoda-Boss Bernhard Maier und Entwicklungsvorstand Christian Strube eröffnete Sportchef Michal Hrabánek die neue Heimat seiner Werksportler. In unmittelbarer Nähe zu den Werkshallen in Mladá Boleslav entstand auf 16400

Quadratmetern ein moderner Zweckbau. „Dieses Gebäude demonstriert deutlich unser Bekenntnis zum Motorsport“, freuen sich Hrabánek und seine rund 100 Mitarbeiter.

Die neue Zentrale bietet nicht nur Platz für Forschung, Entwicklung, Prototypenfertigung, Komponenten- und Teileproduktion sowie eine großzügige Werkstatt inklusive allen zweckdienlichen Test- und Prüfständen, sondern beherbergt nun auch die Verwaltung und Logistik für den Kundensport sowie einen Empfangsbereich mit Ausstellungsfläche unter einem gemeinsamen Dach.

Nur für die Motorenentwicklung werden auch künftig die Motorenprüfstände im nahe liegenden Stammwerk genutzt.

„Gelebter Technologietransfer“, scherzt Chefentwickler Strube und freut sich bei der Einweihung des Gebäudes nicht nur über die Motorsport-Leidenschaft der Belegschaft, sondern auch über beeindruckende Verkaufszahlen des Erfolgsmodells Fabia R5: „Im letzten Jahr peilten wir mehr als 200 Stück an und haben bislang 250 Stück verkauft.“ Fortsetzung folgt.

Neuer Fabia im Juni 2019

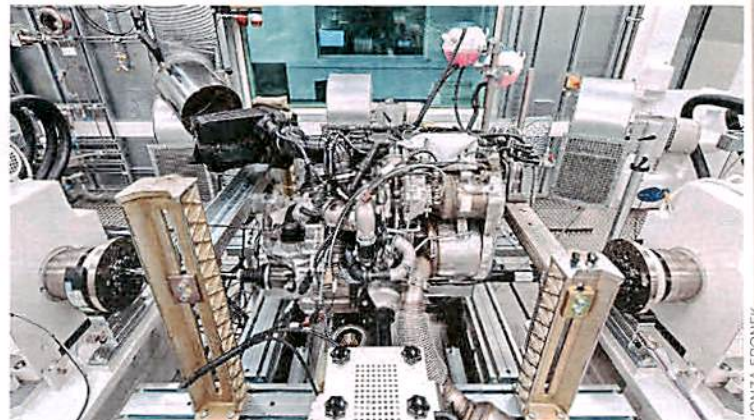
Um im hart umkämpften Kundensportmarkt seine Führungsrolle zu festigen, präsentierte Skoda Motorsport den Gästen auch gleich noch die Evo-Stufe seines knapp 250000 Euro teuren Turboallradlers, dessen Serienbruder im Frühjahr ein Facelift erhielt. Wichtiger als die

veränderte Optik sind die Änderungen an der Technik. Eine neue Chassis-Konstruktion für einen komplett neuen und deutlich leichteren Antriebsstrang sowie eine veränderte Fahrwerkskinematik für längere Federwege bis hin zum überarbeiteten Motor, den sich der Fabia mit dem neuen Polo R5 teilt, machen gar eine Neuhomologation notwendig, die zum 1. Juni 2019 erfolgen soll. Die Premiere könnte dann beim WM-Lauf in Portugal erfolgen.

Ob in der WRC2 dort neben dem gesetzten Kalle Rovanperä auch der aktuelle Champion Jan Kopecký antritt, ist ebenso noch offen wie die genaue Saisonplanung für 2019 oder künftige Werksaktivitäten, die von der neuen Heimat ausgehen. ■



Innere Werte: Über 16 000 Quadratmeter bietet die neue Motorsportzentrale



Der Motoren-Prüfstand bleibt im Stammwerk

„Du bist auf der Linie oder weg“

Sechs Starts, fünf Siege und ein zweiter Platz – nie holte ein WRC2-Pilot souveräner den WM-Titel als Jan Kopecký. Statt über seine Erfolge spricht der 36-Jährige in MSA lieber über Werkkollege Kalle Rovanperä und seine Vorliebe für Asphaltpisten.

Von: **Reiner Kuhn**

Was bedeutet es Ihnen, Weltmeister zu sein?

Dieser WRC2-Titel ist nicht nur die Krönung einer tollen Saison, sondern auch sehr wichtig für mich. In meinem Alter muss man große Ergebnisse liefern, um noch einen Vertrag zu bekommen. Die Topteams schauen eher auf junge Heißsporne als auf einen 36-Jährigen wie mich. Ich bin stolz, völlig unterschiedliche Rallyes gewonnen zu haben. Das Erstaunliche: Vor der Saison war das alles gar nicht geplant.

Wie bitte?

Im November 2017 hatte ich nur einen Vertrag für die tschechische Meisterschaft plus ein oder zwei WM-Läufe. Also habe ich das Budget für einen privaten Skoda zur Monte gesucht. Wir hatten die Hälfte zusammen, als Skoda-Sportchef Michal Hrabánek anrief. So saßen wir beim ersten Saisonsieg zwar in einem Werkswagen, das Einsatzteam war aber unser eigenes. Erst als wir nach Korsika auch auf Sardinien gewonnen haben, war klar, dass wir Titelchancen ha-

ben und wie Pontus (Tidemand, Teamkollege) sechs WRC2-Läufe bestreiten werden.

Nervt sie das Image des Asphaltspezialisten?

Überhaupt nicht. In Tschechien haben wir keine Schotterallies. Zudem konnte ich jahrelang nur eine oder mal zwei Schotterläufe fahren. Das reichte nicht, um vorne mitzuhalten, schon gar nicht gegen die Skandinavier. Aber das ist lange her. Im Skoda Fabia WRC wurden wir bei der Rallye Akropolis 2007 Siebte, ein Jahr früher in Finnland Achte.

„KALLE ROVANPERÄ IST DIESES EINE JAHRHUNDERT-TALENT. SEIT JAHREN SITZT ER NAHEZU TÄGLICH IM RALLYE-AUTO. SO MACHT MAN KÜNFTIGE WELTMEISTER.“

WRC2-Champion Jan Kopecký

Also doch lieber Schotter?

Auf keinen Fall. Auf Schotter bist du immer am Rutschen und kannst kleine Fahrfehler wiedergutmachen, auf Asphalt nicht. Du bist auf der Linie oder weg. Alles ist extremer, vom Bremsen bis zum Kurvenspeed. Auf Korsika eine 40-Kilometer-WP am absoluten Limit zu fahren ist ein irres Gefühl.



Rede und Antwort: Jan Kopecký im Gespräch mit MSA-Mitarbeiter Kuhn

Werkkollege Kalle Rovanperä wurde gerade volljährig. In Wales hat er erst Pontus Tidemand und in Spanien Sie geschlagen. Überrascht von seinem Speed?

Höchstens von seiner Abgeklärtheit, aber sicher nicht von seinem Fahrertalent. Er ist dieses eine Jahrhunderttalent. Er saß schon als Kleinkind am Steuer. Vater und Umfeld haben ihn perfekt auf die große Karriere vorbereitet.

Ihr Vater förderte Sie ebenfalls sehr früh.

Ja, mit sehr viel Tatkraft, aber leider bescheidenen finanziellen Mitteln. Das hat vom Kart in nationale Rundstrecken-Cups gereicht, mehr aber nicht. Kalle dagegen sitzt seit Jahren nahezu täglich im Rallyeauto. So macht man künftige Weltmeister.

Ihr Name ist fest mit Skoda verbunden. Gab es Angebote von anderen Herstellern?

Ja, vor Jahren, sowohl von M-Sport Ford als auch Prodrive Subaru. Aber beide wollten eine Mitgift, das hatten wir nicht und machten als Privatteam weiter. Als Skoda 2008 den Fabia S2000 brachte, war ich wieder als



Jan Kopecký

Geburtstag: 28. Januar 1982
Geburtsort: Opocno (CZ)
Herkunftsland: Tschechien

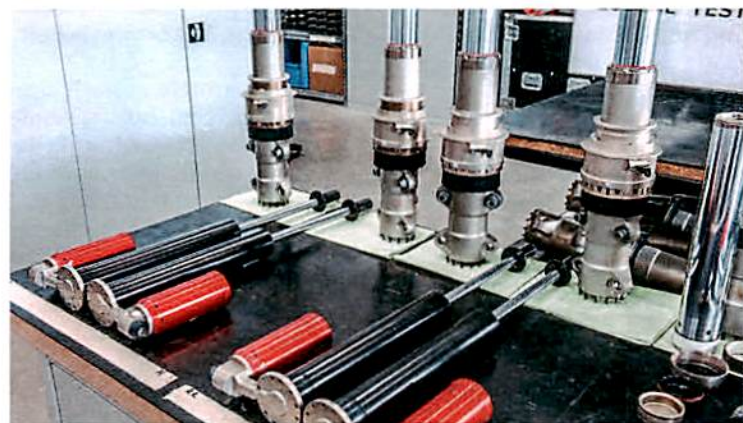
KARRIERE

1995–1999: Kart
2001: erste Rallye
2002: 1. von 52 WM-Starts
2013: Europameister
2015–2018: Landesmeister mit 22 Siegen in Folge
2018: WRC2-Weltmeister

Werkfahrer dabei, bis heute und hoffentlich auch morgen. Dafür bin ich dankbar.

Trotz zweiter Liga?

Ich verdiene Geld und vermisse nichts, auch wenn ich gerne mal im aktuellen WRC gegen die Topfahrer antreten würde. Wir hätten sicher einen guten Speed, wenn auch nicht bei jedem Event. Aber bei den Rallyes, die ich gut kenne, bin ich überzeugt, in die Top 5 und in Deutschland auch aufs Podium zu fahren. Die anderen sind allesamt schnelle Profis, aber eben auch nur Menschen. ■



Straßenlage: Das Fahrwerk spielt beim Rallyeauto eine entscheidende Rolle



Neuauflage: Im Juni 2019 soll der neue Skoda Fabia R5 sein Debüt feiern



Rallye-WM

Doppelter Abschied

Aus und vorbei. Mads Östberg hatte gehofft, 2019 im dritten Werks-Citroën zu sitzen. Doch nach sechs Jahren beendete Abu Dhabi die Partnerschaft mit Citroën Racing. Nun ist der dritte Werkswagen Geschichte.

Von: **Reiner Kuhn**

Als Sébastien Loeb beim WM-Lauf in Spanien triumphierte, keimte bei Citroën-Sportchef Pierre Budar wieder Hoffnung auf. Verständlich, stand Khalid Al-Qassimi doch neben ihm und klatschte ebenfalls die Ingenieure ab. Geschichte. Erst kamen im Emirat alle Aktivitäten auf den Prüfstand, dann verkündeten die Wüstensöhne nach dem Heim-Grand-Prix ihre Entschei-

dung und beendeten nach sechs gemeinsamen Jahren die Partnerschaft mit der französischen Werksequipe. Man will die Motorsportaktivitäten neu ausrichten und sich mehr auf den Rundstreckensport und die Förderung der arabischen F4-Pilotin Amna Al-Qubaisi konzentrieren.

Schlecht für Citroën Racing. Zwar erfolgte die Verpflichtung von Sébastien Ogier und Esapek-

ka Lappi unabhängig von der Zusammenarbeit mit Abu Dhabi, doch das Geld aus der Wüste sollte für den Einsatz eines dritten Autos dienen. Folglich stellt Budar nun klar: „Für 2019 kann ich im Moment nur zwei Autos bestätigen.“

Diese Entscheidung hat auch unmittelbare Auswirkungen auf die Einsatzpläne von Mads Östberg. Der Norweger, der in Australien noch vom Podium grüßte, hatte darauf gebaut, sich den dritten C3 WRC mit Gaststarter Loeb teilen zu können. Kaum wurde der Ausstieg von Abu Dhabi bekannt, erklärte der 31-Jährige: „Auch wenn ich mit Rallyefahren noch lange nicht abgeschlossen habe, an der Rallye-WM 2019 werde ich nicht teilnehmen“, so Östberg. „Aber ich werde mich wieder aufrappeln und zurückzukommen. Dies habe ich in der Vergangenheit gekonnt und werde es wieder tun. Wenn also jemand ein Auto und ein Team hat, sollte er mich in Betracht ziehen.“

Noch offen ist derzeit auch, welche Logos kommende Saison auf den beiden Werks-C3 WRC prangen. Insidern zufolge soll neben Ogier auch Red Bull von Motorsport zu Citroën wechseln. ■

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Skoda zurück in die DRM

Nach nur einer EM-Saison kehrt das Team von Skoda Deutschland in die nationale Topliga zurück. Ein Fahrer wurde allerdings noch nicht betätigt.

Nach sechs Starts und Rang 3 in der U28-Wertung durch Fabian Kreim und Frank Christian beendet Skoda Deutschland sein Engagement in der Rallye-EM und kehrt in die Deutsche Rallye Meisterschaft (DRM) zurück. Die Besatzung des

Skoda Fabia R5 wurde noch nicht genannt, Stammpilot Fabian Kreim soll aber als gesetzt gelten.

Unklar ist nicht nur die Konkurrenz, auch beim vor Kurzem vorgestellten DRM-Kalender sind größere Veränderungen im Gange. So soll die Rallye Sulingen vom April in den Spätsommer wandern. Auch der Termin der Rallye Erzgebirge soll sich noch einmal ändern, um Ende September eine Überschneidung mit dem gleichzeitig stattfindenden GT-Masters auf dem Sachsenring zu vermeiden. ■ MH



Kommende Saison wieder in der Heimat: Fabia R5 von Skoda Deutschland

Rallycross-WM

Loeb kritisiert Promoter

Sébastien Loeb will als Privatfahrer in der Rallycross-WM starten. Doch die Suche nach Sponsoren gestaltet sich schwierig. Prompt kritisiert er den WRX-Promoter IMG.

Sébastien Loeb ist in der Bredouille. Erst stieg Peugeot aus der Rallycross-WM aus, und nach dem Abschied von Abu Dhabi wackeln auch die Gaststarts mit dem Citroën C3 WRC in der Rallye-WM. Der 44-jährige Nationalheld muss sich neu aufstellen und versucht, zwei Peugeot 208 Supercars in Eigenregie in der Rallycross-WM einzusetzen. Aber selbst für einen neunmaligen Weltmeister gestaltet sich die Sponsorensuche überraschend schwierig.

