

Aboservice 70188 Stuttgart, Postvertriebsstück-Entgelt bez. ZKZ 09114

# MOTORSPORT aktuell

NR. 15 / 27. MÄRZ 2019

## Nachklapp F1-GP Australien Die Sieger und die Verlierer



Leserwahl Motorsport aktuell  
**Fahrer des Jahres:  
Vettel und Rossi!**

Superbike-WM: Interview Johnny Rea  
**Weniger Leistung  
als die Ducati**

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



Formel E: Sechster Lauf in Sanya  
**Vergne-Triumph bei  
Techeetah-Heimspiel**



MotoGP: Interview mit Joan Mir  
**„Meiner Suzuki fehlt  
es noch an Topspeed“**



VLN Langstreckenmeisterschaft  
**Rowe-BMW holt Sieg  
beim Saisonauftakt**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Die Gewinner und Verlierer vom Saisonauftakt S. 4
- Formel 1** Kommentar: Wie gefährlich ist Bottas für Hamilton? S. 6
- Formelsport** FI-Nachrichten und IndyCar in Austin S. 8
- Formel E** Meister Vergne feiert seinen ersten Saisonsieg S. 10
- Sportwagen** Rowe-BMW siegt bei verkürztem VLN-Auftakt S. 14
- Sportwagen** Zukunft der IMSA-Topklasse und Nachrichten S. 16
- Historie** Vor 50 Jahren: Rennstreckendebüt des Porsche 917 S. 18
- Rallye-WM** Vorschau Korsika und aktuelle Hintergründe S. 20
- Rallye** Habaj mit Köpfchen Sieger beim EM-Auftakt S. 22
- Markenpokale** Die Jaguar I-Pace eTrophy in Sanya/China S. 24
- Tourenwagen** Hintergründe und News aus den Serien S. 26
- Leserwahl** Die Gewinner aus dem Automobil-Bereich S. 28

## Motorrad:

- Leserwahl** Die Gewinner aus dem Motorrad-Bereich S. 30
- MotoGP** Interview mit dem besten Rookie Joan Mir S. 32
- Motorrad-WM** Vorschau Argentinien und aktuelle News S. 34
- Motorrad-WM** Troy Bayliss feiert seinen 50. Geburtstag S. 36
- Superbike-WM** Interview mit Weltmeister Jonathan Rea S. 38
- Straßensport** Aktuelle Hintergründe aus IDM und Co. S. 39
- Motocross-WM** Cairoli dominiert und Jacobi zeigt sich stark S. 40
- Enduro** Britischer Dreifachsieg bei WM/DM in Dahlen S. 42
- Offroad** Supercross-WM, News und Bayle-Geburtstag S. 43

## Leserservice:

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



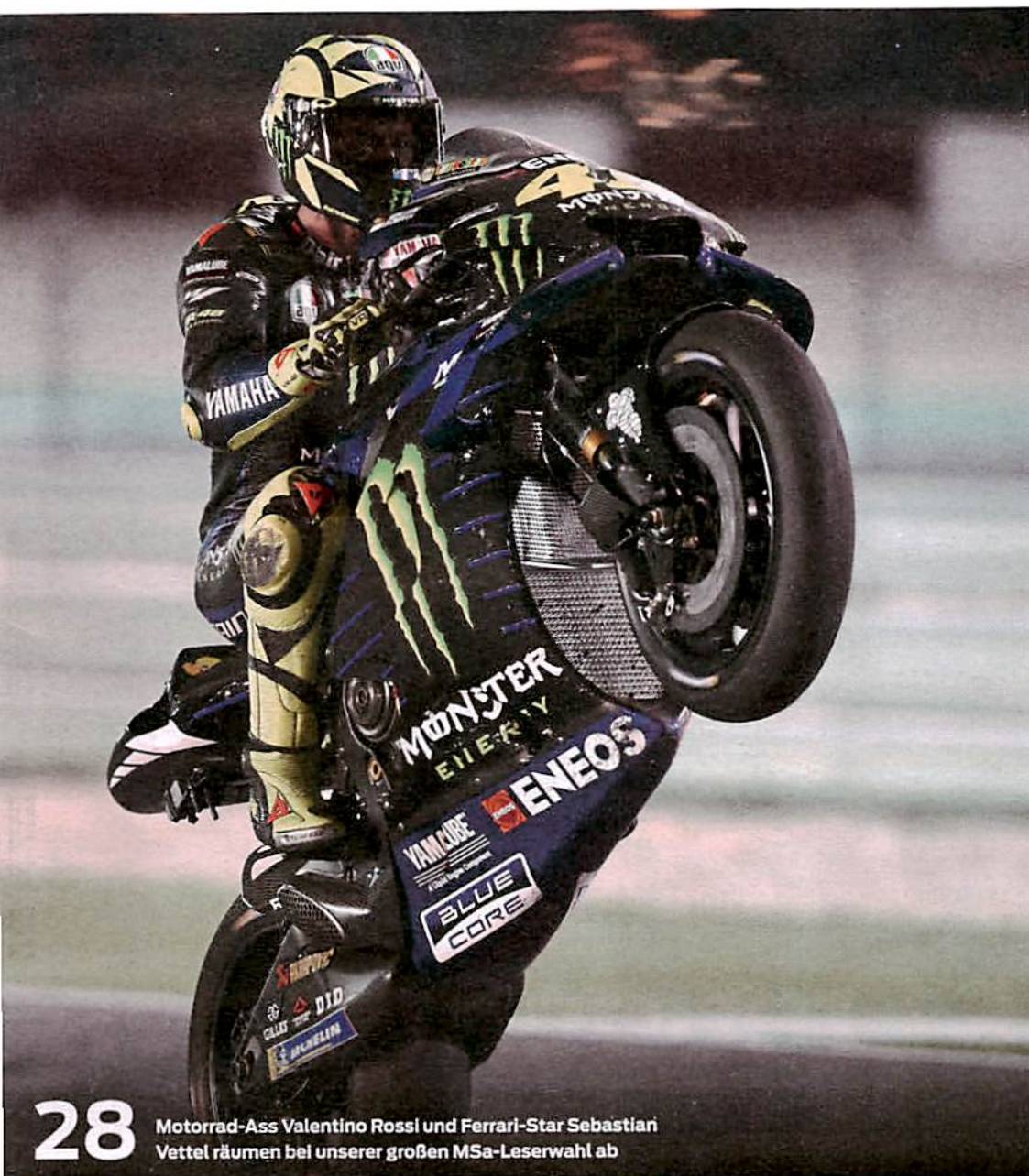
**6** Valtteri Bottas überraschte beim Saisonstart. Wird er Hamilton tatsächlich gefährlich? Ein Kommentar



**22** Rallye-Europameisterschaft auf den Azoren: Der Auftakt bringt spektakuläre Bilder und einen Premierensieger



**40** Die Motocross-Weltmeisterschaft ist in Europa – mit einem Deutschen auf dem Podium



**28** Motorrad-Ass Valentino Rossi und Ferrari-Star Sebastian Vettel räumen bei unserer großen MSA-Leserwahl ab

MOTORSPORT IMAGES

**INDYCAR IN AUSTIN**

Wie der Vater, so der Sohn: Bryan Herta siegte vier Mal bei den IndyCars. Sein 18-jähriger Sohn Colton gewann in Austin erstmals in der US-Rennserie – und trug sich damit doppelt in die Geschichtsbücher ein.

**Seite 8**

**AMERIKANER BLEIBEN HART**

Die Hypercars spielen in den Planungen zur IMSA-Meisterschaft keine Rolle. Da ändert auch der letzte Hakenschlag von FIA und ACO nichts. Die Amis wollen an ihrem bewährten Konzept festhalten.

**Seite 16**

**MOTORRAD-LEGENDE WIRD 50**

Troy Bayliss feiert am 30. März seinen 50. Geburtstag. Der Australier errang drei Mal auf Ducati den Titel in der Superbike-WM und gewann dort ein Drittel seiner gefahrenen Rennen (52 von 156). Noch heute ist er aktiv.

**Seite 36**



**18** Vor 50 Jahren debütierte der legendäre Porsche 917 beim Vortest in Le Mans

PORSCHE



# Hondas Freudentränen

Melbourne ist genau der richtige Platz, um die Formel-1-Welt auf den Kopf zu stellen. Zumindest drei Mann(schaften) ist das gelungen, drei andere sind erst mal auf die Nase gefallen. Die Trios der ersten Gewinner und ersten Verlierer.

Von: **Michael Schmidt**

**H**onda wird die 23. Runde im Albert Park so schnell nicht vergessen – Max Verstappen war durch die Boxenstopps der Konkurrenz plötzlich Spitzenreiter, die ersten Führungskilometer seit elf Jahren für den neuen Motorlieferanten von Red Bull. Am Ende wurde daraus ein dritter Platz, der auf

beiden Seiten des Teams für Zufriedenheit sorgt. Im ersten Rennen mit einer neuen Antriebseinheit aufs Podium zu fahren, hält nicht nur Teamchef Christian Horner für einen „Traumstart“. Max Verstappen, der Power-Junkie der Formel 1 schlechthin, der deshalb einer der härtesten Renault-Kritiker war, sprach von einem „guten Schritt vorwärts“. Soll heißen: Er erwartet – natürlich – noch mehr von der Truppe Masashi Yamamotos. Der Honda-Manager vergoss Freudentränen, das unterstreicht den Druck, unter dem die Japaner standen. Red Bull ist hungrig, und die Topspeed-Messungen geben den Hoffnungen Nahrung – Verstappen und Gasly waren im Rennen die Schnellsten. Verstappen konnte Vettel auf der Geraden stehen lassen, auch so was hebt die Moral. Vor allem beruhigt es auch, denn die Austro-Briten haben im

Vorfeld zwar immer auf Zuversicht gemacht, aber richtig sicher konnten sie nach dem Toro-Rosso-Testjahr nicht sein, wie das Upgrade funktionieren würde. Jetzt muss sich unter anderen Bedingungen in Bahrain zeigen, ob Red Bull-Honda nicht über seine Verhältnisse gelebt hat. Aber der RB 15 hat in keiner Phase des Rennens Probleme gemacht, was für eine starke Basis spricht.