„In Frankreich läuft so gut wie nichts im Fernsehen, die Leute wissen kaum etwas darüber“, ärgerte sich Loeb über die schwache Vermarktung. Spricht er von



Auf der Suche: Loeb braucht Budget

Rallycross, erntete er nach eigenen Angaben oft nur fragende Blicke. WM-Manager Paul Bellamy zeigt sich erstaunt über die Kritik: „Niemand hat mir das bislang direkt ins Gesicht gesagt.“ Natürlich würde IMG viel Geld in die Hand nehmen, um die Serie zu promoten, und wir haben große Investitionen in neue Strecken und digitale Angebote getätigt. Audi, Ford, und Peugeot sind dennoch ausgestiegen. Volkswagen könnte noch folgen. ■ RK

EXTRA
MOTOR
SPORT
aktuell



Motorrad

Wählen Sie die Besten: Modelle & Fahrer 2018

Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!



1. Preis RACEROOM Simulator RR3055



2. Preis 1x1 Gewindefahrwerk von Spezialist KW

Wer ist der Racer des Jahres?

in Kooperation mit



Wählen Sie die Modelle 2018!

Wer sind die „Racer des Jahres“ 2018? MOTORSPORT aktuell sucht die besten Modelle und Fahrer. Auf dieser und den beiden folgenden Doppelseiten haben wir die 49 Wahlkandidaten der Rubrik «Modelle» in den nachstehenden Klassen aufgelistet. Auf den Seiten 26/27 finden Sie die Fahrerwahl, auf den Seiten 28/29 die Preise und Teilnahmebedingungen.

A Sportler **B** Enduro/Supermoto **C** Naked Bike

A) Sportler



Serienmodell
Aprilia
RSV4 RF



A 1
Renneinsätze
Superbike, Superstock



Serienmodell
BMW
S1000 RR



A 2
Renneinsätze
Superbike, Superstock,
Endurance



Serienmodell
Ducati
Panigale R



A 3
Renneinsätze
Superbike, Superstock



Serienmodell
Honda
CBR 500 R



A 4
Renneinsätze
Supersport 300



Serienmodell
Honda
CBR 600 RR



A 5
Renneinsätze
Supersport



Serienmodell
Kawasaki
Ninja 400



A 7
Renneinsätze
Supersport 300



Serienmodell
Honda
CBR1000 RR SP2



A 6
Renneinsätze
Superbike, Endurance



Serienmodell
Kawasaki
ZX-6R



A 8
Renneinsätze
Supersport

EISELE

ANZEIGE



24h
WINNER

KW competition 4A
MADE FOR WINNERS





Serienmodell

Kawasaki
ZX-10RR



A 9

Renneinsätze
Superbike, Superstock,
Endurance



Serienmodell

Triumph
Daytona 675 R



A 15

Renneinsätze
Supersport, Markenpokal



Serienmodell

Yamaha
YZF-R6



A 17

Renneinsätze
Supersport



Serienmodell

KTM
RC 390



A 10

Renneinsätze
Supersport 300,
Junior Cup



Serienmodell

Yamaha
YZF-R3



A 16

Renneinsätze
Supersport 300



Serienmodell

Yamaha
YZF-RIM



A 18

Renneinsätze
Superbike, Superstock,
Endurance



Serienmodell

MV Agusta
F3 675



A 11

Renneinsätze
Supersport



Serienmodell

MV Agusta
F4 1000 RR



A 12

Renneinsätze
Superbike



Serienmodell

Suzuki
GSX-R 600



A 13

Renneinsätze
Supersport



Serienmodell

Suzuki
GSX-R 1000



A 14

Renneinsätze
Superbike, Endurance,
Markenpokal



ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2018“ wird präsentiert von:

**MANN
FILTER**

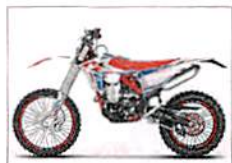
B) Enduro/Supermoto



Serienmodell
Beta
RR 300 2T



B 1
Renneinsätze
Enduro



Serienmodell
Beta
RR 350 4T



B 2
Renneinsätze
Enduro



Serienmodell
GasGas
EC 250



B 3
Renneinsätze
Enduro



Serienmodell
GasGas
450 EC Raid



B 4
Renneinsätze
Rallye



Serienmodell
Hero
450 Rally



B 5
Renneinsätze
Rally



Serienmodell
Honda
CRF 450 Rally



B 6
Renneinsätze
Rally



Serienmodell
Husqvarna
FE 250



B 7
Renneinsätze
Enduro



Serienmodell
Husqvarna
FE 350



B 8
Renneinsätze
Enduro



Serienmodell
Husqvarna
TE 250



B 9
Renneinsätze
Enduro



Serienmodell
Husqvarna
TE 300



B 10
Renneinsätze
Enduro



Serienmodell
Husqvarna
FS 450



B 11
Renneinsätze
Supermoto



Serienmodell
Husqvarna
450 Rally



B 12
Renneinsätze
Rally



Serienmodell
KTM
250 EXC-F



B 13
Renneinsätze
Enduro



Serienmodell
KTM
350 EXC-F



B 14
Renneinsätze
Enduro



Serienmodell
KTM
450 EXC-F



B 15
Renneinsätze
Enduro



Serienmodell
KTM
250 EXC



B 16
Renneinsätze
Enduro





KTM

ANZEIGE



GT
WINNER 2019
MASTERS

KW competition 3A
MADE FOR WINNERS



B) Enduro/Supersmoto



Serienmodell
KTM
KTM 300 EXC



B 17
Renneinsätze
Enduro



Serienmodell
Sherco
450 Rally



B 21
Renneinsätze
Rally



Serienmodell
TM
SMR 450



B 25
Renneinsätze
Supersmoto



Serienmodell
KTM
450 Rally



B 18
Renneinsätze
Rally



Serienmodell
SWM
SM 500 R



B 22
Renneinsätze
Supersmoto



Serienmodell
Yamaha
WR 250 F



B 26
Renneinsätze
Enduro



Serienmodell
Sherco
250 SE Factory



B 19
Renneinsätze
Enduro



Serienmodell
TM
EN 450 FI



B 23
Renneinsätze
Enduro



Serienmodell
Yamaha
WR 450 F



B 27
Renneinsätze
Enduro



Serienmodell
Sherco
450 SEF Factory



B 20
Renneinsätze
Enduro



Serienmodell
TM
EN 300



B 24
Renneinsätze
Enduro



Serienmodell
Yamaha
WR 450 Rally



B 28
Renneinsätze
Rally



YAMAHA



1st
PLACE
WORLD
RANKING LIST
2018

KW competition 3A
MADE FOR WINNERS



C) Naked Bikes



Serienmodell
Kawasaki
Z650



C 1
Renneinsatz
Cup



Serienmodell
Suzuki
SV 650



C 2
Renneinsatz
Cup



Serienmodell
Triumph
Street Triple



C 3
Renneinsatz
Markenpokal



ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2018“ wird präsentiert von:



Wählen Sie die Fahrer 2018!

Auf diesen beiden Seiten stehen 120 Motorrad-Rennfahrer für Sie zur Wahl bereit. Die MSA-Redaktion hat aufgrund von sportlichen Erfolgen und Leistungen eine Vorauswahl getroffen. Sollten Ihre 2018er-Favoriten fehlen, können Sie ihn/sie als «Fahrer nach Wahl» wählen. Die acht Fahrer-Kategorien lauten:

- D MotoGP
- E Moto2
- F Moto3
- G Superbike/SSP/STK
- H Straßensport national
- J Motocross
- K Offroad/Bahnsport
- L Nachwuchsfahrer

D) Moto GP

D 01 Alvaro Bautista E/Ducati	D 02 Cal Crutchlow GB/Honda	D 03 Andrea Dovizioso I/Ducati	D 04 Pol Espargaró E/KTM	D 05 Andrea Iannone I/Suzuki	D 06 Jorge Lorenzo E/Ducati	D 07 Tom Lüthi CH/Honda	D 08 Marc Márquez E/Honda
D 09 Jack Miller AUS/Ducati	D 10 Dani Pedrosa E/Honda	D 11 Danilo Petrucci I/Ducati	D 12 Álex Rins E/Suzuki	D 13 Valentino Rossi I/Yamaha	D 14 Maverick Viñales E/Yamaha	D 15 Johann Zarco F/Yamaha	D 16 Fahrer nach Wahl

E) Moto2

E 01 Dominique Aegerter CH/Suter	E 02 Francesco Bagnaia I/Kalex	E 03 Lorenzo Baldassarri I/Kalex	E 04 Brad Binder ZA/KTM	E 05 Iker Lecuona E/KTM	E 06 Luca Marini I/Kalex	E 07 Álex Márquez E/Kalex	E 08 Joan Mir E/Kalex
E 09 Jorge Navarro E/Kalex	E 10 Miguel Oliveira P/KTM	E 11 Mattia Pasini I/Kalex	E 12 Fabio Quartararo F/Speed Up	E 13 Jesko Raffin CH/Kalex	E 14 Marcel Schrötter D/Suter	E 15 Xavi Vierge E/Tech3	E 16 Fahrer nach Wahl

F) Moto3

F 01 Albert Arenas E/KTM	F 02 Enea Bastianini I/Honda	F 03 Marco Bezzecchi I/KTM	F 04 Arón Canet E/Honda	F 05 Lorenzo Dalla Porta I/Honda	F 06 Fabio Di Giannantonio I/Honda	F 07 Jakub Kornfeil CZ/KTM	F 08 Jorge Martín E/Honda
F 09 Jaume Masia E/KTM	F 10 John McPhee GB/KTM	F 11 Andrea Migno I/KTM	F 12 Philipp Öttl D/KTM	F 13 Marcos Ramírez E/KTM	F 14 Gabriel Rodrigo RA/KTM	F 15 Tatsuki Suzuki J/Honda	F 16 Fahrer nach Wahl

G) Superbike/SSP/STK

G 01 Jan Bühn D/STK/BMW	G 02 Ana Carrasco E/SSP300/Kawasaki	G 03 Jules Cluzel F/SSP/Yamaha	G 04 Sandro Cortese D/SSP/Yamaha	G 05 Chaz Davies GB/SBK/Ducati	G 06 Thomas Gradinger A/SSP/Yamaha	G 07 Luca Grünwald D/SSP300/KTM	G 08 Jan-Ole Jähmig D/SSP300/KTM
G 09 Maximilian Kappler D/SSP300/KTM	G 10 Randy Krummenacher CH/SSP/Yamaha	G 11 Luca Mahias F/SSP/Yamaha	G 12 Jonathan Rea GB/SBK/Kawasaki	G 13 Markus Reiterberger D/STK/BMW	G 14 Christian Stange CH/STK/BMW	G 15 Michael van der Mark NL/SBK/Yamaha	G 16 Fahrer nach Wahl

ANZEIGE



MANN-FILTER –
for high filtration performance.

**MANN
FILTER**



MICHELIN

H) Straßensport national

 Troy Beinlich D/IDM-SSP300	 Marc Buchner D/IDM-SSP600	 Jonathan Crea I/SMR-SBK	 Max Enderlein D/IDM-SSP600	 Toni Erhard D/IDM-SSP300	 Stefan Kerschbaumer A/IDM-SBK	 Bastian Mackels B/IDM-SBK	 Julian Mayer A/IÖM-SBK
 Ilya Mikhaltchik UA/IDM-SBK	 Dion Otten NL/IDM-SSP300	 Julian Puffe D/IDM-SBK	 Damien Raemy CH/SMR-SSP	 Daniel Rubin D/IDM-SSP600	 Dominic Schmitter CH/IDM-SBK	 Kevin Wahr D/IDM-SSP600	 Fahrer nach Wahl

J) Motocross

 Jason Anderson USA/SX-WM	 Antonio Cairoli I/MXGP	 Glen Coldenhoff NL/MXGP	 Clement Desalle F/MXGP	 Jeffrey Herlings NL/MXGP	 Henry Jacobi D/MX2	 Pauls Jonass LV/MX2	 Marvin Musquin F/SX-WM
 Max Nagl D/MXGP	 Larissa Papenmeier D/WMX	 Thomas Kjer Olsen DK/MX2	 Jorge Prado E/MX2	 Ken Roczen USA/SX-WM	 Jeremy Seewer CH/MXGP	 Eli Tomac USA/SX-WM	 Fahrer nach Wahl

K) Offroad/Bahnsport

 Luc Ackermann D/FMX-WM	 Billy Bolt GB/Enduro	 Toni Bou E/Trial-WM	 Thomas Chareyre F/Supermoto-WM	 Markus Class D/Supermoto-WM	 Steve Holcombe GB/Enduro-WM	 Dmitri Koltakov RUS/Eisspeedway-WM	 Manuel Lettenbichler D/Enduro
 Max Niedermaier D/Eisspeedway-WM	 Toby Price AUS/Rallye-WM	 Dennis Schröter D/Enduro-DM	 Martin Smolinski D/Langbahn-WM	 Matthias Walkner A/Rallye-WM	 Cody Webb USA/Enduro	 Tai Woffinden GB/Speedway-WM	 Fahrer nach Wahl

L) Nachwuchsfahrer

 Lucas Eisenfeld D/ADAC Minibike Cup	 Raúl Fernández E/Moto3-Junior-WM	 Marco Fetz D/IDM-SST600	 Lucas Fienhage D/Speedway	 Jago Geerts B/MX2	 Jakub Gurecky CZ/ADAC Minibike Cup	 Michael Härtel D/Speedway	 Tom Koch D/MX2
 Alan Kroh D/ADAC Junior Cup	 David Kuban CZ/ADAC Junior Cup	 Artem Maraev RUS/ADAC Junior Cup	 Can Öncü TR/MotoGP Rookies Cup	 Deniz Öncü TR/MotoGP Rookies Cup	 Bill van Eerde AUS/Asia Talent Cup	 Tom Vialle F/MX2	 Fahrer nach Wahl

ANZEIGE

TCR WINNER 2018 GERMANY

KW competition 2A EXR
MADE FOR WINNERS

KW

VOLLGAS

1 X 1 RACEROOM Simulator RR3055

VOLLGAS IM WOHNZIMMER

heißt es für den Gewinner des ersten Preises. Der Rennsimulator RACEROOM RR3055 ist das Rundum-Sorglospaket für das perfekte Rennerlebnis in den eigenen vier Wänden. Neben dem voll einstellbaren Gestell samt Rennsitz, dem Gaming-Rechner plus 24-Zoll-Monitor sowie der Software ist auch für die weitere Hardware gesorgt. So gehört auch ein hochwertiges Lenkrad inkl. Pedale sowie ein 5.1-Surround-Soundsystem zum Gewinn. Transportabel wird der Simulator durch das mitgelieferte Flightcase. Der Gewinner kann sich somit ohne Umschweife ins Geschehen stürzen. Gerade noch mit einem Porsche auf der Nürburgring-Nordschleife unterwegs, im nächsten Moment mit einem TCR-Auto durch Macau düsen oder mit einem Formelauto den Hockenheimring unsicher machen – all das geht mit diesem Simulator, der nicht nur für das persönliche Rennvergnügen, sondern natürlich auch perfekt für alle Simracer und die, die es werden wollen, geeignet ist. Geben Sie Vollgas mit diesem tollen Preis!

Gesamtwert: ca. 3000,- Euro
www.raceroomstore.com

1. Preis

1x1 KW-Gewindefahrwerk

2. Preis

SPITZENTECHNOLOGIE aus dem Motorsport – auch für Ihr Auto auf der Straße. Das hier zu gewinnende KW-Gewindefahrwerk bietet unbegrenzte Individualität für Performance und Komfort. Die Dämpfer sind in Zug- und Druckstufe unabhängig voneinander einstellbar. Auch eine individuelle, stufenlose Tieferlegung ist möglich. Die Verwendung von beispielsweise Edelstahl-Federbeinen «inox-line» und hochwertigen Dämpfungskomponenten sorgt zudem für eine lange Lebensdauer.
Wert: ca. 2000,- Euro
www.kwsuspensions.de

1x1 VIP-Wochenende bei der DTM für zwei mit Hankook

ALS EXKLUSIVER REIFENLIEFERANT unterstützt Hankook die DTM seit 2011 mit Hochleistungs-Rennreifen. Auf den Strecken der Internationalen Rennserie sind Hankooks Reifen leistungsfähiger Partner für Fahrer und Fahrzeuge. Mit Hankook können der Gewinner des Preises und eine Begleitperson die DTM live an einer deutschen Rennstrecke erleben. Vor Ort haben Sie mit Ihren VIP-Tickets exklusiven Zugang zur Hankook Hospitality. Verpflegung und Übernachtung sind ebenfalls inbegriffen. Die Anreise erfolgt auf eigene Kosten.

Wert: ca. 1250,- Euro
www.hankooktire.com

3. Preis



PREISE!

1 x 1 ADAC-GT-Masters VIP-Wochenende für zwei mit MANN-FILTER

4. Preis



ERLEBEN SIE EINE WELT voller Emotionen, Begeisterung und Leidenschaft als VIP-Gast im Rahmen des ADAC GT Masters an einem Event 2019 Ihrer Wahl. Incl. Hotel und VIP-Wochenend-Tickets, Kompletterverpflegung, Boxenbesichtigungen und Fahrerlagerführungen. Sie erhalten zusätzlich exklusive Einblicke hinter die Kulissen, „Meet the Drivers“ und Besuch der Startaufstellung.

Wert: ca. 1000,- Euro

www.mann-filter-motorsport.com

1 x 1 Satz Hankook-Reifen

SIE HABEN DIE CHANCE,

einen Satz Hankook-Reifen für Ihr Fahrzeug (Nachweis erforderlich) zu gewinnen. Zum Frühjahr 2019 wird mit dem Ventus S1 evo 3 ein neuer Ultra-High-Performance-Reifen für Pkw und SUV auf die europäischen Straßen kommen. Hankooks Premium-UHP-Reifen der Ventus-Linie überzeugen mit High-End-Performance. Sie werden von führenden deutschen Premium-Herstellern in der Erstausrüstung eingesetzt. Durch sein umfangreiches Sortiment bietet der Reifenhersteller damit für fast alle die passende UHP-Bereifung.

Wert: ca. 800,- Euro

www.hankooktire.com

6. Preis



1 x 1 Satz BBS-Leichtmetallräder

5. Preis



DER EINTEILIGE NEULING von BBS wird in Deutschland produziert. Das Rad SX wird im Niederdruck-Gussverfahren hergestellt und ist in den Farben Brillantsilber und Kristallschwarz (Effektlack) mit ABE erhältlich. Die Kompatibilität mit gängigen Reifendruck-Kontrollsystemen, eine spezielle Beschichtung und die uneingeschränkte Schneekettentauglichkeit sorgen für Freude am Produkt. Wahlweise 17 oder 18 Zoll.

Wert: ca. 800,- Euro

www.bbs.com

1 x 1 Satz MANN-FILTER für Ihr Auto + exklusives Spark-Modellauto

GUT GEFILTERT wird alles Wichtige an Ihrem Auto mit einem Filtersatz von MANN-FILTER. Der Gewinner des 7. Preises darf sich über einen auf sein Fahrzeug zugeschnittenen Komplettsatz bestehend aus Ölfilter, Luftfilter, Kraftstofffilter und Innenraumfilter freuen. Für optische Anreize in den eigenen vier Wänden legen die Spezialisten noch ein exklusives Spark-Modellauto im Maßstab 1:43 des 2018 vom Team MANN-FILTER HTP Motorsport eingesetzten Mercedes-AMG GT3 drauf.

Wert: ca. 300,- Euro

www.mann-filter.de



7. Preis

SO WÄHLEN UND GEWINNEN SIE

Die vorgestellten 51 Modelle und 120 Fahrer aus dem Motorradrennsport sind in fünf bzw. acht Einzelkategorien eingeteilt. Pro Einzelkategorie haben Sie eine(!) Stimme, können also 13-mal wählen. «Racer des Jahres 2018» werden die Kandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten. Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Teilnahmeberechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart GmbH und Co. KG sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

WAHLSCHHEIN AUSFÜLLEN

Dieser MSA-Ausgabe 51/2018 ist eine Wahlkarte beigelegt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer Favoriten. Wenn Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, können Sie auch Ihren persönlichen Favoriten mit Vor- und Nachnamen eintragen.

PREISE GEWINNEN

Die Gewinnspielpreise werden unter allen rechtzeitig eingesandten Teilnahmekarten und allen ausgefüllten Online-Fragebogen der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl «Racer des Jahres 2018» verlost. Einsendeschluss ist der 17. Januar 2019 (Datum des Poststempels). Sie können auch online unter www.leserumfragen.de/msa mitspielen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Grundsätzlich ausgeschlossen von der Teilnahme sind Zusendungen, die Auftragsunternehmen für ihre Kunden vornehmen. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und zu unserem **Datenschutz** finden Sie auf www.leserumfragen.de/msa.

**MANN
FILTER**



**FAST.
AGILE.
YELLOW.**
MANN-FILTER MAMBA

LESERWAHL
**BEST BRAND
2017**
KATEGORIE AUTOMOBIL
Filter
Heft 16/18

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.
www.mann-filter.com

Follow us:



WTCR

Die blaue Gefahr

Der Lynk & Co 03 TCR hat seinen Testbetrieb aufgenommen. Yvan Muller und Thed Björk absolvierten die ersten Probefahrten und sind deutlich begeisterter als ihre Gegner.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Neue rennt – und ernetzt nur Lob. „Wir sind mit dem bisherigen Fortschritt zufrieden, und das Auto war sehr zuverlässig“, sagte Geely-Motorsportchef Alexander Murdzevski Schedvin. „Geely Group Motorsport hat einen tollen Job gemacht“, freute sich WTCC-Champ Thed Björk. Ähnlich wie beim Honda oder Hyundai steckt tatsächlich viel High-tech im neuesten TCR-Spross.

Es würde also nicht verwundern, wenn Lynk & Co 2019 ähnlich einschlägt wie Hyundai im vergangenen Jahr. Da man gleich-



Lynk & Co: Starker Eindruck nach Testfahrten im Mantorp Park und in Estoril

zeitig aber – wie Audi – ein Stufenheck-Auto hat, gibt es gegenüber der Konkurrenz noch einen eingebauten Aerodynamik-Vorteil. Den hat Audi zwar auch, allerdings halten sich die Ingolstädter doch deutlich mehr an den eigentlichen Kundensport-Gedanken der TCR und „überentwickeln“ die Autos nicht.

Schon jetzt dürften sich bei den Vertretern so mancher gestandener TCR-Hersteller also

Sorgenfalten ausbreiten. Das zwischen Honda, Hyundai und Lynk & Co entbrannte Wettrüsten ist dabei aber nicht nur etwas, das die direkte Konkurrenz grübeln lässt, es trägt auch dazu bei, dass die TCR-Kategorie an sich unter Druck gerät. Klar, es gibt eine BoP – aber ein gutes Auto bleibt ein gutes Auto. So schön die Markenvielfalt ist: Die TCR-Macher müssen zusehen, dass sie das Heft in der Hand behalten. ■

DTM

DTM-Jugend forscht

Vom 10. bis 12. Dezember finden in Jerez die DTM Young Driver Tests statt. Dabei kommen aber auch alte Hasen zum Einsatz.

Von: **Michael Bräutigam**

Bei Audi steht beispielsweise niemand Geringeres als der dreifache Le-Mans-Gesamtsieger Benoît Tréluyer im sechsköpfigen Testaufgebot. Der Hintergrund ist klar: Der Franzose war auch schon Champion der japanischen SuperGT, ist also mit den neuen, potenten Turbomotoren vertraut und kann sicher wichtige Inputs liefern. Darüber hinaus werden WTCR-Pilot Frédéric Vervisch, Rallycross-Pilot Andreas Bakkerud, der italienische Youngster Mattia Drudi sowie die Formel-3-Piloten Ferdinand Habsburg und Jonathan Aberdein ihre ganz persönliche DTM-Premiere feiern.



Einsatz beim Young Driver Test: Audi lässt sechs DTM-Neulinge proben

Vervischs Testeinsatz ist vor allem vor dem Hintergrund interessant, dass er der WRT-Mannschaft durch diverse GT-Einsätze sehr verbunden ist und die Belgier ja 2019 als Privatteam in die DTM einsteigen. Auch sie werden in Jerez als Team erste DTM-Erfahrungen sammeln.

Wer bei BMW testen wird, war zu Redaktionsschluss noch nicht

zu 100 Prozent fix. Gesetzt sein dürfte der Däne Mikkel Jensen. Der BMW-Junior hat sich 2018 im ADAC GT Masters gut geschlagen und darüber hinaus auch schon das DTM-Renntaxi der Münchner pilotiert. 2017 durften Philipp Eng und Joel Eriksson für BMW beim Young Driver Test antreten – beide wurden danach zum Stammfahrer befördert. ■

NACHRICHTEN

WTCR: HYUNDAI MIT FARFUS UND CATSBURG

Hyundai hat sein Fahreraufgebot für die WTCR 2019 noch mal aufgestockt. Zu den bisherigen, vom Werk gestellten Fahrern, WTCR-Champion Gabriele Tarquini sowie Norbert Michelisz, kommen nun noch die zuvor schon kolportierten Nicky Catsburg sowie der frisch aus der DTM entlassene Augusto Farfus dazu. Die vier „Werkfahrer“ verteilen sich auf zwei Teams, wobei diese noch nicht bekannt gegeben wurden. 2018 starteten BRC Racing und Yvan Muller Racing unter dem Banner der koreanischen Marke.

TCR: EUROPA-SERIE 2019 IN OSCHERSLEBEN

Die TCR Europe macht 2019 erstmals Station in Deutschland. Die Serie wird am ADAC Racing Weekend vom 2. bis 4. August 2019 gemeinsam mit u. a. der DMV GTC in der Magdeburger Börde Halt machen.

BTCC: TOYOTA-WERKSEINSATZ MIT NEUEM COROLLA

Mit Toyota kommt nächstes Jahr ein neues Werksteam in die BTCC. Als Einsatzfahrzeug wird der neue Corolla den bislang von Speedworks eingesetzten Avensis ablösen. Das Team zeichnet auch weiterhin für die Einsätze – nun eben als Herstellereinsatz – verantwortlich, und der aktuelle Vizemeister Tom Ingram bleibt als Fahrer des einzigen geplanten Autos an Bord.

GIRLS ONLY: DAMEN-TEAM IN DER GRÜNEN HÖLLE

Ein reines Damenteam – von der Teamchefin über Ingenieurinnen und Mechatronikerinnen bis hin zu den Fahrerinnen – wird 2019 mit einem VW Golf GTI TCR die VLN und das 24h-Rennen am Nürburgring bestreiten. Die ersten beiden Pilotinnen stehen mit Jasmin Preisig und Carrie Schreiner auch bereits fest. Als Coach und Mentorin ist Ex-DTM-Fahrerin Rahel Frey mit an Bord. Gestemmt wird das Projekt vom Team WS Racing.

24h Series

Viele deutsche Titelträger

Mit den „24h COTA“ in Austin ging die Saison in der 24h Series zu Ende. Den Sieg beim Finale sicherte sich Black Falcon, die Titel fuhren aber andere, oft deutschsprachige Vertreter ein.

Von: **Michael Bräutigam**

Als Vorjahressieger in Austin sah das Herberth-Team auch heuer lange wie der Sieger aus. Zur Halbzeitpause lag man vorne, doch am Ende musste man sich dem Black-Falcon-Mercedes von Yelmer Buurman, Mike Skeen, Scott Heckert, und Bret Curtis geschlagen geben. Für die Mannschaft vom Nürburgring schloss sich damit ein Kreis: Auch beim Saisonauftakt in Dubai hatte man den Gesamtsieg feiern können.

Die Herberth-Truppe, 2017 Teammeister der Serie, konnte sich auch in diesem Jahr mit einem Titel trösten. Robert Renauer und Ralf Bohn gewannen die GT-



Vorjahressieg in COTA nicht wiederholt, aber GT-Fahrermeister der Kontinente: Renauer/Bohn im Herberth-Porsche

Fahrerwertung in der „Championship of the Continents“.