## TOTO WOLFF

ist ein charmanter Mann, aber auch ein knallharter Realo. Den Doppelerfolg seiner Silberpfeile in neuer Rangfolge erlebte der Österreicher jedoch wie einen Traum: „Das ist ein bisschen wie ein Märchen. Lass dich nicht von anderen zerbrechen, glaube an dich selbst“, sagt der Mercedes-Chef über den Triumph von Valtteri Bottas über Lewis Hamilton.

Nach all den Frontflügeldiskussionen und den Unsicherheiten von Barcelona war es nach dem Auftaktrennen kaum zu glauben, dass die Titelverteidiger so lange nicht wussten, wo sie wirklich stehen. Der mentale Trick in solchen Zeiten nennt sich „Deep Work“: Radio Fahrerlager ausschalten, die Konzepte der Konkurrenz zwar studieren, aber nicht überbewerten und unbeirrt den eigenen Weg gehen. Vor allem: Vergiss alle Rundenzeiten bei den Tests, aber schätze die vom ersten Trainingstag vor Ort umso höher ein.

Schon aus Spanien war man in dem Wissen abgereist, dass sich das Auto für die Fahrer gut anfühlt. Deshalb blieb Australien trotzdem eine positive Überraschung, der Rennausgang sogar eine kleine Sensation – aber die Krisenphase vor der Saison war vor allem eine Art Weckruf, um

nach all den Championehren nicht zu sicher zu sein. Weiterhin gilt Wolffs Grundsatz: „In diesem Jahr geht es nicht darum, wer am besten aus den Startblöcken kommt, sondern wer am fittesten bleibt.“ Philosophiewechsel nicht ausgeschlossen. Denn von nun an gilt wieder: Aufpassen, was rechts und links passiert. Offen bleiben heißt nach Wolffscher Lesart, erfolgreich zu bleiben.

## LANDO NORRIS

war Debütant, aber ist nicht nur nach Ansicht von McLaren-Sportdirektor Gil de Ferran „wie ein Veteran“ gefahren. Als Zwölfter war er der beste Neuling; und wäre er nicht ewig hinter dem Alfa-Männchen Antonio Giovinazzi festgesteckt, dann wäre aus seinem grandiosen achten Rang aus der Qualifikation bestimmt der erste Punkterfolg für den 19 Jahre alten Briten geworden. Kontrolliert und diszipliniert das neue Auto und die Aufregung unter Kontrolle zu haben, um den Druck auf das Dinosaurier-Team und die eigene Person auszuhalten, dazu braucht es Talent nicht nur mit dem rechten Fuß. „Alle Fragen, ob Lando in die Formel 1 gehört, sind damit hinreichend beantwortet“, glaubt de Ferran. Norris selbst hadert mit den verpassten Punkterängen, aber er gibt selbstkritisch zu: „Ich hatte in meinem ersten Rennen einfach nicht die Nerven, um ein verrücktes Überholmanöver zu wagen.“ Was nicht am Mut lag, sondern an der Vernunft – und für ihn spricht.

## DANIEL RICCIARDO

hat nie richtig Spaß gehabt in seinem Heimatland. Die ganzen Zweifler, ob der Wechsel von Red Bull zu Renault nicht seine Karriere zerstören würde – scheinbar bewiesen durch den zwölften Platz in der Qualifikation. Und im Rennen musste er dem Kollegen Nico Hülkenberg kampfflos alle Ehre und Rang 7 überlassen, weil sein eigenes Rennen nach 28 Runden vorbei war. Das hatte mit dem Manöver am Start zu tun, als er im Outback des Albert Parks den Frontflügel verlor. Insgesamt aber fehlt dem Aussie noch das richtige Gefühl für den Renault, den niemand so gut kennt wie „Hulk“. Ricciardo, der nicht nur Down Under ein Publikumsliebling ist, zieht zunächst eine Konsequenz: weniger öffentliche Auftritte, noch mehr interne Arbeit. Was zeigt, dass es in

der Formel 1 immer um mehr als nur das Fahrzeug-Setup geht: Auch der Mensch will auf die Maschine abgestimmt sein.

## WILLIAMS

findet sich nach dem ersten Rennwochenende in der Statistik da wieder, wo man auch im Fahrerlager platziert war: mit reichlich Abstand zu den anderen ganz hinten. Die Plätze 15 und 16 für die mehrfach überrundeten George Russell und Robert Kubica spiegeln exakt die Erwartungen wider. „Das war sicher kein einfaches Rennen, aber das wussten wir vor dem Start“, bilanzierte der Pole. Seine Leistung, zumal mit einem sofort verlorenen Rückspiegel, lässt sich so nicht richtig einschätzen. Wohl aber, dass seine Einschätzung richtig ist, nachdem am FW 42 noch reichlich zu tun ist. Der beurlaubte Technikchef Paddy Lowe hat zum zweiten Mal ein Fahrzeugkonzept in den Sand gesetzt, und das wird Williams wohl das ganze Rennjahr über beschäftigen, falls man es angesichts mangelnder Führung und eingeschränkter Finanzen überhaupt hinbekommt.

## MATTIA BINOTTO

geht anders mit Ohrfeigen auf der Rennstrecke um als Vorgänger Maurizio Arrivabene. Er gab nach den enttäuschenden Rängen 4 und 5 ganz den entspannten Teamchef, das Techniker-Ich im gebürtigen Schweizer muss aber trotzdem kurz vorm Explodieren gewesen sein. „Das Potenzial unseres Autos ist sicher größer als das, was wir in Melbourne gesehen haben“, sang er im Duett mit Sebastian Vettel. Man wisse eben nur noch nicht so genau, wie sich das entfalten solle. Anders als Problemkind Williams darf man in Maranello nicht mit Mitleid rechnen, weshalb vor dem zweiten Rennen Überstunden in der Rennfabrik fällig wurden. Bevor das Problem gelöst werden kann, muss es erst mal genau identifiziert sein. „Viele Gründe“ zieht der geschlagene Vettel in Betracht, und seine Meiner war nicht ganz so entspannt wie die seines Vorgesetzten. Unruhe ist genau das, was man zum Neuanfang des Unternehmens Titelgewinn nicht brauchen kann – egal ob der Asphalt, der Wind oder eben doch das eigenwillige Frontflügelkonzept Schuld waren. Ferrari muss liefern. „Da kommt noch was“, verspricht Binotto. ■



Wolff kennt Bottas seit dem Winter 2008



Norris begeisterte McLaren: Der Engländer fuhr auf Anhieb ins Q3



Schwere Zeiten: Binotto und Leclerc rätseln, warum Ferrari so langsam ist



Fehlstart bei Renault: Ricciardo beschädigte sich den Frontflügel beim Start



Trauriges Comeback: Kubica fuhr am Ende des Feldes

# Stern-Stunde von Bottas – was kommt danach?



Valtteri Bottas hat sich in der Winterpause hinterfragt. Der Mercedes-Pilot hat sich neu aufgestellt und direkt in Australien seine sieglose Serie beendet. Ein später Durchbruch?

Von: **Elmar Brümmer**

**D**er Moment, der viel in der Rennfahrerkarriere von Valtteri Bottas verändert hat (und vielleicht noch mehr verändern wird), ist nicht erst jener auf dem Podium im Albert Park gewesen. Irgendwann im letzten Winter, er hatte sich zum zweiten Mal für einige Zeit nach Lappland verabschiedet, fuhr er ein Snowmobil mit ähnlicher Begeisterung wie seinen Silberpfeil. Irgendwann kriegte er die Kurve nicht und machte eine Rolle seitwärts in den Schnee. Der Finne kam aus dem Lachen nicht mehr heraus, und in diesem Moment in der Einsamkeit war das eine Botschaft für die Saison 2019: Was soll mir groß passieren? Ich bin schnell genug, ich kann an die Grenze gehen und zu verlieren habe ich nichts.

Es ist sein drittes Jahr in Silber, er hatte 476 sieglose Tage hinter sich, und nach dem Qualifying in Melbourne schien alles wieder auf die übliche Adjutantentrolle hinauszulaufen. Bis zu diesem Start, der zu einem Neustart seiner Karriere geworden ist. Der Stille vom Polarkreis folgte die Einsamkeit an der Spitze eines Formel-1-Rennens, als ob das Sprichwort „In der Ruhe liegt die Kraft“ auf vier Pirelli-Reifen gestellt worden wäre. Auf diese Art kann man sogar einen Lewis Hamilton einordnen.

Auch Mercedes-Zögling Esteban Ocon, der Toto Wolff in der Garage nicht von der Seite wich, hat einen Eindruck davon gewinnen können, wie sehr der Mann, der wegen seiner Loyalität so gern „Ro-Bottas“ genannt wurde, um seine Position kämpfen wird. Siege verändern Rennfahrer. Siege über einen Champion sowieso. Man muss sich nur das Beispiel Nico Rosberg angucken, der es

2016 in Melbourne ähnlich gemacht hat und am Ende des Jahres Hamilton dann tatsächlich den WM-Titel abjagen konnte.