Auch der Teamtitel ging wieder nach Deutschland, diesmal freute sich mit einem weiteren Mercedes-Kundenteam die PRO-sport-Mannschaft über die Meisterschaft. Charles Putman, Charles Espenlaub, Joe Foster und der brandschnelle Adam Christodoulou machten den Titel mit P3 beim Finale perfekt. Zuvor feier-

te man schon die Europa-Titel – hier in beiden Wertungen.

Hofor/Bonk unschlagbar

Auch die Tourenwagentitel wurden noch vergeben. Der TCES-Gesamtsieg in Austin ging an Antti Buri, Olli Kangas, Kari-Pekka Laaksonen sowie den Schweizer Ronny Jost (Cupra TCR). Für Buri und Laaksonen bedeutete das den Gewinn der „Continents“-

Fahrerwertung. In der Teamwertung aber war ein deutsch-schweizerischer Verbund nicht aufzuhalten. Der Hofor/Bonk-BMW M235i mit Martin Kroll, Michael Schrey, Michael Fischer, Bernd Küpper und dem querschnittgelähmten Gustav Engljähriger holte den siebten Klassensieg in Folge sowie nach beiden Europa-Titeln auch die internationale Teamwertung. ■

International GT Open

Herzschlagfinale in Barcelona

In der GT Open war bis zuletzt alles offen. In einem wahren Herzschlagfinale sicherte sich auch ein deutsches Team noch einen der begehrten Titel.

Von: **Michael Bräutigam**

Unterschiedlicher hätten die beiden Saisons für die Titelanwärter in der heuer am härtesten umkämpften Pro-Am-Klasse nicht laufen können. Über das gesamte Jahr führte das Lamborghini-Duo Miguel Ramos/Fabrizio Crestani die Tabelle an, punktete in jedem Rennen und holte acht Podiumsplätze – jedoch keinen Sieg. Deren sechs ließen sich Valentin Pierburg und Tom Onslow-Cole im Mercedes-AMG GT3 von SPS Au-

tomotive Performance gutschreiben, davon sogar ein Gesamtsieg beim Rennen in Silverstone.

Nach dem sechsten Saisonsieg am Barcelona-Sonntag spuckte die Gesamtwertung einen Gleichstand zwischen beiden Teams

aus, doch die Anzahl der Siege gab den Ausschlag zugunsten des deutsch-britischen Duos.

Ferrari schlägt BMW

In der Pro-Am-Klasse knapp gescheitert, durfte sich die Lambor-

ghini-Kundensportabteilung aber über den Titel in der Am-Wertung freuen, wo sich der Pole Andrzej Lewandowski und sein nicht mal halb so alter brasilianischer Fahrpartner Giulio Borlenghi durchsetzen konnten.

Auch der „große“ Pro-Titel ging an einen Piloten mit italienischer Technik. In guter Tradition entschied sich auch hier der Titel erst im letzten Rennen, nur einmal stand der Meister in der Serienhistorie schon vorher fest. Hier war es letztendlich der Däne Mikkel Mac, der sich im Ferrari von Luzich Racing durchsetzte und zum zweiten Mal in Folge Fran Rueda aus der BMW-Mannschaft von Teo Martin Racing nur den Vizetitel überließ. Beide um die Fahrertitel konkurrierenden Teams hatten in der Teamwertung das Nachsehen gegenüber Imperiale Racing (Lamborghini). ■



Mit Gleichstand zum Pro-Am-Titel: Valentin Pierburg/Tom Onslow-Cole

David schlägt Goliath

Im Duell Klein gegen Groß hatte diesmal der „Kleine“ die Nase vorn: Im Fernduell mit Altmeister Jürgen Bender (Corvette) setzte sich Ralf Glatzel (Ford Fiesta) im Titelrennen durch.

Von: **Michael Bräutigam**

Zum ersten Mal seit Einführung der Division 2 kommt damit ein STT-Meister aus den unteren Klassen. Die Ausgangslage vor dem Finale am Nürburgring war klar: Jürgen Bender, der am Sachsenring erstmals hatte Federn lassen müssen, hatte nur bei einem Fehltritt Ralf Glatzels noch eine Chance. Würden beide, wie so oft in dieser Saison, je zweimal in ihrer Klasse gewinnen, wäre Glatzel vorn.

Der Fiesta-Veteran machte es tatsächlich noch mal ungewollt spannend. Nach Sieg in Rennen 1 musste er für Lauf 2 sogar einen Antrag stellen, überhaupt starten zu dürfen, weil er sich wegen eines Defekts nicht qualifizieren konnte. Weil das Kabel

vom Ladedrucksensor am Getriebe angestanden hat, gab es falsche Werte, und so blieb der Ladedruck weg. Doch es gab die Freigabe für den Start, und Glatzel konnte sich die Führung holen. Mit P2 wäre er Vizemeister gewesen, weil Bender zweimal gewann. So aber reichte es: Glatzel neuer STT-Meister!

„So spannend hätte ich es nicht gebraucht“, war der neue Champion sichtlich erleichtert. Nach dem Titel in der DTC 2015 war es sein zweiter Meister-

schaftsgewinn. Bender, der sogar zwei Gesamtsiege beim Finale holte, nahm es mit Fassung: „Mehr als gewinnen kann man halt nicht“, so der Routinier.

Noch unklar ist, ob Glatzel zur Titelverteidigung antritt. Nachdem der Schwabe bislang ausschließlich Ford fuhr, wäre 2019 auch ein Start im Renault Clio Cup denkbar. Auch Pläne für einen TCR-Einstieg liegen in der Schublade, hier ist man auf Sponsorensuche. Der Meister-Fiesta steht derweil zum Verkauf. ■



Klein vor groß: Fiesta-Pilot Glatzel besiegte im Fernduell Altmeister Bender

Cup- & Tourenwagen Trophy

Brauer neuer Meister

Alexander Brauer (Renault Clio) ist neuer Meister der Hankook Cup- & Tourenwagen Trophy. Beim Finale in Hockenheim musste er nur noch „verwalten“.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Vorentscheidung fiel nämlich schon eine Woche vor dem letzten Rennwochenende. Am Nürburgring erlebte Titelrivale Michael Heide (MINI) einen heftigen Crash, der ihm einen Nuller bescherte. Nur notdürftig konnte der weiß-blaue MINI fürs Finale wieder hergerichtet werden. Doch viel mehr als eine theoretische Chance war es dann doch nicht. Heide gewann zwar zweimal die Klasse, aber Brauer musste es wiederum

in seiner Klasse nicht mehr darauf anlegen und verwaltete den Punktevorsprung. Heide wurde wie schon 2016 Vizemeister.

Der abgelöste Meister Manfred Lewe (SEAT) verpasste beim Finale jeweils knapp den Laufsieg. Im ersten Durchgang musste er sich Sascha Faath (BMW) geschlagen geben, im zweiten Lauf riss in

Führung liegend kurz vor Schluss eine Antriebswelle ab, und Marius Barczak (VW) erbe den Sieg.

Die weiteren CTT-Meister neben Brauer heißen Paul Hochweg (Div. 1), Marcus Gesell (Div. 3), Max Maier (Div. 4), Manfred Barz (Div. 5) und Barczak (Div. 8). Teammeister wurden erneut Oliver Greven/Michael Milz. ■



Meister unter im Schnitt 38 CTT-Fahrern über die Saison: Alexander Brauer

DMV GTC: DUPRÉ SIEGER IM YOUNGSTER-DUELL

Über weite Strecken der Saison führte Kevin Arnold (Audi) die Tabelle an, am Ende aber fing ihn ein weiterer Youngster noch ab. Mit einem Doppelsieg in Hockenheim fuhr Christoph Dupré (Porsche) zum Titel, während Renn-Lady Carrie Schreiner (Audi) sich die letzten beiden Laufsiege der Saison sichern konnte.

RCN: ADRENALIN RÄUMT IN DER EIFEL ALLES AB

Nach dem Titelgewinn in der VLN setzte das Team Adrenalin Motorsport beim Finale der Rundstrecken Challenge Nürburgring (RCN) noch einen drauf. Beim Finale gewannen Teamchef Matthias Unger und VLN-Meister Christopher Rink in ihrer Klasse, womit die Mannschaft auch den RCN-Meistertitel einheimste. Der letzte RCN-Gesamtsieg des Jahres ging an Christopher Bruchmann (VW Scirocco).



Die RCN-Meister Rink/Unger

GLP: VATER UND SOHN HOLEN KONSTANZ-TITEL

Udo und Oliver von Fragstein (Ford) heißen die neuen Meister der Gleichmäßigkeitsprüfung auf der Nordschleife (GLP). P8 beim Saisonfinale reichte dem Vater-Sohn-Gespann. Der letzte Saisonsieg ging an Sabine Steiner und Steven Ostrowski (Porsche).

NES 500: SEAT-DUO SICHERT SICH DEN TITEL

Christian Ladurner und Sebastian Sommer (SEAT Leon TCR) heißen die Nachfolger von André Fleischmann als Meister der DMV NES 500. Beim nicht mehr zur Meisterschaft zählenden Abschlussrennen (500 + 500 km Nürburgring) setzten sich Dominik und Nicolas Clemm im Sorg-BMW M4 GT4 durch. ■



Takaaki Nakagami:
Mit Márquez Weltmeister-Motorrad gleich auf ganz anderem Niveau. Wird er nun um Siege fahren?

Guck mal, wer da fährt

Beim letzten Test vor der Winterpause wurde viel probiert, und zum Schluss war nicht einer der üblichen Verdächtigen Schnellster, sondern LCR-Honda-Pilot Takaaki Nakagami.

Von: **Imre Paulovits**
und **Neil Spalding**

Er versuchte sich in jener typisch abgebrühten japanischen Professionalität, doch die Aufregtheit war nicht zu verkennen. Takaaki Nakagami, den die Honda-Bosse während der Saison lange in Unklarheit darüber gelassen hatten, ob seine Chance in der MotoGP verlängert wird, hatte am Nachmittag des zweiten Tages die Bestzeit markiert. Marc Márquez ging zwar noch einmal auf Zeitenjagd, doch mit seiner ramponierten Schulter, die er sich diese Woche

operieren lässt, kam er nicht an die Zeit des Japaners heran und blieb auch zwei Tausendstelsekunden hinter der Bestmarke von Danilo Petrucci vom ersten Tag. Nakagami, der nun das Motorrad zur Verfügung hat, mit dem Márquez dieses Jahr Weltmeister wurde, war auch voll des Lobes über sein neues Arbeitsgerät. „Die Leistungsentfaltung ist so viel besser als bei dem 2017er-Modell“, freute sich der 26-jährige Japaner. „Untenherum ist sie leichter zu fahren, und von der Mitte bis oben spürt man deutlich mehr Leistung. Wir haben an der Traktion aus den Kurven heraus gearbeitet – und viel mit gebrauchten Reifen. Als wir dann neue draufgemacht haben, kam die Zeit von selbst. Ich bin sehr glücklich.“

Die Bestzeit war aber nur die Optik, bei diesem Test wurde fleißiger gearbeitet als bei allen anderen in diesem Jahr. Das Wetter war fast optimal, was man von der Strecke nicht behaupten

konnte: Erst vor einem Jahr wurde Jerez neu asphaltiert, doch der besonders heiße Sommer in Andalusien sorgte dafür, dass der Asphalt an vielen Stellen aufgerissen wurde, und das auf der Ideallinie. Deshalb wird wieder neu asphaltiert werden müssen. Umso erstaunlicher war, auf welch hohem Niveau die Zeiten waren. Überall wurde auch unheimlich konzentriert gearbeitet. Aprilia war bemüht, für Andrea Iannone eine Abstimmung für das 2017er-Chassis zu finden,

„EINIGE NUTZEN DAS REIFENKONTINGENT, UM BESTZEITEN ZU ERREICHEN, ANDERE, UM KOMPONENTEN ZU VERGLEICHEN.“

Andrea Dovizioso

das die Basis für das nächstjährige Motorrad bilden soll, bei der er ein Gefühl fürs Einlenken hat. Dass es noch nicht so weit ist, bewies ein massiver Sturz am ersten Tag. Bradley Smith arbeitet als Testfahrer auch emsig daran, für die Italiener mehr Daten zu bekommen. Aleix Espargaró litt an einer Lebensmittelvergiftung, er versuchte zwar am zweiten Tag zu fahren, musste aber nach elf Runden das Handtuch werfen.

Ducati mit neuen Ideen

Dass Ducati derzeit das stärkste und im breitesten Spektrum funktionierende Motorrad des GP-Feldes hat, erkennen auch die Konkurrenten an. Ducati-Corse-Mastermind Gigi Dall'Igna will diese Erfolgswelle nicht abreißen lassen und arbeitet mit seinen Ingenieuren ständig an neuen Ideen. In Jerez hatten sie eine Sitzbank-Verkleidung, die die im Regelwerk festgeschriebene maximale Breite als Abrisskante



Andrea Dovizioso: Viele Teile probiert, Gefühl von Valencia bestätigt

! Nach den neuen Testbeschränkungen ist die Zeit sehr knapp, die Motoren für die Saison fertig zu bekommen – beim Sepang-Test müssen die Spezifikationen stehen.

nutzt, um mehr Abtrieb beim Bremsen und beim Beschleunigen zu haben. Auch vorne gab es neue Flügelvarianten, dazu probierten die Werksfahrer und Jack Miller hinten eine Bremsmomentenabstützung. Andrea Dovizioso hatte am ersten Tag einen Sturz, konnte am zweiten aber weiter testen. „Wir konnten hier alles durchprobieren, und zum Glück hat sich das Gefühl von Valencia mit den gleichen Teilen und Abstimmungen wieder bestätigt“, freute sich Dovizioso.

Da bei Honda die Airbox eine wichtige Rolle beim neuen Motor spielt und die Luft dafür durch den Lenkkopf geleitet wird, mussten neue Rahmen gemacht werden, deren zwei Varianten Marc Márquez weiter miteinander verglich. Dazu probierte der Spanier vorne Flügel, die ähnlich wie die von Ducati waren. „Wir haben viel an den Reifen arbeiten können und haben mit der mittleren Mischung, die wir endlich zum Funktionieren bringen wol-

len, gute Resultate erreicht. Aber jetzt bin ich körperlich völlig fertig und lasse mich erst einmal operieren“, so Márquez. Jorge Lorenzo arbeitete an der Anpassung des Motorrads auf seinen Fahrstil und seine Sitzposition, und wenn es auch nur eine Runde war, markierte er doch eine sehr schnelle persönliche Bestzeit.

Bei KTM versucht man das zu finden, was den neuen Fahrern fehlt, und dazu waren die Leiter der Fahrwerks- und der Motorenabteilung anwesend. Es wurden mehrere Hinterradschwinge probiert, und zum Schluss hellte auch die Miene von Johann Zarco auf, der bislang die meisten Probleme mit der Umstellung hatte. „Für den letzten Testtag haben wir einen Schritt getan, durch den ich auf ein höheres Niveau kam“, freute sich der Franzose.

Suzuki probierte neue Rahmen, bei denen das Hauptprofil breiter ist und die Kohlefaser-Platten für die Motorenaufnahme weiter innen sitzen. „Wir haben alle erdenklichen Kombinationen von Motor und Fahrwerk probiert, jetzt müssen die Ingenieure für Sepang das Beste aussuchen“, verriet Álex Rins.

Bei Yamaha wurden weiter die beiden Motoren-Varianten getestet, man steht aber vor einem Dilemma: Valentino Rossi würde den mit mehr Leistung bevorzugen, Maverick Viñales den mit der sanfteren Leistungsannahme. „Wir müssen mehr Traktion finden“, stellt Viñales klar. „Auch auf der mechanischen Seite. Denn nur wenn wir mehr Traktion haben, kann ich überholen, da müssen wir uns verbessern.“ ■



Marc Márquez: Viel Einsatz für einen Mann mit kaputter Schulter und Grippe



Álvaro Bautista: Für Michele Pirro eingesprungen, auch Sitz mit Flügeln getestet

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Jerez (E), 28./29.11.2018, Bestzeiten

Fahrer	Motorrad	Zeit	Rdn.
1. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.37,945	133
2. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP19	1.37,968	121
3. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.37,970	106
4. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1.38,066	136
5. Jorge Lorenzo (E)	Honda RC 213 V	1.38,105	121
6. Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.38,118	138
7. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP19	1.38,185	97
8. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP19	1.38,207	129
9. Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP18	1.38,333	101
10. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.38,522	150
11. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1.38,596	117
12. Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.38,761	117
13. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP19	1.38,830	129
14. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP18	1.38,876	113
15. Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1.38,931	107
16. Andrea Iannone (I)	Aprilia RS-GP	1.39,008	60
17. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	1.39,144	118
18. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP18	1.39,744	83
19. Johann Zarco (F)	KTM RC16	1.39,864	120
20. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1.40,156	11
21. Bradley Smith (GB)	Aprilia RS-GP	1.40,174	128
22. Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	1.40,498	113
23. Hafiz Syahrin (MAL)	KTM RC16	1.40,520	105
24. Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	1.40,577	122
25. Matteo Baiocco (I)	Aprilia RS-GP	1.41,907	97



Der neue Ducati-Werkspieler Danilo Petrucci zeigte bei den beiden Vorsaisontests in Valencia und Jerez solide Leistungen. Im MSA-Interview erklärt der 28-jährige Italiener, was sich für ihn geändert hat.

Von: Imre Paulovits

Waren Sie mit Ihrem Test in Jerez zufrieden?

Sehr. Auch schon der Test in Valencia war sehr gut, aber in Jerez war ich speziell am ersten Tag mit gebrauchten Reifen sehr schnell. Am zweiten haben wir dann viele neue Lösungen wie den neuen Höcker mit dem Flügel ausprobiert, aber die Bedingungen haben sich zu sehr geändert. So haben wir ihn zweimal dran- und wieder abgemacht. Eineinhalb Stunden haben wir nur mit ihm gearbeitet, um ihn zu verstehen. Wir haben festgestellt, dass der Reifenzustand die Situation mehr beeinflusst als der Sitz, also haben wir ihn weggelassen, weil ich zwar beim Bremsen ein leicht besseres Gefühl hatte, dafür aber in der schnellsten Kurve Probleme, am Scheitelpunkt zu bleiben. Wir werden ihn in Sepang erneut probieren. Vielleicht bin ich aber auch zu groß und ich verdecke den Teil, der wirken soll, zu sehr. Mein Gefühl war aber irgendwie insgesamt nicht so gut wie am ersten Tag, so habe ich zum Schluss noch einen neuen Reifen draufmachen lassen, um zu sehen, wie die Streckenbedingungen waren. Wenn man so viele



Danilo Petrucci

Geburtstag: 24.10.1990
Geburtsort: Terni (I)
Herkunftsland: Italien

KARRIERE
 2012: MotoGP, Ioda (19.)
 2013: MotoGP, Ioda-Suter (17.)
 2014: MotoGP, ART (20.)
 2015: MotoGP, Ducati (10.)
 2016: MotoGP, Ducati (14.)
 2017: MotoGP, Ducati (8.)
 2018: MotoGP, Ducati (8.)

Hobbys
 Radfahren, Kino

„Die Chance als Werksfahrer bekommt man nur einmal“

neue Sachen probiert, kommt man etwas aus dem Rhythmus. Wir waren aber immer bei den Spitzenzeiten dabei. Jetzt müssen wir Sepang abwarten. Bei kalten Temperaturen war ich öfters gut, aber bei hohen hatte ich immer größere Probleme. Wenn ich auch in Sepang gut sein werde, dann können wir größer denken. Die ersten vier Testtage waren bislang zumindest sehr positiv und wir haben Ducati eine Richtung vorgegeben, in die sie das neue Motorrad entwickeln müssen. Ich will auf allen Strecken mit dem gleichen Motorrad ein gutes Gefühl haben. Das ist es nämlich, was ich gegenüber 2018 verbessern muss.

Haben Sie auch mit der neuen Bremsabstützung gearbeitet?

Ja. Gigi Dall'Igna möchte immer neue Ideen probieren, aber er will auch sicher sein, ob sie wirklich funktionieren. Es ändert sich aber immer nur wenig, revolutionieren kann man nichts mehr. Man muss sich immer am Limit bewegen, um einen Unterschied zu spüren. Bei mir hat sich dieses Teil positiv bemerkbar gemacht, bei Dovizioso machte es keinen Unterschied.

Was hat Ihnen die Bestzeit am ersten Testtag in Jerez bedeutet?

Bei einem Test sind die Zeiten nicht so wichtig. Aber sicher: Wenn man Erster ist, war man der Beste, und man muss die guten Seiten sehen. Diese waren, dass wir auch mit gebrauchten Reifen ziemlich schnell waren. Ich war schon immer ziemlich schnell auf einer einzigen Runde, aber nach einigen Runden kamen immer Probleme mit der Temperatur des Hinterreifens. So fing er immer etwas an zu sliden. Seit dem Valencia-Test habe ich das nicht mehr, und so bin ich nun auch auf gebrauchten Reifen ziemlich schnell. Darüber bin ich sehr glücklich. Aber das muss ich erst auch in Sepang sagen können, denn meine Probleme kommen immer dann am stärksten, wenn die Temperaturen wärmer

sind. Und die Luft in Jerez war nicht sehr warm, auch die Asphalttemperatur nicht. Dort hat alles sehr gut funktioniert, aber dort sehen wir im November immer sehr gute Rundenzeiten. Nächstes Jahr im Mai werden wir einen neuen Asphalt und 50 Grad Asphalttemperatur haben – und damit ein großes Fragezeichen. Wir hatten beim Test die glei-

„IM WERKSTEAM ARBEITEN SO VIELE INGENIEURE FÜR ZWEI FAHRER, DASS MAN DAS ENDE DER BOX NICHT SIEHT.“

Daniilo Petrucci

chen Reifen wie beim Rennen im Mai, haben aber andere Mischungen verwendet. Ich bin die Zeiten am ersten Tag gefahren, ohne dass wir was an der Abstimmung gemacht hätten.

Sie hatten schon 2018 ein Werksmotorrad. Was macht Sie nun im Werksteam so viel stärker?

Erst einmal bin ich sehr viel stärker auf meine Arbeit fokussiert. MotoGP-Werksfahrer zu werden ist für mich eine Chance, die man nur einmal im Leben bekommt. Deswegen gebe ich bereits jetzt alles. Pramac war ein sehr gutes Team, ich denke, das beste Privatteam überhaupt. Wir hatten zwar volle Werksunterstützung, aber nicht die ganzen Ducati-Ingenieure in der Box. Wenn ich jetzt in die Box komme, stehen so viele da, dass ich das Ende der Box nicht mehr sehe. Die arbeiten nur für die beiden Werksfahrer. So bekommen diese viel mehr Unterstützung. Man spricht mit dem Ingenieur für das Chassis, mit dem für die Elektronik, da findet sehr viel Informationsaustausch statt, und sie helfen einem bei den Entscheidungen. Man hat ja nicht über all die Runden den gleichen Reifenzustand. Da probiert man

ein Teil aus, man hat ein besseres Gefühl, aber man ist langsamer. Die Ingenieure helfen einem dann zu entscheiden, was besser ist. Es sind einfach mehr Leute da, die über die Daten schauen, und das ist entscheidend. Da kommt einer von hinter der Box und sagt, dass dies und jenes an dieser Stelle besser funktioniert hat. So können sich der Crewchief und die Mechaniker voll auf ihre eigene Arbeit konzentrieren.

Haben Sie dadurch auch an Ihrem Fahrstil gefeilt?

Ja, ich stelle das Motorrad früher und schneller auf, versuche mit dem Gas etwas ruhiger umzugehen. Auch das neue Motorrad hilft mir dabei, aber ich arbeite wirklich hart an mir selbst. Das kann man an Rennwochenenden nicht machen, denn da muss man von FP1 bis zur letzten Rennrunde pushen. Da kann man sich zwar die Daten von den anderen Fahrern ansehen, aber nicht seine Instinkte verändern. Bei den Tests kann man immer Runden dafür opfern, dass man Dinge verstehen lernt.

Ist es als Werksfahrer auch außerhalb der Box anders?

Man hat vor allem viel mehr Medien, die mit einem reden wollen. Und ich muss nun viel mehr darauf aufpassen, was ich sagen darf. Sonst kommen Davide Tardozzi und Gigi Dall'Igna mit dem Maschinengewehr. Ich habe auch sonst ein viel intensiveres Programm, mein Dezember ist be-

reits voll durchgebucht. Ich spüre einfach, dass die Dinge größer werden. Aber diese Chance bekommt man wie gesagt nur einmal. Ich bin jetzt 28 Jahre alt, weiß nicht, was noch für mich kommt, deshalb muss ich sie bestmöglich nutzen.

Könnte man da nicht leicht zu viel tun?

Ja, darauf muss ich achten. Ich versuche, nicht das Gefühl zu verlieren, und meine Arbeit sehr ruhig zu tun. Davide Tardozzi hat mir gesagt, dass ich nichts an mir ändern muss, ich muss nur an mich glauben und das wird automatisch alles verändern.

In den letzten Jahren haben Sie unterschiedliche Trainingsmethoden probiert. Wie wollen Sie sich für das nächste Jahr vorbereiten?

Allein schon bei meinem Gewicht gibt es auf einigen Strecken Abschnitte, wo ich einen kleinen Vorteil habe. Das macht aber nur zwanzig Prozent aus, und zu achtzig habe ich Nachteile, besonders wenn es heiß ist. Letztes Jahr hatte ich deshalb eine intensive Diät verfolgt, nach der ich in den ersten beiden Tests sehr schwach war. Ich werde diesen Winter mit Dovi zusammenarbeiten, er hat ein anderes Programm. Ich habe nur die nächste Saison als Chance, ich werde seiner Erfahrung und seiner Richtung folgen, ich kann von ihm nur lernen. Mein Ziel ist es, so fit wie möglich zu sein – und etwas leichter. ■



Daniilo Petrucci in Jerez: Am ersten Tag Bestzeit und sehr viel ausprobiert

Jonathan Rea: Auch beim zweiten Test des Jahres kam niemand an die Zeiten des Weltmeisters heran



Rea regiert weiter

Wenn er auch an seine Fabelzeit aus dem Vorjahr nicht herankam, so war Weltmeister Jonathan Rea beim letzten Test des Jahres Schnellster. Álvaro Bautista konnte sich schnell auf das Superbike umgewöhnen – aber auch Sandro Cortese.

Von: Imre Paulovits

Nach 128 Testrunden an den beiden letzten Testtagen für dieses Jahr lehnte sich Jonathan Rea entspannt zurück und grinste sichtlich zufrieden. „Wir haben die beiden Tage genutzt, um ein paar neue Dinge zu probieren und weiter an der Balance zu arbeiten“, erzählte der vierfache Weltmeister gut gelaunt. „Am zweiten Tag hatten wir zum Schluss noch etwas gefunden, das mir ein noch besseres Gefühl gegeben hat. Die Strecke ist bei diesen Temperaturen für den Rennreifen kritisch, am Vormittag hatte ich einen Qualifier draufgemacht, mit dem ich meine Zeit gefahren bin. Aber die Strecke ist in einem fürchterli-

chen Zustand. Vor allem in den engen Kurven gibt es auf der Ideallinie eine Spurrinne. Man schafft es an einigen Stellen, sich noch weiter innen zu halten, aber so war nicht an die Zeiten aus dem Vorjahr ranzukommen.“

Bautista lernt schnell

Ducati hatte bei diesem Test alles aufgefahren, was nur aufzufahren war. Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna kümmerte sich um die Entwicklung der Werks-Superbikes genauso intensiv wie um die der MotoGP-Motorräder, und auch die Entwicklungsingenieure der Serie waren vor Ort, um die letzten Schliffe an der Panigale V4 R vorzunehmen, die ab Freitag erstmals von den Journalisten getestet wurde.