Zumindest für den Feierabend im Albert-Park waren die Rollen bei Mercedes vertauscht. Lewis Hamilton war so einsilbig, wie man es zuvor beim Nordländer immer erlebt hatte. Die Fragen wurden höflich beantwortet, aber auch nichtssagend. Die

**„Der Schub, den man gerade im Motorsport von den Resultaten bekommt, ist massiv. Das hilft, falls mal schlechtere Zeiten kommen.“**

Valtteri Bottas, Mercedes

größte Frage stellten dabei nicht die Journalisten, sondern sie brannte tief im Inneren des Briten: Wen muss ich in diesem Jahr mehr fürchten – Vettel oder Valtteri? Stallorder, das ist bis auf Weiteres klar, wird es zugunsten

des Champions nicht geben. Diese Position muss sich ein Mercedes-Fahrer übers Jahr erarbeiten. Das weiß Bottas, daran glaubt er, und deshalb hatte er – anders als Charles Leclerc bei Ferrari – auch nicht die Sorge, zurückgepfiffen zu werden. Deshalb war der Erfolg in Australien auch einer über sein Trauma. Und die Erinnerung an den Beginn jenes Traumes, als Rosberg-Ersatz in den beherrschenden Rennstall der Formel 1 aufgenommen worden zu sein. Damals posierte er vor einer Wand, auf die sein Motto geschrieben stand: „Ein Sieger ist ein Träumer, der nie aufgegeben hat.“

In seiner persönlichen Stern-Stunde plauderte er entspannt über seine neue Einstellung, nachdem er die zahlreichen Internet-Trolle mit einem F-Wort über Boxenfunk abgewatscht hatte wie zuvor den Rest des Feldes: „In meinem Kopf hat sich definitiv etwas gewandelt. Die Art und Weise, wie ich über das Leben denke und das Rennfahren.“ Es könnte sich um einen späten Durchbruch handeln, auf den Toto Wolff immer gehofft hatte. Der Österreicher war früher schließlich sein Manager,

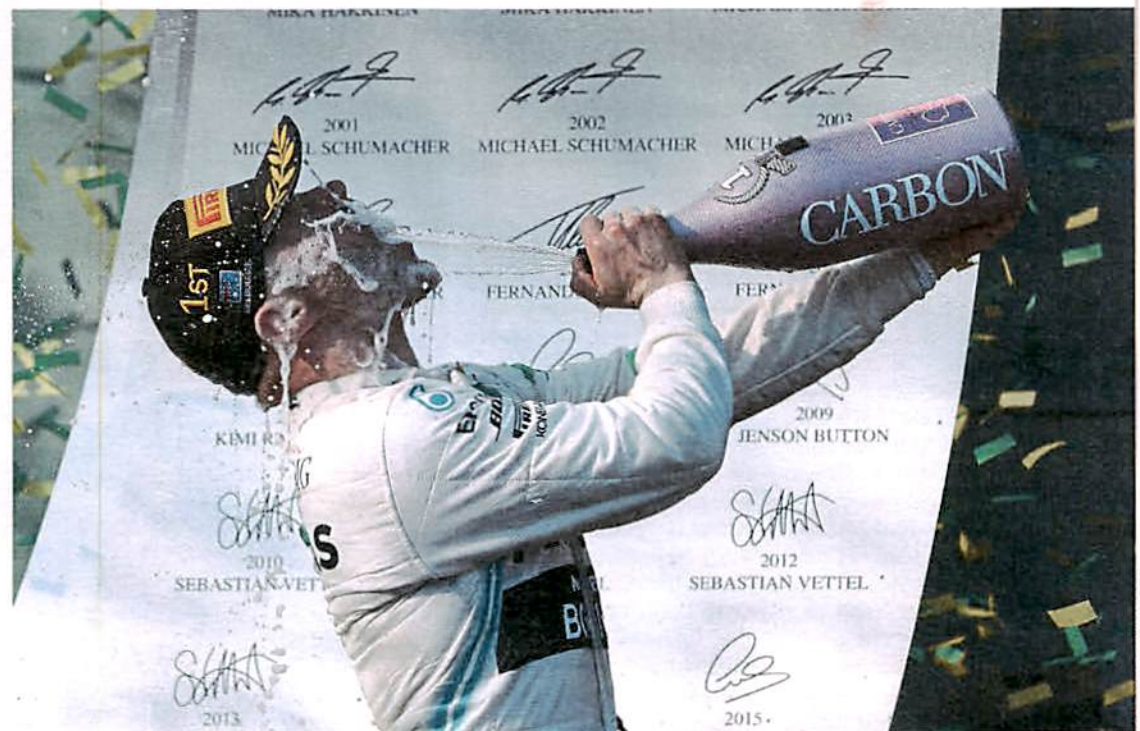
und er sieht jetzt so etwas wie eine Schockstarre gelöst, unter der Bottas nach seiner eiligen Beförderung von Williams zu Mercedes wohl heimlich immer gelitten hatte. „Der Schub, den man gerade im Motorsport von den Resultaten bekommt, ist massiv“, bestätigt Bottas, „so was hilft, falls mal schlechtere Zeiten kommen.“

Einer von Bottas' privaten Sponsoren hat ihm den Slogan „Behalte deine innere Coolness“ auf den Leib geschneidert. Der soll ihn durch das Rennjahr tragen. Schon in Bahrain wird er anders wahrgenommen werden, steht das Auftaktergebnis auf dem Prüfstand. Plötzlich ist er der Favorit, und mit der Einsamkeit, die er so gern um sich herum hat, wird es einstweilen vorbei sein. Unter dem Nachthimmel von Manama geht es vor allem um eine Frage: Wie eiskalt ist die aktuelle Nummer 1 der Formel 1 auf Dauer wirklich? ■

## RETURN TO SENDER

### Der neue Valtteri Bottas

Wird er Hamilton tatsächlich gefährlich? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: [misa-lesertribuene@motorpresse.de](mailto:misa-lesertribuene@motorpresse.de)



Genuss des Sieges: Valtteri Bottas dominierte den Saisonstart in Australien nach seinem Gusto

 **HONDA**

**TYPE *R***

Siegertyp mit  
Renncharakter.

„Racer des Jahres 2018“  
Jenson Button.



Was für eine Performance! Honda Fahrer Jenson Button ist nicht nur Rundenrekordhalter mit dem Civic Type R auf dem Hungaroring, sondern auch „Racer des Jahres 2018“. Wir bedanken uns bei den Lesern der **MOTORSPORT AKTUELL** für die Wahl auf den ersten Platz und freuen uns mit unserem Champion.

Quelle: **MOTORSPORT AKTUELL**, Ausgabe 15/19

Kraftstoffverbrauch Civic Type R in l/100 km: innerorts 9,1; außerorts 7,1; kombiniert 7,8. CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 178. Abbildung zeigt Sonderausstattung.

Formel 1

# Ferraris Schwäche

Ferrari hat ein Problem in langsamen Kurven. Das war nicht nur in Melbourne so. Die Schwäche deutete sich bereits bei den Testfahrten an.

Von: **Michael Schmidt**

**F**errari war mit großen Hoffnungen zum GP Australien gereist und ging dort mit Pauken und Trompeten unter. Auf eine Runde verlor Sebastian Vettel sieben Zehntel auf die Mercedes, im Rennen im Schnitt fast eine Sekunde pro Runde. Sogar Red Bull/Honda war besser.

Ferrari-Teamchef Mattia Binotto und seine Fahrer kamen zu dem Schluss: „Unser Auto ist besser, als es aussah. Wir haben nie die richtige Balance gefunden.“ Doch lag es wirklich nur an der Abstimmung, dass Ferrari chancenlos war? Die GPS-Daten offenbarten ein massives Problem in Kurven zwischen 90 und 160 km/h. In schnellen Kurven war Ferrari seinen WM-Gegnern eben-

bürtig. Im Rückblick war das auch schon bei den Testfahrten so, kam aber nicht zur Geltung, weil es in Barcelona mehr schnelle als langsame Kurven gibt und weil Mercedes dort in den schnellen Ecken noch mit einer Instabilität im Heck kämpfte. Das ist inzwischen behoben. Dafür konnte Mercedes in Melbourne seine neue Stärke in den langsamen Kurven ausspielen. „Da sind wir deutlich besser als im Vorjahr“, lobte Valtteri Bottas. Ferrari da-

gegen hat ein Problem mit dem mechanischen Grip.

Vergleicht man die schnellsten Testrunden von Hamilton und Vettel in Barcelona, fällt auf, dass der Ferrari im letzten Sektor 0,313 Sekunden verliert. Und dort sind die ganzen langsamen Kurven. In Barcelona konnte Vettel das in den schnellen Abschnitten noch kompensieren. In Melbourne nicht mehr, weil Mercedes seine Hausaufgaben gemacht hatte. ■



Hinter Mercedes und Red Bull: Ferrari litt in Melbourne in langsamen Kurven

## NACHRICHTEN

### RTL-QUOTE RUNTER

RTL verbuchte beim Saisonstart der Formel 1 einen Zuschauereinbruch. Nur noch 1,63 statt 2,61 Millionen Fans wie im Vorjahr wollten den GP Australien sehen. Dafür feierte Bezahlensender Sky mit 370 000 Zuschauern ein beachtliches Comeback.

### SPATENSTICH IN HANOI

Am 20. März fiel der Spatenstich für die neue GP-Strecke in Hanoi. Der GP Vietnam steht für 2020 im Kalender. Der Kurs im Nam-Tu-Liem-Distrikt der Hauptstadt ist 5,565 Kilometer lang und hat 22 Kurven.

### NEUE STARTLICHTER

Robert Kubica und Pierre Gasly haben sich in Melbourne beklagt, dass sie die Startampel nicht gesehen haben. Die um sieben Zentimeter höheren und zehn Zentimeter breiteren Heckflügel verdeckten ihnen die Sicht. Die FIA will schon in Bahrain zusätzliche Startlichter an der Boxenmauer anbringen.