Álvaro Bautista machte seine erste Bekanntschaft mit dem Werks-Superbike, da er während des ersten Tests, den Chaz Davies in Aragón fuhr, beim MotoGP-Finale in Valencia beschäftigt war. Am ersten Tag ließ er sich alles anpassen, begann sich auf die Pirelli-Reifen umzustellen, und schon am Nachmittag legte er mächtig los. Am Ende des Tages war er nur drei Zehntelsekunden langsamer als Jonathan

Rea! Am Ende des zweiten Tages, nach insgesamt 150 Runden, war er genau sieben Tausendstelsekunden schneller als sein Teamkollege. „Natürlich kenne ich die Pirelli-Reifen noch nicht so gut“, so Bautista. „Ihr Grenzbereich ist sehr gut zu spüren, aber ich muss noch viel daran arbeiten, sie über die Distanz kennenzulernen. Auch an dem Motorrad müssen wir noch viel arbeiten. Derzeit fühlt es sich noch etwas merkwürdig an. Beim Einlenken sehr weich, aber dann in der Kurvenmitte sehr hart.“

Chaz Davies zeigte sich zufrieden. „Eigentlich fühlte es sich so an, als wäre dies erst der erste Test gewesen“, so der Vizeweltmeister. „In Aragón war es mehr

ein Rollout. Das Motorrad ist noch sehr neu, eigentlich müssen wir noch an allen Bereichen arbeiten.“

Gigi Dall'Igna blies in das gleiche Horn. „Es ist ein noch sehr junges Projekt, wir müssen noch sehr viele Dinge probieren, bis wir zum ersten Rennen gehen. Natürlich müssen wir noch einige Probleme lösen, und es gibt noch viel Platz für Verbesserungen. Wir haben während dieses Jahres mit Pirro und Zanetti das Motorrad so weit vorbereitet, aber jetzt ist es an der Zeit, dass wir sie den Werksfahrern anpassen. Ich denke, derzeit sind wir gerade bei achtzig Prozent seines Potenzials angelangt.“

Umso erstaunlicher waren die Runden von Testfahrer Alessandro Valia mit der Serienausführung. „Der ist unglaublich schnell“, zollte ihm Chaz Davies Tribut. „Ich denke, mit den gleichen Reifen ist er nur drei Sekunden langsamer als ich mit dem Superbike.“ Dabei fiel auf, dass die Serien-Version mit dem Race-Kit auf den Geraden locker im Windschatten auf das Werks-Superbike von Yamaha auflief!

Doch auch bei den Blauen sah man zufriedene Gesichter. Am zweiten Tag war es die ganze Zeit

„ICH BIN NOCH NIE MIT EINER TAUSEN- DER GEFAHREN. JETZT MUSS ICH NOCH LERNEN, DIE LEISTUNG BESSER ZU NUTZEN.“

Sandro Cortese



Alex Lowes: Der Yamaha-Werksfahrer war in Jerez die zweite Kraft



Sandro Cortese: Erstaunlich schnell auf das Superbike umgewöhnt

Alex Lowes, der in der Zeitenliste auf Rea folgte. „Am ersten Tag haben wir an der Front, am zweiten am Heck gearbeitet“, verriet Lowes. „Wir haben eine neue Schwinge probiert, und nachdem wir durch die Abstimmung geschafft haben, ihre Nachteile zu kompensieren, hatte ich ein sehr gutes Gefühl für das Motorrad. Jetzt hoffe ich, dass sich das auf den anderen Strecken bestätigt, denn ich fühle mich jetzt einen Schritt konkurrenzfähiger.“

Cortese überrascht

Sandro Cortese überraschte bei seinem Superbike-Debüt sowohl sich selber als auch die Yamaha-Leute. Er konnte sich kontinuierlich steigern und war zum Schluss nur 1,2 Sekunden langsamer als Lowes!

„Ich wusste nicht, was mich erwarten würde, denn ich bin noch nie zuvor eine Tausender gefahren“, gab der Supersport-Weltmeister strahlend zu. „So bin ich so viele Runden gefahren wie nur möglich, um das Motorrad zu verstehen. In den schnellen Kurven habe ich bereits den Speed, jetzt muss ich lernen, meinen Stil so zu ändern, dass ich das beibehalte, aber in langsamen Kurven spitzer fahre, um die Leistung mehr zu nutzen.“

Auch Yamaha-Superbike-Entwicklungsleiter Andrea Dosoli war sehr zufrieden mit seinem Neuzugang. „Ich bin sehr froh, dass wir es geschafft haben, ein zweites Team in der Superbike-WM zu machen und den Supersport-Weltmeister aufsteigen zu lassen. Er war hier sehr beeindruckend.“

ERGEBNISSE

Superbike-WM-Test Jerez (E), 26.–27.11.2018, Bestzeiten

Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.38,713
2. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	1.39,377
3. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.39,766
4. Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	1.39,845
5. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	1.39,852
6. Michael v.d. Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	1.40,092
7. Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	1.40,235
8. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	1.40,592

SUPERBIKE-WM/SUPERSPORT-WM Eugene Laverty hat nun doch ein Team für die Superbike-WM gefunden. Der Nordire unterschrieb bei Go Eleven, die von Kawasaki auf Ducati wechseln. Jules Cluzel wird 2019 neben Corentin Perolari bei GMT94/Yamaha fahren.

SUPERSPORT-WM In Jerez testeten auch die Supersport-Teams von MV Agusta und Puccetti/Kawasaki. Dabei war MV-Agusta-Pilot Raffaele De Rosa mit 1.43,05 min Schnellster. Ex-Weltmeister Lucas Mahias, der von Yamaha zu Kawasaki gewechselt ist, hatte mit der Umstellung sichtlich zu kämpfen. Zunächst blieb er weit hinter den Zeiten der MV-Agusta-Piloten und seines Teamkollegen Hikari Okubo und hatte zu allem Übel auch noch einen Sturz am ersten Testtag. Am zweiten konnte er sich immerhin

auf 1.43,574 steigern und seinen Teamkollegen hinter sich lassen.

IDM SUPERBIKE Daniel Kartheininger und Denis Hertrampf sind sich handelseinig. Der Neunte der IDM Superbike 2018 wechselt von Yamaha zu Suzuki. In Zolder hatte Kartheininger dieses Jahr als Dritter seinen ersten Podestplatz in der IDM Superbike herausgefahren. Kartheininger bezeichnet Hertrampf als „ersten Wunschkandidaten“ für sein IDM-Projekt. Auch Kartheininger ist von der Suzuki begeistert, schließlich wurde Vorgänger Dominic Schmitter damit Schweizer Meister und Vierter der IDM Superbike – und damit bester Nicht-BMW-Pilot. Hertrampf erwartet von Kartheininger „vordere Platzierungen“ in den Rennen. „Wir werden ihm ein Umfeld schaffen, in dem er seine fahrerische Qualität abrufen kann.“

Moto2/Moto3

Arón Canet fährt erstmals für Öttl und Biaggi

In Valencia testeten elf Moto3-Piloten und vier Moto2-Fahrer. Arón Canet war erstmals für das neue gemeinsame Team von Peter Öttl und Max Biaggi unterwegs.

Von: Imre Paulovits

Max Biaggi präsentierte stolz sein neues Team in allen erdenklichen sozialen Netzwerken, Peter Öttl ging derweil gleich an die Arbeit. Schließlich musste sich ihr Pilot Arón Canet, der seine bisherigen drei Moto3-WM-Jahre auf Honda verbracht hat, auf die KTM-Moto3 umgewöhnen. Nachdem er am ersten Tag an der Sitzposition und der Abstimmung gearbeitet hatte, konnte der 19-jährige Spanier am zweiten Tag bereits neue Teile für KTM testen. „Ich bin mit meinem ersten Test auf einer KTM sehr zufrieden“, freute sich Canet. „Die KTM passt

perfekt zu meinem Fahrstil. Auch das Team arbeitet schon sehr gut zusammen. So kann ich mit einem sehr guten Gefühl in die Winterpause gehen.“

Die Moto2-Piloten durften nicht mehr mit den Triumph-Motoren testen. So ließ KTM Brad Binder und Philipp Öttl und Speed Up Jorge Navarro und Fabio Di Giannantonio mit den diesjährigen Modellen fahren. „Es war wichtig, dass ich nochmals mit einem Moto2-Motorrad fahren konnte“, so Öttl. „Ich konnte in Ruhe an meinen Fahrstil arbeiten.“



Philipp Öttl: Noch Moto2-Kilometer

Nach zwei Pechjahren will Ken Roczen endlich Supercross-Weltmeister werden



Supercross-WM 2019

Roczens nächste Chance

Die Stars der Supercross-WM können sich keine Exzesse zu Weihnachten und Silvester erlauben – die 2019er-Serie beginnt schon am 5. Januar im kalifornischen Anaheim. Kann Ken Roczen endlich den Titel holen?

Von: **Alex Hodgkinson**

Es geht nach dem Auftakt in Anaheim Schlag auf Schlag über 16 Stationen weiter bis zum Endlauf in der Spieler-Metropole Las Vegas am 4. Mai, und nur ein Wochenende bleibt frei. Da Ostern im kommenden Jahr so spät fällt, findet diese kleine Verschnaufpause erst nach 15 Rennen statt.

Trotz WM-Prädikat gegen eine saftige Gebühr, die an den Weltverband FIM zu zahlen ist, finden alle 17 Rennen in den USA statt, und die meisten Teilnehmer sind auch Amerikaner. Aber die Klasse der wenigen Gastarbeiter, vor allem von Hondas deutschem Piloten Ken Roczen, ist unbestritten.

Der 24-jährige Thüringer gehört seit sieben Jahren zu den

Spitzenfahrern in den USA; er hat zweimal den US-Freilufttitel in der 450-ccm-Königsklasse geholt und gewann 2013 auch die regionale SX-Meisterschaft in der 250-ccm-Klasse, aber das ultimative Ziel – der 450-ccm-SX-Titel – ist ihm vor allem aufgrund von Verletzungen verwehrt geblieben.

Rückschlag nach Verletzung

Schon bei seinem Aufstieg 2014 in die Königsklasse mit KTM landete „K-Roc“ auf dem dritten Platz der WM, und zwei Jahre später sicherte er sich die Silbermedaille mit Suzuki. Er sollte Honda 2017 den ersten Titel seit 2003 liefern und dominierte tatsächlich in den ersten beiden Rennen, bevor er sich bei einem furchterregenden Sturz den linken Arm so schwer verletzte, dass zeitweise sogar eine Amputation erwogen wurde.

Aber der Blondschof aus Ostdeutschland ist ein Kämpfer: 2018 schaffte er drei Podestplätze bei den ersten fünf Rennen, bevor er sich bei einer Kollision mit Erzrivale Cooper Webb die rechte Hand kompliziert brach.

2019 steht ihm die größte Herausforderung seiner Karriere bevor. Im dritten und letzten Jahr mit HRC-Vertrag muss Roczen,

KEN ROCZEN IST DER POPULÄRSTE CROSS-FAHRER DER US-SZENE UND ER MUSS JETZT LIEFERN. IN AMERIKA ZÄHLT NUR DER TITEL.

der populärste Fahrer der amerikanischen Cross-Szene, endlich den Hauptpreis liefern. In den USA zählt nur die Eins. Schon Platz 2 ist der erste Verlierer.

Also, wen müsste Roczen schlagen? Der Meistertitel geht seit vier Jahren nach Mattighofen: dreimal an KTM mit Ryan Dungey und im letzten Jahr an Jason Anderson auf Husqvarna.

Seitdem Dungey seine Rennkarriere beendet hat und als Berater tätig ist, ist Marvin Musquin die Nummer 1 im orangenen Team. Er fuhr im letzten Jahr trotz Schulterverletzung beim zweiten Lauf in Houston auf Platz 2 der WM. Der Franzose, der zum Jahreswechsel seinen 29. Geburtstag diskret feiern

wird, hatte keine optimale Vorbereitung, nachdem er sich vor wenigen Wochen einen Meniskusrisss zuzog. Gerade diese Verletzung könnte ihn bei seiner Schwäche auf dem scharfkantigen Waschbrett hart treffen.

Anderson ist zurück

Der amtierende Meister Jason Anderson war 2018 die Überraschung. Der groß gewachsene „El Hombre“ aus dem Bundesstaat Neu-Mexiko gilt seit Jahren als schnell, aber wegen seines spektakulären Fahrstils als verletzungsanfällig. Als er dieses Jahr die frühe Führung in der Meisterschaft ausgebaut hat, haben die vermeintlichen Experten nur darauf gewartet, dass er sich selbst ein Bein stellt. Zur Freude seiner vielen Verehrer konnte er, trotz eines gebrochenen Rades beim vorletzten Lauf in Salt Lake City, einen klaren Kopf behalten. Im Anschluss verpasste er wegen eines gebrochenen Schlüsselbeins die Freiluft-Saison, aber er hat sich schon bei den Vorbereitungsrennen in Übersee mit Siegen in Sydney und Paris stark zurückgemeldet.

Der vierte Titelkandidat heißt Eli Tomac. Der 26-jährige, Sohn des ehemaligen MTB-Weltmeis-

ters John, war schon während seiner 250-ccm-Karriere ein direkter Gegner Roczens. 2013 gewann der Deutsche beim Supercross, Tomac beim Motocross. Er kam 2016 zu Kawasaki und zu Seriensponsor Monster Energy als Nachfolger des vierfachen Meisters Ryan Villopoto.

Leider hat er die notwendige Ruhe seiner Vorgänger in Krisensituationen nicht zeigen können. Tomac hat 2017 und 2018 die Freilufttitel geholt, aber beim SX blieben ihm trotz Siegen bei der Hälfte aller Rennen nur die Silber- bzw. die Bronzemedaille. Unnötige Stürze und eine schnelle Tendenz zur Aufgabe, sobald etwas schief läuft, haben ihn den Titel zweimal gekostet.

Titel zum Geburtstag?

Und der Rest? Aufsteiger Zach Osborne, Joey Savatgy und Aaron Plessinger werden höchstens das obere Mittelfeld stärken. Altmeister Chad Reed gehört mit 36 Jahren nicht mehr zum Kreis der Siegfahrer. Es wäre ein kleines Wunder, wenn Justin Brayton (34) seinen Daytona-Sieg von 2018 wiederholen könnte. KTM-Neuzugang Cooper Webb ist seit seinem Aufstieg in die 450-ccm-Klasse eine wirkliche Enttäuschung, und Justin Barcia scheint mit seiner Rolle als „Best of the Rest“ zufrieden zu sein.

Kann Ken Roczen es schaffen? Es wäre sicherlich das schönste Geburtstagsgeschenk an sich selbst: Fünf Tage vor dem Endlauf in Las Vegas wird der Weltmeister von 2011 25 Jahre alt. ■



Supercross in den USA – eine Monster-Show



Schafft Marvin Musquin nach seiner Verletzung den Anschluss?



Kann Jason Anderson die KTM/Husqvarna-Serie fortsetzen?

SUPERCROSS-WM-FAHRERFELD 2019

SX1 450 ccm

Nr.	Fahrer	Nation	Team
1	Jason Anderson	USA	Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing
2	Cooper Webb	USA	Red Bull KTM Factory Racing
3	Eli Tomac	USA	Monster Energy Kawasaki Racing Team
4	Blake Baggett	USA	Rocky Mountain KTM
6	Jeremy Martin	USA	Geico Honda
7	Aaron Plessinger	USA	Monster Energy Factory Yamaha Racing
10	Justin Brayton	USA	MotoConcepts Honda
14	Cole Seely	USA	Team Honda HRC
15	Dean Wilson	GB	Rockstar Energy Husqvarna
16	Zach Osborne	USA	Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing
17	Joey Savatgy	USA	Monster Energy Kawasaki Racing Team
18	Weston Peick	USA	JGR Yoshimura Suzuki Factory Racing
22	Chad Reed	AUS	JGR Yoshimura Suzuki Factory Racing
25	Marvin Musquin	F	Red Bull KTM Factory Racing
27	Malcolm Stewart	USA	MotoConcepts Honda
32	Christian Craig	USA	Geico Honda
46	Justin Hill	USA	JGR Yoshimura Suzuki Factory Racing
51	Justin Barcia	USA	Monster Energy Factory Yamaha Racing
55	Vince Friese	USA	MotoConcepts Honda
60	Benny Bloss	USA	Rocky Mountain KTM
94	Ken Roczen	D	Team Honda HRC
941	Angelo Pellegrini	I	MotoConcepts Honda

SUPERCROSS-WM

TERMINE 2019

05.01.	Anaheim 1	USA/CA
12.01.	Glendale	USA/AZ
19.01.	Anaheim 2	USA/CA
26.01.	Oakland	USA/CA
02.02.	San Diego	USA/CA
09.02.	Minneapolis	USA/MN
16.02.	Arlington	USA/TX
23.02.	Detroit	USA/MN
02.03.	Atlanta	USA/GA
09.03.	Daytona Beach	USA/FL
16.03.	Indianapolis	USA/IN
23.03.	Seattle	USA/WA
30.03.	Houston	USA/TX
06.04.	Nashville	USA/TN
13.04.	Denver	USA/CO
27.04.	Rutherford	USA/NJ
04.05.	Las Vegas	USA/NV

NACHRICHTEN

BRAYTON KÖNIG VON GENÈVE

Justin Brayton ist zum fünften Mal König von Genf geworden. Der 34-jährige US-Amerikaner im Dienste des MotoConcepts-Honda-Teams sicherte sich den SX-Titel in der Genfer Palexpo mit einem zweiten Platz hinter Yamaha-Mann Justin Barcia am Samstag, nachdem er am Freitag den Sieg vor Husqvarna-Pilot Zach Osborne verbuchen konnte.

STRIJBOS UND BRYLYAKOV FÜR JWR-YAMAHA

Kevin Strijbos, mit 33 Jahren dienstältester MXGP-WM-Fahrer, hat einen Deal für die kommende Saison mit dem JWR-Yamaha-Team geschlossen. Das schwedische Team mit Basiccamp in Belgien hat auch den Russen Seva Brylyakov als MXGP-Rookie unter Vertrag genommen. In der MX2-WM fährt Anton Gole. Das Team ist bei allen europäischen GPs am Start und will auch die beiden chinesischen GPs in Hongkong und Shanghai fahren.

ERSTES SAISON-EISSPEEDWAY IM URAL

Am Sonntag fand das erste Eisspeedway-Rennen der Saison in Kamensk-Uralski statt. Mit von der Partie im Ural war ein „Team Europa“. Togliatti gewann den Mannschaftskampf mit 51 Punkten vor den Gastgebern (49 Punkte), „Europa“ (10) und Kamensk 2 (10) mit Josef Kreuzberger. Beste Fahrer waren die Russen Daniil Ivanov und Vasily Nesytych (je 14). Die Europäer: Stefan Pletschacher 4, Martin Haarahluntun 3, Charly Ebner 2, Jasper Iwema 1.

NEUE RACE-DIREKTOREN

Der Eisspeedway-GP-Race-Director der vergangenen fünf Jahre, Jouni Seppänen, wird 2019 durch zwei Nachfolger ersetzt: In Kasachstan und Russland kommt der Russe Oleg Zhakarov zum Einsatz, bei den westeuropäischen GP-Rennen der Brite Phil Morris, der bereits Speedway-Race-Director ist.



Chemnitz war fest in der Hand von Kawasaki-Fahrer Tyler Bowers (links), hier neben Boris Maillard

Supercross Chemnitz

Tyler Bowers Land

Tyler Bowers hat am vergangenen Wochenende bei der zweiten Veranstaltung des ADAC SX-Cups dominiert und sich somit nach 2012 und 2017 erneut zum „König von Chemnitz“ gekürt. Dominique Thury verzückte die deutschen SX-Fans vor allem mit seiner Fahrt auf den dritten Platz des Podiums am Samstag. Über 10 000 Fans füllten an beiden Tagen die kleinste Halle im deutschen SX-Kalender.

Von: **Thorsten Horn**

mehr schlecht als recht durch die Rennen quälen. „Seit zwei Wochen bin ich wieder metallfrei, sodass es hier deutlich besser gehen sollte“, lautete seine Kampfansage noch vorm ersten Fallen des Startgatters.

Bowers' Selbstbelehrung

Am Freitag zog er mit einem Sieg im Quali-Rennen locker ins Finale ein und dominierte dies auch von Beginn an. Charles Lefrançois hatte hier zwar den besten Start, doch nur kurze Zeit später ging der 27-jährige Kalifornier am um ein Jahr älteren Franzosen vorbei und machte fortan vorn sein eigenes Ding. Tabellenleader Cole Martinez brauchte etwas, um erst Steven Clarke und

später auch Lefrançois zu passieren. Nachdem das geschafft war, fuhr er den ebenso ungefährdeten zweiten Platz sicher nach Hause. Für Lefrançois gab es danach nichts weiter zu tun, als erst Steven Clarke und, nach dessen Schnitzer, Dominique Thury auf Distanz zu halten.

Hatte Tyler Bowers nach seinem Sieg am ersten Abend noch moniert, dass die Strecke zu einfach sei und kaum Stellen zum Überholen böte, belehrte er die Zuhörer sowie sich selbst am zweiten Tag der Veranstaltung im Quali-Race eines Besseren. Nach mäßigem Start pflügte er durchs Feld und sicherte sich damit wieder den kleinen Vorteil, für den großen Showdown als

Erster den Startplatz wählen zu dürfen. Mit einem frühstartverdächtigen, aber letztlich ohne Konsequenzen bleibenden Wheelie über das Startgatter hatte Lefrançois zwar den Sprint zur ersten Kurve wieder gewonnen, doch fackelte Tyler Bowers erneut nicht allzu lange, um wieder auf dem ersten Platz aufzutauchen. Danach tat er nicht mehr als nötig und ging letztendlich mit gut vier Sekunden Vorsprung als neuerlicher Tagessieger und zugleich alter und neuer „König von Chemnitz“ über den Zielhügel. „Natürlich bin ich glücklich über diesen weiteren Sieg in Chemnitz, aber mein Hauptziel bleibt der Gesamtsieg im ADAC SX-Cup. Nachdem ich in Stuttgart wegen meiner Verletzung nicht allzu viele Punkte geholt habe, war das Punktemaximum an diesem Wochenende natürlich genau das, was ich gebraucht habe.“

Tom Koch Zweiter

Trotzdem ist es noch ein langer Weg, doch beim Finale in Dortmund kann auch noch viel passieren“, gab er sich anschließend fürs Finale vom 11. bis 13. Januar 2019 kämpferisch.

Da von hinten niemand wirklich drückte, war auch Lefrançois praktisch das ganze Rennen lang ungefährdet, doch die Augen richteten sich ohnehin auf die Fahrer dahinter. Da war zum Beispiel „Nique“ Thury, der auf dem sicheren vierten Platz umherfuhr, im letzten Rennviertel aber noch mal Attacke machte und sich unter dem Jubel der Fans Platz 3 schnappte. Cole Martinez lag nach dem Start und danach noch lange Zeit auf dem letzten bzw. vorletzten Platz, doch mit einem ebenfalls starken Finish holte er sich noch Platz 4, mit dem er einen fast beruhigenden Punktevorsprung über das Wochenende rettete. Die SX2 gewann Julien Lebeau vor Tom Koch. ■

ADAC SX-CUP

Chemnitz (D)

SX1-Finale, 30. November

1. Tyler Bowers (USA), Kawasaki	11:58,507 m
2. Cole Martinez (USA), Suzuki	+ 8,205 s
3. Charles Lefrançois (F), Suzuki	+ 10,716 s
4. Dominique Thury (D), Husqvarna	+ 12,938 s
5. Justin Starling (USA), Suzuki	+ 14,742 s
6. Ryan Breece (USA), Yamaha	+ 18,121 s
7. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki	+ 20,088 s
8. Boris Maillard (F), Suzuki	+ 22,945 s
9. Steven Clarke (GB), Honda	+ 27,475 s
10. Jacob Williamson (USA), Suzuki	+ 1 Runde

SX1-Finale, 1. Dezember

1. Tyler Bowers (USA), Kawasaki	11:55,849 m
2. Charles Lefrançois (F), Suzuki	+ 4,191 s
3. Dominique Thury (D), Husqvarna	+ 10,137 s
4. Cole Martinez (USA), Suzuki	+ 12,275 s
5. Justin Starling (USA), Suzuki	+ 12,924 s
6. John Short (USA), Yamaha	+ 13,707 s
7. Ryan Breece (USA), Yamaha	+ 18,199 s
8. Harri Kullas (EE), Suzuki	+ 22,461 s
9. Boris Maillard (F), Suzuki	+ 26,459 s
10. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki	+ 31,191 s

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 6 Läufen

1. Cole Martinez	85 Punkte
2. Charles Lefrançois	75
3. Tyler Bowers	66
4. Justin Starling	62
5. Dominique Thury	52
6. Gregory Aranda (F), Kawasaki	43
7. Cedric Soubeyras (F), Suzuki	41
8. Filip Neugebauer	39
9. Valentin Teillet (F), KTM	36
10. Florent Richier (F), Honda	33

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Elektroautos



ZOE Zen ZE40 FSE USB KLIMAAUTOMATIK PDC, 12/16, 17500 km, 68 kW (92 PS), 17.440,-. Autohaus Müller GmbH, Acheringer Hauptstrasse 37, 85354 Freising, Tel. 08165/955070, www.ahm.gmbh

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46657

Audi



S4 V8 4.2 Avant Quattro, Top Zustand, nur 93000 km, EZ 07/2005, 253 kW (344 PS), grau, Alcantara, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fahrzeug, VB 18.500,- EUR. Tel. 0163/8719400, ah@full-options.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46560

BMW



**RITZEL
Autohaus**

M5 Competition Edition 600 PS, EZ 06/2017, 6500 km, 441 kW, weltweit lim. auf 200 St., Drivelogic, LED, 20" LMR, B&O Sound, ConnectedDrive, 99.900,- € (MwSt. awb.), Autohaus Walter Ritzel GmbH & Co. KG, Roßfeld 78, 59557 Lippstadt, Tel. 02941-28580, www.autohausritzel.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46685



X6 M 50d, EURO 6, EZ 06/2018, 4900 km, 280 kW LED, Aero-Paket, ConnectedDrive, RF-Kamera, WLAN, Sportfahrw. u.v.m., 91.900,- € (MwSt. awb.) VOGEL Autohäuser GmbH & Co KG, Hafenstr. 4, 76726 Germersheim, Tel. 07274/9484 0, www.bmw-voegel.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46622



435d xDrive Cabrio Luxury Line Euro 6N, EURO 6, EZ 04/2016, 6200 km, 230 kW (313 PS), Tansanitblau, PDC, LED, Navi Pro, Luxury Line, 42.590,- €. VOGEL Autohäuser GmbH & Co KG, Am Schänzel 6, 76829 Landau, Tel. 06341/94840, www.vogel-autohaus.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46624



M235i Racing Cup, EZ 09/14, 10244 km, 245 kW, weiß, Klima, Upgrade Paket 2016, Lenkrad mit Schaltwippen, Überrollkäfig nach FIA Homologation, Rennschalensitz, Luftbebeanlage, Feuerlöschanlage FT3-Sicherheitstank, ABS, DSC, ASC mit Motorsportanpassung, 73.900,- MwSt. awb. Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46558



**RITZEL
Autohaus**

640i xDrive Gran Turismo M, EZ 01/2018, 11500 km, 250 kW, Leder Dakota Cognac, Steptronic, M-Sportpaket, Panorama, DAB u.v.m., 66.950,- € (MwSt. awb.), Autohaus Walter Ritzel GmbH & Co. KG, Roßfeld 78, 59557 Lippstadt, Tel. 02941-28580, www.autohausritzel.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46686

BMW Alpina



B6 Cabrio Biturbo, EZ 07/2018, 3000 km, 441 kW, 121.490,- EUR (MwSt. awb.), Verbr. l/100 km: 7,5 außerö., 13,2 innerö., 9,6 komb., CO2 224 g/km, Kl. E. Auer Gruppe GmbH, Bodenseestrasse 2, 78333 Stockach, Tel. +49(0)7771-9305-295, www.auer-gruppe.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46618

Jaguar

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

Lamborghini

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

Land Rover



Discovery Sport *Black Design, EZ 10/15, 51500 km, 110 kW, Schaltw., PDC, 27.899,- € (MwSt. awb.). Krüll Premium Cars GmbH, Rondenbar 2, 22525 Hamburg, Tel. 040/853323-0, www.kruehl.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46628

Lotus



Exige Cup 430, NW, Lotus Bodensee: Stets über 3.000 Lotus PS vor Ort. 125.900,- EUR. Auer Gruppe GmbH, Bodenseestrasse 2, 78333 Stockach www.auer-gruppe.de/Lotus Tel. +49(0)7771-9305-294 Verbr. l/100 km: 8,3 außerö., 15,2 innerö., 10,8 komb., CO2 245 g/km, Kl. G