IndyCar

# Herta jüngster Sieger der Geschichte

Colton Herta hat beim zweiten Lauf der IndyCar-Serie 2019 Geschichte geschrieben. Der Kalifornier sicherte sich in seinem dritten IndyCar-Rennen überhaupt den ersten Sieg. Nie war ein Rennsieger jünger als Herta.

Von: **Andreas Haupt**

**G**raham Rahal ist seinen Rekord los. Er ist nicht mehr der jüngste Rennsieger der IndyCar-Geschichte. Der heißt seit dem zweiten Saisonlauf 2019 Colton Herta. Sechs Tage vor seinem Geburtstag gewann der 18-Jährige die Premiere auf dem Circuit of the Americas in Austin. „Ich lebe fortan und sterbe als IndyCar-Sieger. Das allein ist schon unglaublich“, sagte



Vater Bryan Herta siegte vier Mal bei den IndyCars. Der Sohn gewann erstmals

Herta nach seinem Triumph vom vierten Startplatz.

Das Rennglück lag auf der Seite des Youngsters. Pole-Mann Will Power hingegen wurde vom Pech verfolgt. 44 der 60 Runden dominierte der Penske-Fahrer von der Spitze. Dann verhakete sich Felix Rosenqvist im Rennwagen von James Hinchcliffe, drehte sich ein und landete in der

Leitplanke vor der Boxeneinfahrt. Die Rennleitung rief eine Gelbphase auf der gesamten 5,516 Kilometer langen Rennstrecke aus. Pech für den Führenden Power sowie den bis dahin Zweitplatzierten Alexander Rossi und Scott Dixon, die allesamt noch ihren letzten Boxenstopp zu absolvieren hatten. Power traf es doppelt. Beim Anfahren knickte

eine Antriebswelle ab. Nutznießer der Gelbphase waren Herta, Josef Newgarden und Ryan Hunter-Reay, die ihren letzten Stopp vorher hinter sich gebracht hatten. Sie landeten gemeinsam auf dem Podest. ■

### INDYCAR: AUSTIN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Colton Herta	2:00.02,0587 h
2. Josef Newgarden	+ 2,7182 s
3. Ryan Hunter-Reay	+ 3,2311 s
4. Graham Rahal	+ 8,0612 s
5. Sébastien Bourdais	+ 15,4015 s
6. Marco Andretti	+ 19,8494 s
7. Takuma Sato	+ 22,1467 s
8. Patricio O'Ward	+ 23,2628 s
9. Alexander Rossi	+ 23,5279 s
10. Jack Harvey	+ 23,9532 s

### Punktstand nach 2 Läufen

1. Josef Newgarden	93 Punkte
2. Colton Herta	75
3. Scott Dixon	57
4. Alexander Rossi	53
5. Graham Rahal	50

# SAUBERE LEISTUNG!

**HYLA gratuliert seinem Markenbotschafter zu einem besonderen Erfolg: Zum zweiten Mal in Folge haben die fachkundigen Leser der *MOTORSPORT aktuell* Daniel Abt zum RACER DES JAHRES gewählt.**

Leistung ist ein höchst überzeugendes Argument. Das hat sich einmal mehr bei der Leserwahl von Europas schnellster Motorsport-Zeitung gezeigt: Wie schon 2017 hat sich Formel-E-Rennsieger Daniel Abt dank seiner Erfolge in der Elektro-Rennserie in der Kategorie RACER DES JAHRES – FORMEL E durchgesetzt. Glückwunsch zu der verdienten Auszeichnung.

Eine starke Leistung zeigt auch das HYLA Raumreinigungssystem mit satten 2,5 m<sup>3</sup> Ansaugleistung pro Minute und 99,9 % Reinigungswirkung. Damit ist HYLA eines der leistungsstärksten und gesündesten Raumreinigungssysteme, die es gibt – weltweit. Und das wohl praktischste obendrein: Denn die Luft wird beim Staubsaugen im gleichen Arbeitsgang gereinigt. All das ist ebenfalls eine preisgekrönte Höchstleistung: 2017 wurde HYLA beim renommierten PLUS X AWARD als MOST INNOVATIVE BRAND ausgezeichnet.

**HYLA, Daniel Abt und das Formel-E-Team Audi Sport ABT Schaeffler – innovative und leistungsstarke Partner.**



  
**HYLA**  
www.hyla.com

**HYLA macht Atmen zum Erlebnis!**

Erster Saisonsieg für den Champion. Jean-Éric Vergne siegte beim Heimspiel für sein Techeetah-Team



# Vergne schlägt zurück

Ausgerechnet beim Heimspiel seines chinesisch-britischen Techeetah-Teams angelte sich Titelverteidiger Jean-Éric Vergne seinen ersten Saisonsieg vor Überraschungsmann Oliver Rowland im Nissan. António Félix da Costa im BMW holte dank Rang 3 die Tabellenführung zurück – mit einem Punkt Vorsprung. In der Teamwertung sind die ersten vier sogar nur durch zwei Zähler getrennt.

Von: **Claus Mühlberger**

**D**er Titelverteidiger hatte in dieser Saison bislang ziemlich oft schlechte Laune. Oft klagte Jean-Éric Vergne

voller Bitterkeit über unfaire Manöver der Gegner. Manchmal unterstellte er ihnen auch mangelhafte fahrerische Kompetenz: „Das geht ja hier zu wie einem Demolition-Derby.“ Nelson Piquet jr. zum Beispiel zog sich den Zorn des Franzosen zu, als er in Mexiko Vergnes Techeetah als Startrampe für einen ungelungenen Hechtsprung in die Mauer missbrauchte.

Doch jetzt, kurz vor Halbzeit der Saison, nach sechs von 13 Rennen, scheint sich das Blatt zu wenden. Vergne holte seinen ersten Saisonsieg und die schnellste Rennrunde gleich mit dazu, was mit insgesamt 26 Punkten belohnt wurde. So verbesserte er sich auf Platz 3 in der Tabelle, mit gerade noch acht Punkten Rückstand auf den neuen Spitzenreiter António Félix da Costa im BMW. Techeetah-Teamchef Mark Preston bejubelte den Erfolg ausgiebig: „Es ist ja auch der erste Sieg mit unserem neuen Partner DS.“ In der letzten Saison war Techeetah mit Renault-

Kundenmotoren zum Titel gefahren.

Techeetahs Glück wurde komplettiert durch André Lotterer's vierten Platz. „Wir hätten schon früher in diesem Jahr gewinnen können“, meinte der Deutsche. Vor drei Wochen wurde Lotterer der Sieg in der vorletzten Runde geraubt, als ihm Sam Bird einen Reifen aufschlitzte.

Dass der Engländer im Virgin-Audi diesmal zu den ersten Ausfällen gehörte, kann man getrost in der Schublade „ausgleichende Gerechtigkeit“ ablegen.

## Das britische Dark Horse

Auf dem 2,236 Kilometer langen Stadtkurs, der unweit von den Sandstränden der Haitang-Bucht über einen Kanal führt, trat einer ins Rampenlicht, der bislang nur Insidern bekannt war: Oliver Rowland setzte die Pole-Zeit und eroberte später im Rennen Platz 2. Es war das erste Podium-Ergebnis für Nissan in der Formel E.

Oliver Who? Als im letzten

November der gesetzte Alex Albon bei Nissan in letzter Sekunde absagte, um seine Chance in der Formel 1 bei Toro Rosso zu nutzen, bekam der eigentlich schon fast ausgemusterte Rowland im eDams-Team von Jean-Paul Driot seine Chance. Der 27-Jährige war 2017 Dritter in der Formel 2, bestritt 2018 aber lediglich vier Langstreckenrennen, und zwar mit geringem Erfolg. Jetzt nutzte Rowland seine Chance.

Der Erfolg von Rookie Rowland zeigt: In der Formel E ist (fast) alles möglich, Talent und Trainingsfleiß im Simulator vorausgesetzt. Die fünfte Saison der Formel E verläuft extrem abwechslungsreich: Bei den ersten sechs Rennen gab es sechs verschiedene Polesitter und sechs verschiedene Sieger.

Und es kommt noch besser – zumindest aus Sicht der Zuschauer: Die Siege verteilen sich auf sechs Teams, nämlich BMW, Mahindra, Virgin, Audi, Venturi und Techeetah.



Venturi-Chefin Wolff und Mortara (r.) bekamen den Siegerpokal für Hongkong



António Félix da Costa im BMW eroberte dank Rang 3 die Tabellenführung



Die Insel Hainan gilt als Hawaii der Volksrepublik China



Siebter in der Tabelle: Abt im Audi punktete bei allen Saisonrennen

Kurios: In der Teamwertung sind die ersten vier – Virgin, Mahindra, Audi und DS-Techeetah – nur durch zwei Punkte voneinander getrennt. Diese Konstellation ist auch das Produkt von Rennpech und allerlei Zufällen. Audis Lucas di Grassi haderte zum Beispiel mit dem Schicksal, dass er auf Platz 6 liegend durch einen Rempler von Robin Frijns (Virgin) aus dem Rennen gerissen wurde, der seinerseits von Di Grassis Erzrivale Sébastien Buemi im Nissan am Heck getroffen wurde. „Extrem ärgerlich, sonst wären wir in der Tabelle vorne“, fluchte der Brasilianer.