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46617

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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes



Herbert Mühle
List auf Tuning

AMG GLC 63 S 4M, EZ 08/2018, 4500 km, 375 kW (510 PS), obsidianschwarz-met., Leder, Navi, AMG Drivers Package, Klima, LED Intelligent Light System, Panorama-Schiebedach, SHZ, AHK etc., 107.999,- € (MwSt. abw.). Herbert Mühle GmbH, Kurt-Fischer-Straße 17-19, 22926 Ahrensburg, Tel. 04102/22020, www.herbert-muehle.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46642

AUTO-SCHOLZ



E 63 T S AMG 4M, EZ 08/16, 32.650 km, 430 kW, COMAND online, Rückfahrkamera, SD, Harman Kardon® Logic7® Soundsystem, € 69.490,-. +++ Über 400 Fahrzeuge auf Lager +++ Auto-Scholz GmbH & Co. KG, Kärntenstrasse 1, 96052 Bamberg, Tel. 09209/10-364, www.auto-scholz.de H




TEICHMANN RACING

ML 420 CDI 4Matic 7G-TRONIC, EZ 09/07, 121600 km, 225 kW, schwarz, Navi, SD, SHZ, NR-Fzg., 20" AMG Felgen, AMG Paket, DVD-TV, Klimaauto., Komfortsitze, Multifunktions-Lederlenkrad, Privacyyverglasung, 21.500,- MwSt. abw. Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46557

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Der Abenteurer „V 250 Edition“ lang - VANSPO RTS VP GRAVITY Camper im SUV Look, EZ 11/2016, ca. 20500 km, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlauf-abdeckungen und mattschwarze Seitenschwellerrohre sowie 19 Zoll FIVE Räder (Bereifung 245/45 R19), SCA Hubdach mit Bett (gefedert), Liegepaket im Basiszgg., Konferenztisch, Interieur u. Exterieur-Pakete, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, DISTRONIC, NAVI, 2x Schiebetür, 2x Klima, Burmester Sound u.v.m. zum Preis von 52.300,- € (MwSt. abw.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46601

AUTO-SCHOLZ



C 63 T S AMG, EZ 11/15, 43.450 km, 375 kW, COMAND online, Rückfahrkamera, Burmester® Surround-Soundsystem, SD, € 55.970,-. +++ Über 400 Fahrzeuge auf Lager +++ Auto-Scholz GmbH & Co. KG, Kärntenstrasse 1, 96052 Bamberg, Tel. 09209/10-364, www.auto-scholz.de H



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

AUTO-SCHOLZ



GL 63 AMG 4M, EZ 05/15, 45.500 km, 410 kW, 7G-TRONIC Plus, COMAND online, Standhgz., Totwinkel-Ass., SD, € 77.890,-. +++ Über 400 Fahrzeuge auf Lager +++ Auto-Scholz GmbH & Co. KG, Wolfsbacher Strasse 10, 95448 Bayreuth, Tel. 09209/10-364, www.auto-scholz.de H

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



sportsGRAVITY - ganz in schwarz „V 250 - HARTMANN VP Gravity“, EZ 06/2017, ca. 10600 km, tief - breit - einzigartig! Front-, Radlauf u. Heckschürzenaufsätze, Sportfahrwerk -30 mm (komfortabel), 19 Zoll Alu-Radsatz VARA1 u.v.m. Edition mit toller AUSSTATTUNG! Euro 6b, div. Interieur-Pakete, Allrad (4Matic), NAVI Comand, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m. zum Preis von 60.900,- € (MwSt. abw.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 46600

AUTO-SCHOLZ



E 63 S AMG 4M, EZ 12/16, 16.880 km, 430 kW, 360° Kamera, COMAND online, SD, Totwinkel-Ass., DISTRONIC PLUS, € 77.890,-. +++ Über 400 Fahrzeuge auf Lager +++ Auto-Scholz GmbH & Co. KG, Kärntenstrasse 1, 96052 Bamberg, Tel. 09209/10-364, www.auto-scholz.de H

www.Rennsportshop.com

AUTO-SCHOLZ



ML 63 AMG, EZ 06/15, 75.000 km, 386 kW, 7G-TRONIC Plus, COMAND online, AIRMATIC, 360° Kamera, SD, Totwinkel-Ass., € 61.790,-. +++ Über 400 Fahrzeuge auf Lager +++ Auto-Scholz GmbH & Co. KG, Kärntenstrasse 1, 96052 Bamberg, Tel. 09209/10-364, www.auto-scholz.de H

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

Mini

Leistungskits inkl. Vmax für alle MINI! Ganz neu: MINI F56 Cooper S bis 235 kW/320 PS 450 Nm. www.wintertuning.de H

Porsche

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatz. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

Wir rüsten nach: PORSCHE Rückfahrkamera nur original mit dynamischen Leitlinien!



www.digitaletechnik.de

991 auch GT3/RS/R, Cayman auch GT4, Cayenne, Boxster, Macan, Panamera. Vor-Ort-Service. Tel. 0700/2202011 H

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

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

Renn/Rallye

Beratung - Verkauf - Service

BELL HELMETS Direkt vom Importeur

Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

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

SCHARF und SCHNELL

www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60

° **NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR**
[VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]

° **RENN PLEUEL**
[SAE 4340, geschmiedet]

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

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

Rennttransporter



MB Atego, Bj. 07, Spier-Auflieger, Bj. 06, Neuaufbau 2012, Preis: VB 59.000,- € zzgl. MwSt. s.zr-autoservice@t-online.de H

MOTOR SPORT aktuell Jetzt online abonnieren!

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

- **Leser werben Leser**
- **Testabos**
- **Jahresabos**
- **Geschenkabos**

www.motorsport-aktuell.com/abo

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 Heinrich, Alex Hodgkinson,
Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
Markus Stier, Anke Wiczorek
Fotografen: sutton-images.com; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),
Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

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

Geschäftsführung:
Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Tim Ramms
Telefon: +49 (0)711 182 0
Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
Tim Ramms

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

Auftragsmanagement:
Iris 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
© 2018 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Leserbriefe

Hühnerhaufen!

Formel-1-TV-Übertragungen MSa 50/2018

Dem Leserbrief von Herrn Tembrink kann ich zu 100 Prozent zustimmen! Die Herren Wasser und Danner sind zwei alternde, selbstverliebte Gockel, die in ihrem Pressekabuff sitzen und viel Unsinn von sich geben. Fernsehen soll ja bekanntlich einen Bildungsauftrag haben. Davon merkt man gerade bei RTL herzlich wenig.

Jürgen Heinze,
D-12105 Berlin-Tempelhof

Leser Tembrink spricht mir bis auf seine Beurteilung von Christian Danner aus der Seele: Kai Ebel und Heiko Wasser haben ihr Dummschwätzer-Diplom mit allerhöchster Auszeichnung bestanden. Christian Danner hingegen ist immer noch ein schneller Rennfahrer und weiß als solcher, wovon er redet. Warum besinnt sich RTL nicht auf Fachkräfte, wie zum Beispiel Maren Braun? Ich selbst schaue kaum noch Formel 1, weil die Rennen langweilig und vorhersehbar sind, und die beiden oben genannten Herren besser Fußballfans unterhalten sollten. Es ist mehr als traurig, was Geld, schlechte Vermarktung, mächtige Werke und deren Politik aus diesem einstmals faszinierenden Sport gemacht haben. Sehr bedauerlich ist zudem, dass trotz immer gleichlautender Kritik nichts geändert wird.

Walter Stöckmann,
D-83224 Grassau-Rottau

Herr Tembrink spricht mir aus der Seele! Ich war über die Jahre immer Kunde von Sky (seit den 90ern auf D1 und Premiere) und war bestürzt, als die Kunde kam, dass Sky der F1 kündigt und ich

BILD DER WOCHE



Mick Schumacher lenkt seinen F2-Rennwagen über den Kurs von Abu Dhabi

RTL schauen muss. Meine Befürchtungen haben sich komplett bestätigt, mehr noch: Ich bin verzweifelt. Das einzig Gute ist, dass ich mehr Zeit für meine Familie habe, weil ich weniger F1 gucken muss ... Das Schlechte ist das, was RTL einem da übers Wochenende anbietet und fabriziert: Mit dem Englisch-Deutsch-Übersetzer-Team Danner-Wasser, Danner mit perfektem Oxford-Englisch und im Deutschen mit seinem immer überheblichen und beherrschendem Ton, und dann Herr Wasser, der Pink von Purple nicht unterscheiden kann – das ist eigentlich schon lächerlich. Eine Wohltat ist dann, wenn sie Danner mit dem Leibchen an die Strecke schicken und dann Kommentatoren wie Christian Menzel (sehr angenehm und kompetent) oder auch Timo Glock (unbestritten „the Man“) Herrn Wasser abhalten, nicht ganz so zu nerven. Des Weiteren frage ich mich wirklich, wie RTL an den Wochenenden den 3-Minuten-Einsatz der „Boxengassen- und Gridlegende“ und Obernervensäge Kay Ebel finanziert – wahrscheinlich durch die

Kasperlklamotten. Er wird übers Jahr 21 Wochenenden durch die ganze Welt geflogen, und am Ende sieht man ihn Sonntags nur kurz auf dem Grid. Was für ein Stundenlohn? Und was macht der eigentlich das ganze Wochenende? Auf dem Grid am Sonntag wedelt er mit seinem Mikro durch die Gegend, belästigt dann irgendwelche Prominente, die er zufällig erkennt, mit irgendwelchen Phrasen, verkauft in der Folge einen oder zwei neue Ford Pkw und 10000 Euro in bar und fragt im Anschluss Verstappen nach dem Wohnwagen seiner Fans oder wie immer Hülkenberg nach seinem Befinden oder wie heiß es ihm denn gerade ist. Nervt das eigentlich niemanden außer mir?

Thomas Keller,
D-89168 Niederstotzingen

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

30. Nov. – 9. Dez.: Essen Motor Show

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



Termine

TV-Programm

Automobil

täglich, 05. bis 11. Dezember

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

Mittwoch, 05. Dezember

15.05 IndyCar Series, St. Petersburg (Zus./Wh.) Sport 1 US*

16.00 IndyCar Series, Phoenix (Zus./Wh.) Sport 1 US*

16.55 IndyCar Series, Long Beach (Wh.) Sport 1 US*

Donnerstag, 06. Dezember

09.30 WTCR, Saisonzusammenfassung Eurosport 1

11.25 IndyCar Series, Phoenix (Wh.) Sport 1 US*

16.40 IndyCar Series, Birmingham (Wh.) Sport 1 US*

21.00 IndyCar Series, Indianapolis Road (Wh.) Sport 1 US*

22.00 Formel E 2018/2019, Saisonvorschau ORF Sport**

ab 23.00 IndyCar Series, Indy500 Quali 1 & 2 (Wh.) Sport 1 US*

Freitag, 07. Dezember

15.55 IndyCar Series, Indy500 (Wh.) Sport 1 US*

ab 21.45 IndyCar Series, Detroit 1 & 2 (Wh.) Sport 1 US*

Samstag, 08. Dezember

09.15 IndyCar Series, Indy500 (Wh.) Sport 1 US*

ca. 21.30 IndyCar Series, Texas (Wh.) Sport 1 US*

Sonntag, 09. Dezember

00.00 IndyCar, Road America (Wh., auch 09.20) Sport 1 US*

ab 09.30 Supercars Newcastle, die Rennen (Zus.) Motorvision TV*

13.50 IndyCar Series, Iowa (Wh.) Sport 1 US*

16.20 IndyCar Series, Toronto (Wh.) Sport 1 US*

18.15 GRIP – Das Motormagazin RTL II

18.30 Formel E 2018/2019, Saisonvorschau ORF Sport**

18.50 IndyCar Series, Lexington (Wh.) Sport 1 US*

Montag, 10. Dezember

15.40 IndyCar Series, Gateway (Wh.) Sport 1 US*

Dienstag, 11. Dezember

18.45 Formel E 2018/2019, Saisonvorschau Eurosport 1

Motorrad

Donnerstag, 06. Dezember

07.00 FMX-WM, Shenzhen (Zus.) Eurosport 2*

Sonntag, 09. Dezember

13.45 ADAC MX Masters, Fürstl. Drehna (Zus.) Motorvision TV*

18.55 Isle of Man TT, die 20 besten Fahrer Motorvision TV*

Sonstiges

Sonntag, 09. Dezember

12.15 Dt. Kart-Meisterschaft, Wackersdorf (Zus.) Motorvision TV*

12.45 Dt. Elektrokart-Meisterschaft 2018 (Zus.) Motorvision TV*

16.45 FIH2O (Powerboat-WM), Xianyang (Wh.) Motorvision TV*

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

07.-09.12. Monza Rally Show, Monza I

08./09.12. Trophee Andros, Val Thorens F

15.12. Formel E, Riad KSA

15.12. Langstreckenrennen, 12h Abu Dhabi UAE

Motorrad

08.12. SuperEnduro-WM, Krakau PL

Vorschau



Wieder nur Zweiter: Ferrari-Pilot Sebastian Vettel stellt sich im großen Interview



Vorschau Formel E: Was ist neu? Wer sind die Favoriten auf die Elektro-Krone?



ADAC TCR Germany: Porträt über drei leidenschaftliche Familien-Teams



MotoGP-Technik: Das bringen die neuen Lösungen von Ducati

WILHELM

AUDI

ADAC

MOTOGP

READY TO RACE
»www.ktm.com

KTM X-BOW
CUP
MICHELIN

Foto: Gruppe G / Tim Ueitz



TR TEICHMANNRACING



DIE VLN IM KTM X-BOW. SCHON AB 5.000,- EURO!

Sie wollen mit dem KTM X-BOW GT4 auf die Nürburgring Nordschleife?
Starten Sie jetzt mit Teichmann Racing, bereits ab 5.000,- Euro* (bei 3 Fahrern)!

Interesse? Dann kontaktieren Sie Michael Teichmann unter m.t@teichmann-racing.de!
Auch Testfahrten sind nach Absprache jederzeit gerne möglich!

*) Inkl. Nenngeld, Versicherung (Selbstbehalt beachten!),
Betreuung, Kraftstoff, Reifen & 3 Runden pro Fahrer im Freitags-Training.

laptime
all that counts

KTM