Daniel Abt schaffte es in diesem Jahr bislang mit Glück und Geschick, Ärger und blöde Unfälle zu vermeiden. Der Deutsche punktete bei allen sechs Rennen. Mit 18 Zählern Rückstand auf Tabellenführer António Félix da Costa im BMW kann sich Abt ernsthafte Hoffnungen auf den Titel machen – so wie mindestens acht weitere Piloten. ■

## 6. RENNEN FORMELE IN SANYA/CHINA

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Jean-Éric Vergne (F)	DS-Techeetah	1:02.50,185 h
2. Oliver Rowland (GB)	Nissan eDams	+ 1,752 s
3. António Félix da Costa (P)	BMW i Andretti	+ 3,268 s
4. André Lotterer (D)	DS-Techeetah	+ 4,631 s
5. Daniel Abt (D)	Audi Sport Abt Schaeffler	+ 5,972 s
6. Jérôme D'Ambrosio (B)	Mahindra	+ 17,340 s
7. Pascal Wehrlein (D)	Mahindra	+ 18,367 s
8. Sébastien Buemi (CH)	Nissan eDams	+ 19,406 s
9. Mitch Evans (NZ)	Jaguar-Racing	+ 20,646 s
10. Felipe Massa (BR)	Venturi	+ 27,739 s

### STAND FAHRER

1. Da Costa	62 Punkte
2. D'Ambrosio	61
3. Vergne	54
4. Bird	54
5. Di Grassi	52
6. Mortara	52
7. Abt	44
8. Frijns	43
9. Lotterer	41
10. Wehrlein	36



Rowland (Nissan): Pole und Rang 2

### STAND TEAMS

1. Virgin-Audi	97 Punkte
2. Mahindra	97
3. Audi Sport Abt Schaeffler	96
4. DS-Techeetah	95

## KURZ NOTIERT

### ENDE DES FASTENS

Nach dem Vorbild der Formel 1 soll auch in der Formel E bald ein Fahrermindestgewicht von 80 Kilo (Pilot samt Ausrüstung) gelten. Wer leichter ist, muss die Differenz mit Ballast auffüllen. „Ich wiege 78 Kilo bei einem Körperfettanteil von neun Prozent“, klagt Audis Lucas di Grassi. „Kleine und somit leichte Fahrer haben bislang einen unfairen Vorteil.“

### KURIOSE STRAFE

Edoardo Mortara (Venturi), vor drei Wochen in Hongkong nachträglich zum Sieger erklärt, bekam in Sanya eine 16-Sekunden-Strafe aufgebremst. Der Venturi-Fahrer hatte nur einmal (statt wie gefordert zweimal) den Attackmode aktiviert.



# Mit ehrlicher Arbeit hoch hinaus



Als Seriensieger machen wir auch Sie zum Gewinner – jetzt auf [www.nimm-liqui-moly.de](http://www.nimm-liqui-moly.de)





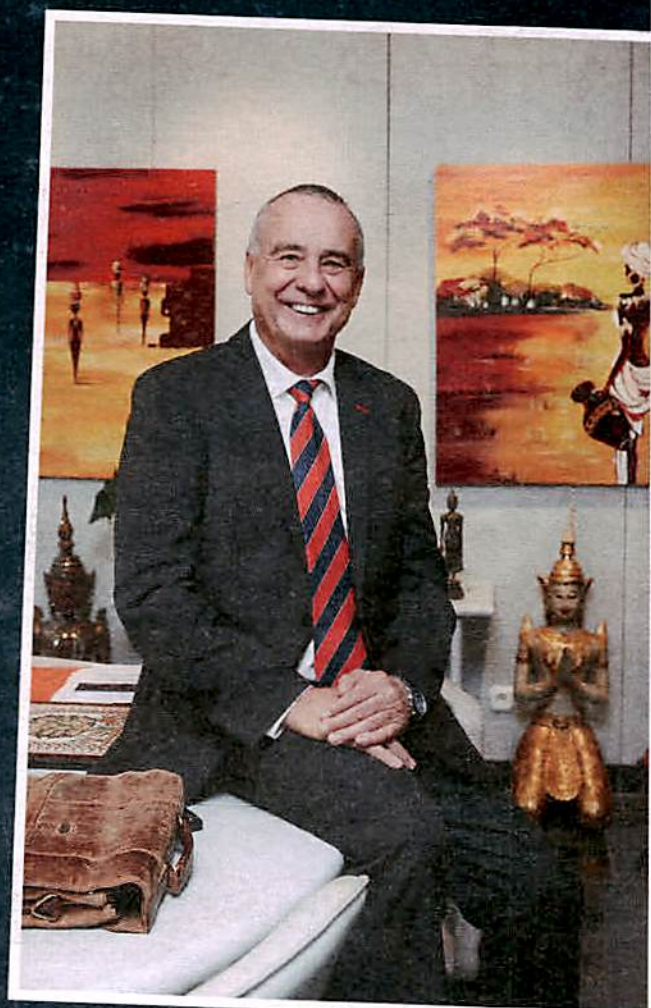
# LIQUI MOLY

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

Dafür danke ich Ihnen von ganzem Herzen!

Ihr Ernst Prost

Geschäftsführer  
LIQUI MOLY





Nick Catsburg, Marco Wittmann und John Edwards holten für Rowe Racing den ersten Sieg der Saison

# Rowe-BMW rockt

Aufgrund von Nebel verkürzte sich der Saisonauftakt der VLN Langstreckenmeisterschaft auf 2 Stunden und 45 Minuten. Als erster Sieger aus der GT3-Schlacht ging der Rowe-BMW hervor.

Von: **Bianca Leppert**

**M**anchmal ist es Schnee, ein anderes Mal Nebel. Die Eifel hält zum Saisonbeginn der VLN Langstreckenmeisterschaft gerne Überraschungen bereit. So führten die schlechten Sichtverhältnisse dazu, dass das Programm am Samstag ordentlich eingedampft wurde: Erst um 12.30 Uhr startete das 171 Autos umfassende Feld in das auf eine Stunde begrenzte Zeittraining.

Dabei standen speziell die Rundenzeiten der GT3 im Fokus, wollte man doch sehen, wie sehr die Topklasse durch die Leistungsreduzierung um fünf Prozent von der FIA eingebremst wurde und wie sich der neue Asphalt auswir-

ken würde. Das Resultat: Man blieb knapp über der Acht-Minuten-Schallmauer. Tom Blomqvist ergatterte für Rowe Racing im BMW M6 GT3 und seine Teamkollegen Connor De Phillippi und Neuling Mikkel Jensen mit einer Zeit von 8.01,192 Minuten die erste Pole-Position des Jahres.

Am Ende des Tages sollte ausgerechnet das Schwesterauto mit der Startnummer 99 ganz oben auf dem Podest stehen. Zwar setzte sich De Phillippi bereits am Start deutlich vom zweitplatzierten Konrad-Lamborghini ab, doch am Ende ging die Taktik bei den Teamkollegen John Edwards, Marco Wittmann und Nick Catsburg besser auf. Zunächst wurde man vom Manthey-Porsche (Patrick Pilet/Frédéric Makowiecki) überholt, doch in der letzten Runde nutzte Edwards die Gunst der Stunde: Beim Herausfahren aus einer Code-60-Zone schien Pilet die grüne Flagge nicht rechtzeitig gesehen zu haben und musste sich so dem BMW geschlagen geben.

Pilet war zwar zunächst der Meinung, Edwards hätte ihn in der Code-60-Phase überholt, doch die Sportkommissare kamen zu

**„Wir müssen mehr Risiko eingehen. Netterweise haben einige wenigstens nicht versucht, uns zurückzuüberholen, sonst hängst du lange dahinter.“**

Patrick Pilet, Manthey-Porsche

dem Ergebnis, dass alles mit rechten Dingen zugeht.

## Sieger mit cleverer Taktik

Den Unterschied zwischen dem siegreichen Rowe-Auto mit der Startnummer 99 und den Kollegen in der 98 machte offenbar die Strategie. „Wir waren das einzige Fahrzeug in der Spitzengruppe, das den Startstint eine Runde länger fahren konnte als alle anderen“, erklärte Marco Wittmann. „Das haben wir auch im zweiten Stint so durchgezogen. Es war unser kleiner Vorteil, dass der letzte Stopp der kürzeste von allen war. Wir waren da selbst

etwas überrascht.“ Tatsächlich kam man erst in Runde 8 und Runde 16 zum Service, wohingegen die Teamkollegen in Umlauf 6 und 13 Halt machten.

Entsprechend geknickt war Blomqvist, denn lange sah man wie ein heißer Siegakandidat aus. „Wir hätten eigentlich gewinnen müssen“, sagte er. „Connor hatte einen tollen Start, mein Stint war schnell und Mikkel ist hier neu, lernt noch, ist aber klasse gefahren. Die Strategie ging für uns einfach nicht auf. Die Pace ist da, das stimmt mich happy.“

Das dürften BMW und Porsche insgesamt sein. Die beiden Marken prägten die Top 5. Hinter den Podiumsplätzen landeten zwei weitere Elfer. Klaus Bachler und Jörg Bergmeister beendeten das Rennen für Falken auf dem vierten Platz, der Frikadelli-Porsche von Matthieu Jaminet und Matt Campbell wurde Fünfter. Phoenix Racing schloss das Rennen mit der neuen Evo-Version des Audi R8 LMS auf der sechsten Position (Frank Stippler/Vincent Kolb) vor dem besten Mercedes von HTP Motorsport mit der Startnummer 48 ab (Christian Hohenadel/Maxi Götz/Raffaële

Marciello). Die Top 10 komplettierten der Falken-BMW (Alex Imperatori/Jens Klingmann), der Konrad-Lamborghini (Michele di Martino/Marco Mapelli/Franck Perera) und der Audi von Car Collection (Christopher Haase/Markus Winkelhock).

Der Sieg in der Pro-Am-Klasse und Gesamtrang 12 ging an den Walkenhorst-BMW M6 GT3 mit der Startnummer 35 von Rudi Adams, Immanuel Vinke und Jody Fannin. Der Glickenhauser-Renner schaffte Gesamtrang 15 hinter dem Mercedes-Trio von GetSpeed, wo unter anderem Fabian Vettel ein erfolgreiches GT3-Debüt absolvierte.

Bereits in der ersten Runde geriet Fabian Schiller im GetSpeed-Mercedes mit dem Manthey-Porsche von Earl Bamber (#911) und dem AutoArena-Mercedes von Black Falcon mit Yelmer Buurman am Steuer aneinander. Für die beiden Mercedes AMG GT war gleich Schluss, die #911 schleifte sich noch zur Box, doch wegen des heftigen Schadens am Heck musste man schließlich aufgeben.

### Topspeed-Problem?

Und wie sah es mit dem viel diskutierten Thema aus, die GT3 könnte durch die Leistungsreduzierung zu viel Topspeed verlieren, was die Duelle mit Cup-Porsche, GT4 und Co. in die Kurven verlagert? „Im Rennen ist es tatsächlich hier und da ein Thema“, sagte Wittmann. „Das Problem: Wenn die Langsameren dich auf der Döttinger Höhe überholen und du dich am Tiergarten wieder vorbeibremsten musst, dann ist das schon eine Sache, die einen Nebeneffekt haben kann, der nach hinten losgeht.“ Auch Pilet sagte: „Wir müssen mehr Risiko eingehen. Netterweise haben einige wenigstens nicht versucht, uns wieder zurückzuüberholen, sonst hängst du dahinter.“ ■



Comeback Nr. 1: Schubert mit dem selbst aufgebauten M2 Competition



Comeback Nr. 2: Zakspeed hauchte der GT3-Viper wieder Leben ein



Comeback Nr. 3: Nissan meldete sich mit zwei GT-R in der Eifel zurück

## NACHRICHTEN

### ZAKSPEED-VIPER REVIVAL

Zum 50-jährigen Jubiläum zaubert Zakspeed etwas ganz Spezielles aus der Kiste: Die Dodge Viper in der GT3-Version. Die Fans staunten bereits bei den Test- und Einstellfahrten nicht schlecht. Zu VLN 1 schaffte man es trotz kurzfristigem Antrag beim Technikausschuss, die Schlange im Rennen fahren zu lassen. Am Steuer saßen Chris Mamerow, Florian Strauß und Jeroen Bleekemolen. Man belegte am Ende Platz 21. Zur Erinnerung: Die GT3-Viper war in den USA im Jahr 2015 bereits bei den 24h Daytona erfolgreich. Darnach gewann unter anderem Dominik Farnbacher mit Riley Motorsports die GTD-Klasse.

### NEUER ASPHALT

Neben der Leistungsreduzierung für die GT3-Klasse stand auch der neue Asphalt in einigen Streckenabschnitten zur Diskussion. Mehrere Fahrer sagten, die besondere Charakteristik der Nordschleife sei dadurch etwas verloren gegangen. Einige Streckenabschnitte wie Schwedenkreuz sollen nun im GT3 voll gehen.

### FAHRER-ID FÜR ALLE

Das Rätseln darum, wer gerade im Auto sitzt, hat nun ein Ende. Neuerdings gibt es auch in der VLN entsprechende Transponder, mit denen immer ersichtlich ist, welcher Fahrer gerade am Steuer ist – vorausgesetzt, man vergisst nicht, das entsprechende Knöpfchen zu drücken.

### METZGER VERLETZT

Manuel Metzger, 24h-Sieger von 2017, musste den Saisonbeginn unverhofft canceln. Der Black-Falcon-Pilot hat sich bei einem Sturz mit dem Rennrad einen Bruch am linken Oberschenkel zugezogen und fällt deshalb auf unbestimmte Zeit aus. Auf dem Programm stand unter anderem wieder das 24h-Rennen mit Mercedes-AMG, die komplette Saison auf dem Black-Falcon-SP7-Porsche und die Blancpain World Challenge Asia.

## VLN, 1. LAUF, 65. ADAC WESTFALENFAHRT (2 STUNDEN UND 45 MINUTEN)

### Pole-Position

#98, Tom Blomqvist (Rowe Racing, BMW M6 GT3, SP9), 8.01,192 min

### Schnellste Runde

#98, Tom Blomqvist/Connor De Phillippi/Mikkel Jensen (Rowe Racing, BMW M6 GT3, SP9), 8.03,373 min

1.	#99	Edwards/Catsburg/Wittmann	Rowe Racing	BMW M6 GT3	SP9	20 Runden
2.	#912	Pilet/Makowiecki	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9	+5,486 sek
3.	#98	Blomqvist/De Phillippi/Jensen	Rowe Racing	BMW M6 GT3	SP9	+22,428 sek
4.	#4	Bachler/Bergmeister	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9	+22,709 sek
5.	#31	Campbell/Jaminet	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9	+25,081 sek
6.	#5	Kolb/Stippler	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9	+27,866 sek
7.	#48	Götz/Hohenadel/Marciello	Mann Filter Team HTP Motorsport	Mercedes AMG GT3	SP9	+28,278 sek
8.	#8	Imperatori/Klingmann	Falken Motorsports	BMW M6 GT3	SP9	+39,381 sek
9.	#7	Di Martino/Mapelli/Perera	Konrad Motorsport	Lamborghini Huracán	SP9	+42,422 sek
10.	#32	Haase/Winkelhock	Car Collection	Audi R8 LMS	SP9	+1.05,851 min

IMSA: Konkrete Planungen für DPI 2.0 ab 2022

# DPI: Fortsetzung mit LMP2

Der Doubleheader von WEC und IMSA in Sebring sollte die Basis einer neuen Annäherung bilden, doch mit Blick auf die zukünftige Topklasse bleiben die Amerikaner hart: Man hält am DPI-Konzept fest und will auch in Zukunft die LMP2-Klasse als Basis verwenden. Die Hypercars der WEC sind kein Thema.

Von: **Marcus Schurig**

**D**er IMSA-Boss Scott Atherton hatte Motorsport aktuell schon Ende Januar reinen Wein eingeschenkt: „Wir werden nicht unsere eigene Zukunft aufs Spiel setzen, nur um die internationalen Verbindungen zu ACO und FIA aufrechtzuerhalten.“ Will sagen: Die Hypercars sind für die Amis schon lange vom Tisch, da ändert auch der letzte Hakensschlag von ACO

und FIA in Richtung Straßenausautos oder Hypercars ohne Hybridantrieb nichts dran. In Sebring legte Atherton nach: „Das Erfolgsmodell der DPI-Klasse beruht darauf, dass ein Hersteller kein eigenes Chassis entwickeln, bauen oder homologieren muss, denn das kostet eine Menge Geld. Stattdessen können sie für ein DPI-Auto einfach eines der vier homologierten LMP2-Chassis von Oreca, Ligier, Dallara oder Multimatic wählen – das Konzept wollen wir für 2022 weiterführen.“

Einen Haken hat die Sache freilich noch: Die Weiterentwicklung der LMP2-Klasse ist nicht Sache der IMSA – sondern von ACO und FIA, womit die Franzosen theoretisch am längeren Hebel sitzen. Andererseits machten Reglementsexperten von IMSA in Sebring klar, dass sie für die Weiterentwicklung der DPI-Plattform keine Änderungen am LMP2-Chassis benötigen. „Unser kleines Hybrid-system mit einer Leistung von 40 bis 60 kW wird im Getriebegehäuse untergebracht, da ist es



Die DPI-Autos sollen auch ab 2022 wieder auf der LMP2-Plattform aufbauen

sicher verstaut“, erklärt ein Experte. Der Wechsel auf eine andere Technikplattform steht nicht zur Diskussion, auch wenn beispielsweise BMW-Sportchef Jens Marquardt vorgeschlagen hatte, die DTM-Plattform zu evaluieren. IMSA-Quellen haben einen solchen Wechsel aber bereits kategorisch ausgeschlossen.

Der einzige echte Streitpunkt ist im Moment noch die Leis-

tungsstärke des Hybrid-systems (wir berichteten in der letzten Ausgabe): IMSA will den Hybridanteil auf maximal 60 kW begrenzen und parallel Leistung vom Verbrennungsmotor zurücknehmen, um die Rundenzeiten im angepeilten Korridor zu halten. Ford wünscht sich aber ein 200-kW-System, und BMW fordert ein Hochvoltsystem mit 400 oder 800 Volt. ■

## SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

### NEUE BENTLEY-KUTSCHER

Lucas Ordoñez und Markus Palmtala komplettieren das Bentley-Lineup beim zweiten Lauf für die International GT Challenge (IGTC), die am kommenden Wochenende ihr 8-Stunden-Rennen in Laguna Seca fährt. Die Verpflichtung von Ordoñez und Palmtala wurde erst letzten Monat bekannt gegeben, doch ursprünglich hätten die Neuzugänge nur das 24h-Rennen in Spa bestreiten sollen. Stattdessen fahren Lucas Ordoñez und Markus Palmtala nun zusammen mit Maxime Soulet den Bentley Continental GT3 mit der Startnummer #108. Sie ersetzen dabei Vincent Abril, der Bentley nach dem 12h-Rennen in Bathurst verlassen hatte, und Andy Soucek. Den zweiten Bentley teilen sich wie bisher auch Steven Kane, Jordan Pepper sowie Jules Gounon.

### DUMAS: LE MANS NUMMER 19

Duqueine Engineering hat den ersten Nachrückerplatz beim 24h-Rennen in Le Mans erhalten: Das französische Team ersetzt den Ferrari 488 GTE des Spirit of Race-Teams aus der European Le Mans Series, dessen Nennung letzte Woche zurückgezogen wurde. Duqueine Engineering hat mittlerweile auch das rein französische Fahreraufgebot bestätigt: Romain Dumas pilotiert den LMP2-Oreca zusammen mit Pierre Ragues and Nico Jamin. Porsche-Werksfahrer Dumas startet damit heuer zum 19. Mal beim Langstreckenklassiker an der Sarthe. „Gilles Duqueine ist einer meiner Nachbarn in Alès, ebenso wie Teammanager Yann Belhomme, das sind für mich alles bekannte Größen“, so Dumas. „Ich habe Le Mans im LMP1- und im GT-Auto gewonnen – warum also nicht auch im LMP2?“

### LE MANS: NEUE SELEKTION?

ACO-Präsident Pierre Fillon hat in Sebring angedeutet, dass der Le-Mans-Veranstalter seinen Auswahl- und Einladungsprozess für das Highlight in Le Mans in Zukunft neu aufstellen könnte. „Wir hatten heuer 75 Nennungen,



aber nur 60 Plätze. Allein 45 Plätze werden über die automatische Qualifikation über die WEC und andere Serien vergeben“, so Fillon. „Natürlich ist es schade, dass wir so viele Teams ablehnen müssen, daher arbeiten wir an einer Neuregelung.“ Die könnte

zum Beispiel 2023 greifen – bei der 100. Ausgabe des 24h-Rennens in Le Mans. Zur Diskussion stehen die Erhöhung des Starterfeldes und die Schaffung zusätzlicher Themen-Garagen analog zur Garage 56 für spezielle neue Technologien.

### REBELLION: BUDGETTHEMA?

André Lotterer wird beim vorletzten Lauf der Super-Saison in Spa Anfang Mai im Rebellion-LMP1 starten, nachdem er in Sebring ausgesetzt hatte – offiziell wegen der Simulator-Tests für die Formel E. Parallel hat Teamkollege Neel Jani angekündigt, dass er seine Einsätze für Rebellion nach Le Mans beenden wird – offiziell wegen seines Engagements im Porsche Formel-E-Team. In Sebring wurde auch bekannt, dass das Rebellion-Team wegen anhaltender Erfolglosigkeit unter Budgetproblemen leidet.

# KW clubsport

„Für die Nordschleife seit Jahren  
für mich die erste Wahl“



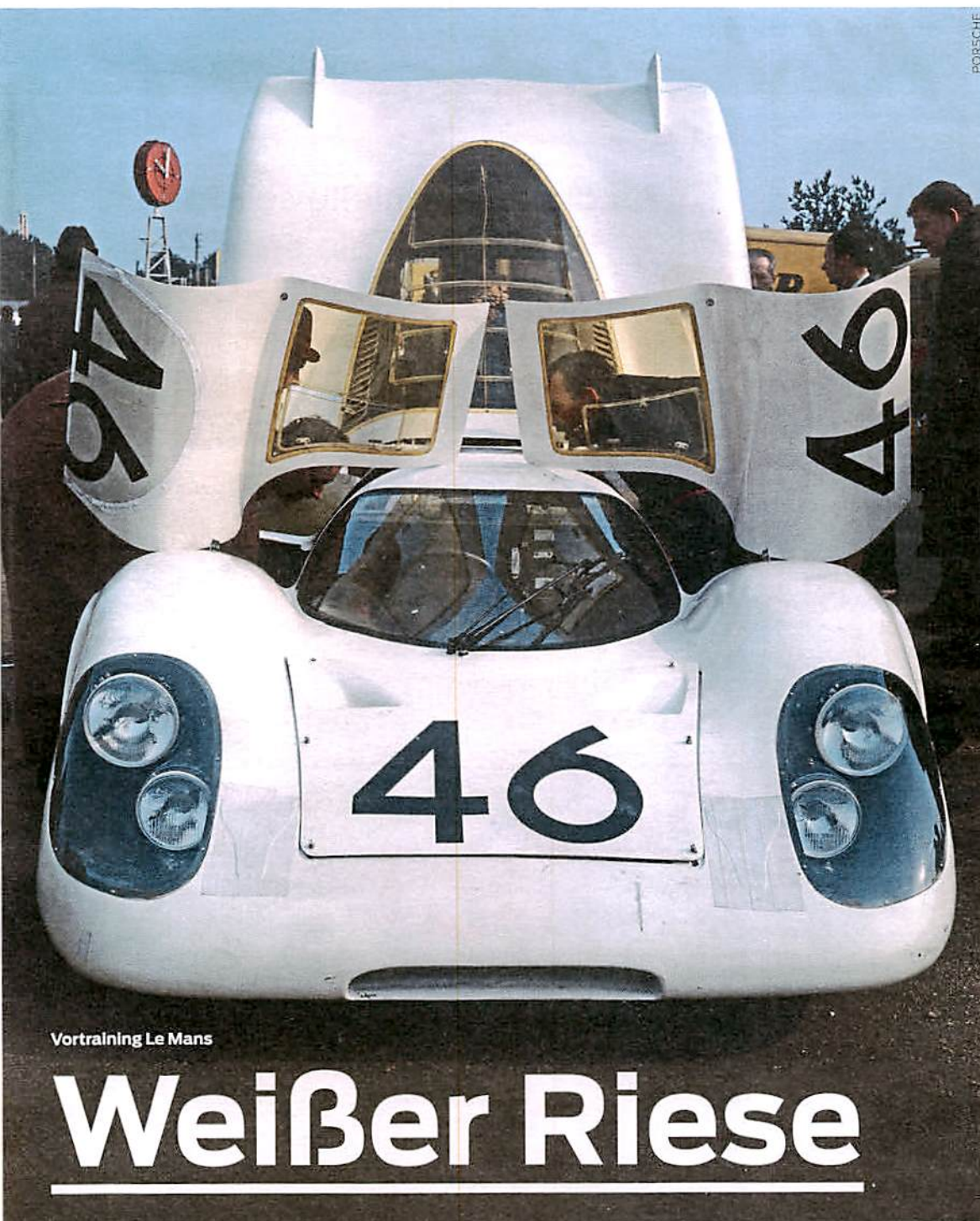
CHRISTOPH BREUER  
Projektleiter Straßenfahrzeuge  
Manthey Racing GmbH



WEIL ICH MICH NUR  
**MIT DEM BESTEN**  
**ZUFRIEDEN** GEBE

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK.





Vortraining Le Mans

# Weißer Riese

Beim offiziellen Vortest zum 24-Stunden-Rennen von Le Mans feierte der neue Porsche 917 seine Premiere auf einer Rennstrecke. Porsche schickte zwei der weit über 300 km/h schnellen „Weißen Riesen“ an die Sarthe.

Von: **Dirk Johae**

**D**ieser Vortest bot die einzige Möglichkeit, die Autos auf die komplette,

13,5 Kilometer lange Strecke abzustimmen. Der Einsatz war der erste Test der neuen Supersportwagen aus Zuffenhausen auf einer öffentlichen Rennstrecke. Den jüngeren der beiden 917 steuerte Hans Herrmann, mit zwölf Le-Mans-Starts der Routinier im Team. „Wenn man voll beschleunigt, dann glaubt man, der ganze Wagen stürzt vor lauter Kraft in sich zusammen“, schilderte er seine erste Begegnung mit dem 550 PS starken Rennwagen. Der Zwölfzylinder des „Weißen Riesen“ verfügte über rund 200 PS mehr Leistung als der vertraute 908. In seiner

schnellsten Runde war er rund 13 Sekunden langsamer als Teamkollege Rolf Stommelen im Schwesterauto, der daran eine zu weiche Federung monierte.

## Porsche vor Matra

Der 25-jährige Kölner demonstrierte mit seiner Bestzeit von 3.30,7 Minuten das große Potenzial des 917. Zum Vergleich: Damit war er 7,4 Sekunden schneller als in seiner schnellsten Rennrunde im Vorjahr. Zweitschnellster hinter Stommelen war der Franzose Johnny Servoz-Gavin mit seinem Matra MS630/650 Spyder, der vom rund

410 PS starken Formel-1-V12 befeuert wurde. Dem französischen Werksfahrer fehlten 2,8 Sekunden auf die Bestzeit, aber der Matra war der schnellste Sport-Prototyp dieses Tests vor Kurt Ahrens im Porsche 908 LH.

Zurück zum 917. Stommelen beklagte vor allem die mangelnde Richtungsstabilität: „Bei über 320 km/h wird die Hunaudières-Gerade schmal wie ein Feldweg. Man muss kräftig zupacken, wie in einer schnellen Kurve.“ Besonders kritisch ist das Anbremsen von Arnage am Ende der sechs Kilometer langen Hochgeschwindigkeitspassage, auf die Langheckkarosserien ausgelegt waren. Chefkonstrukteur Hans Mezger meinte später: „Alle Langheckfahrzeuge hatten anfangs Stabilitätsprobleme. Stets kritisierten die Fahrer instabiles Fahrverhalten.“

Noch in Le Mans suchte Porsche nach einer Verbesserung: „Durch die Anbringung von zwei spitzwinklig verlaufenden Flossen an der Heckunterseite wurde

## ZAHLE DES RENNENS

# 325

km/h Spitzengeschwindigkeit erreichte Rolf Stommelen auf der Hunaudières-Geraden. Dabei erwies sich der noch ungetestete 917 als nahezu unkontrollierbar.

die Richtungshaltung verbessert“, ist im Versuchsbericht festgehalten. Doch das kostete Drehzahl und Endgeschwindigkeit. Aber die umfangreiche Mängelliste für den 917 ging nach diesem ersten Test über die schlechte Richtungshaltung hinaus. Sie reichte von zu schlechter Wirkung der neuen Bremsen bis zu einer zerbrochenen Heckscheibe.

Am zweiten Testtag wurden die Versuche dann von einem schweren Unfall überschattet. Lucien Bianchi, der Le-Mans-Sieger des Vorjahres, verunglückte mit dem neuen T33/3. Sein Sport-Prototyp geriet nach der

## RENNERGEBNIS

Fahrer	Team	Runden	Bestzeit
1. Rolf Stommelen (D)	Porsche 917 LH	26 Runden	3.30,7 min = 230,13 km/h
2. Johnny Servoz-Gavin (F)	Matra MS630/650 Spyder		3.33,9 min
3. Paul Hawkins (AUS)	Lola T70 Mk3B-Chevrolet		3.35,2 min
4. Kurt Ahrens (D)	Porsche 908 LH		3.35,3 min
5. Chris Amon (NZ)	Ferrari 312P Coupé		3.37,8 min
6. Lucien Bianchi (B)	Alfa Romeo T33/3 Coupé		3.40,2 min
7. Mauro Bianchi (B)	Alpine A220		3.41,0 min
8. Teddy Pilette (B)	Alfa Romeo T33/2		3.47,5 min

## DAS RESULTAT

Vortest Le Mans, 29. und 30. März 1969

**Wetter:** Sa. 10 - 16 °C, trocken und windig, So. 10 - 12 °C, teilweise Regen  
**Gestartet:** 24

Kuppe auf der Hunaudières-Geraden ins Schlingern und landete in einem Waldstück neben der Strecke. Der 34-jährige starb in seinem total zerstörten Auto. Dieser furchtbare Unfall unterstrich, wie lebenswichtig die Aerodynamik gerade in Le Mans ist.

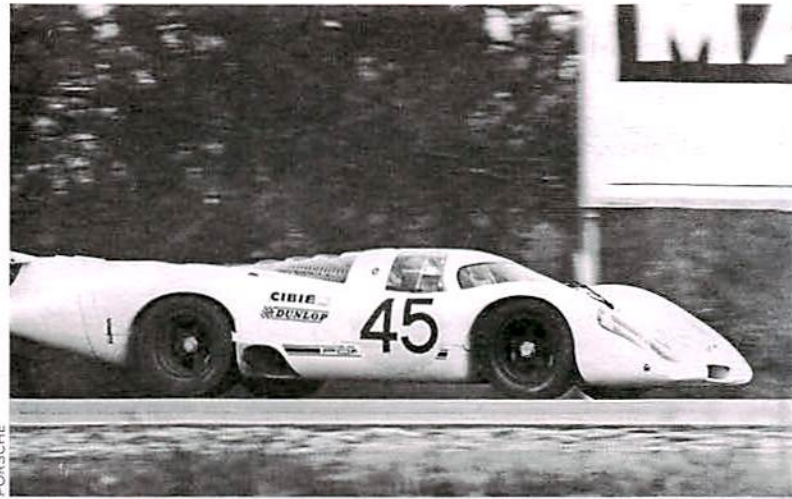
### Homologation verschoben

Zurück zur Situation bei Porsche: Schon vor dem Vortest hätte der 917 eigentlich als Gruppe-4-Sportwagen zugelassen werden sollen. Aber statt der für die Homologation geforderten 25 fahrfertigen Autos konnten nur zwei komplette Exemplare präsentiert werden – Abnahme verweigert. Die zwei fertigen Autos waren der auf dem Genfer Salon präsentierte -001 und das Auto mit der Chassisnummer -002, das im Vortraining für Le Mans mit der Startnummer 45 von Rolf Stommelen gefahren wurde. Fünf Tage später war das dritte Exemplar fertig, das umgehend auf den Lkw nach Le Mans verladen wurde. Alle 25 Rennwagen konnten erst am 21. April vorgeführt werden. Ab dem 1. Mai war der 917 offiziell homologiert.

Damit verzögerte sich das bis

dahin ehrgeizigste Projekt in der Geschichte von Porsche. Ferdinand Piëch, seit 1968 Leiter der technischen Entwicklung, nannte den 917 das riskanteste Auto seines Lebens: „Eine Aktion, die ich mir in meiner späteren Karriere nicht mehr zugetraut hätte“, stellte er 2002 rückblickend fest. Der Bau der Kleinserie war ohne einen Funktionstest begonnen worden, nur neun Monate nach dem Startschuss für das Projekt. Anlass war eine Änderung des Reglements: Ab 1968 waren neben den Dreiliter-Prototypen auch Sportwagen mit einem Hubraum von bis zu fünf Litern international zugelassen.

Die Folge: Für einen Großteil der 917-Kleinserie, deren Preis auf 140000 Mark festgesetzt wurde, mussten Kunden gefunden werden. Ein teurer Spaß für die kleine Sportwagenmarke: „Man darf annehmen, dass er ein Drittel billiger verkauft wird, als er das Zuffenhausener Werk selbst in der Herstellung kostet“, berichtete AUTO MOTOR UND SPORT 1969. Porsche musste für allein für den Aufbau der Kundenautos mindestens 1,4 Millionen Mark zuschießen. ■



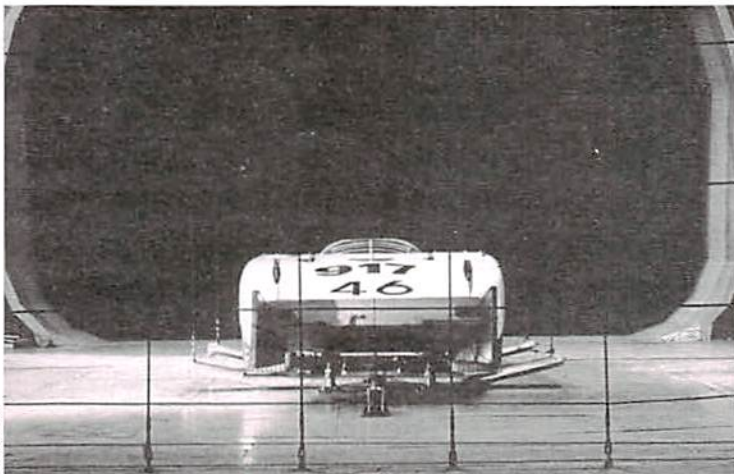
Auf Antrieb: Rolf Stommelen erzielt im neuen Porsche die Bestzeit



Tragischer Zwischenfall: Alfa-Wrack von Vorjahressieger Lucien Bianchi



Stommelen beim Boxenstopp: Kurzer Check des Vorderwagens



Windkanalversuch im Mai 1969 mit überarbeiteter Heckpartie



Aerodynamik-Test: Finnen an der Heckunterseite von Herrmanns 917

# Tortur de Corse

WM-NACHRICHTEN

## WRC2 PRO WEITER SCHWACH BESETZT

Die zu Saisonbeginn eingeführte WRC2 PRO scheint obsolet. Denn mit Kalle Rovvanperä (Skoda) und Lukasz Pieniazek (M-Sport) haben nur zwei Teams für die Werks- und werksunterstützten Fahrern vorbehaltene Topklasse gemeldet, wohlgerneht bei einer Asphalttrallye in Europa.

## WRC2: CAMILLI TRITT ALS PRIVATFAHRER AN

Im vergangenen Oktober saß Eric Camilli beim offiziellen Debüt des VW Polo R5 noch als Werksfahrer hinterm Steuer. Nun rückt der Routinier mit dem Wolfsburger Kunden-sportmodell als Privatfahrer aus und trifft im 16 Teilnehmer zählenden WRC2-Feld auf starke Konkurrenz: Neben Landesmeister Yoann Bonato (Citroën C3 R5) und dem schon in Monte Carlo überzeugenden Verbandsjunior Adrien Fourmaux (Ford Fiesta R5) trifft Camilli auf Schweden-Sieger Ole Christian Veiby, den dreimaligen Europameister Kajetan Kajetanowicz und Asphaltspezialist Nicolas Ciamin (alle VW) sowie Lokalheld Pierre-Louis Loubet (Skoda Fabia R5) und Simone Tempestini (Hyundai i20 R5).

## WM-JUNIOREN FREUEN SICH AUF BELAGWECHSEL

Im Feld der 13 WM-Junioren freuen sich zwei besonders auf die kurvenreichen Asphaltpisten. Verständlich, fühlen sich die Deutschen Julius Tannert und Nico Knacker auf Festbelag doch ungleich wohler als auf den ungewohnten Eisbahnen vom Saisonauftakt in Schweden. Tannert, der zum dritten Mal bei der kniffligen Kurvenorgie an den Start geht, zählt neben Ken Torn, Martins Sesks, Jan Solans und Auftakt Sieger Tom Kristensson zum engeren Favoritenkreis. Der 21 Jahre junge Knacker dagegen hofft, auf dem ihm vertrauteren Geläuf den Abstand auf die Nachwuchs-Elite weiter verkürzen zu können. ■ RK



Nach dem Monte-Sieg Sébastien Ogier auch auf Korsika als Favorit

Kontrastprogramm in der Rallye-WM. Nach Eis, Schnee und Schotter steht beim Asphaltklassiker auf Korsika ein extrem forderndes Kurvenfestival auf dem Programm. Nicht nur für die weltbesten Rallyefahrer eine echte Belastungsprobe.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Tour de Corse war von 1973, dem Gründungsjahr der Rallye-WM, bis 2008 Teil der Topliga. Nach einem Gastspiel im Elsass kehrte die Asphaltthatz vor fünf Jahren auf die Mittelmeerinsel zurück. Auf die Akteure warten wenige, aber lange Wertungsprüfungen und jede Menge Kurven. Wer eine Gerade findet, die länger als 150 Meter ist, befindet sich auf der falschen Insel. Auf den engen, mitunter sehr rauen und gleichzeitig rutschigen Pisten hängt viel vom Rhythmus ab, vor allem beim Zusammenspiel im Cockpit. „Für

Copiloten ist Korsika die schwierigste aller Rallyes“, weiß Julien Ingrassia, kongenialer Partner von Weltmeister Sébastien Ogier, und erklärt: „Das Timing der Ansagen muss bei den vielen Kurven exakt passen. Oftmals hat man nicht einmal Zeit, um Luft zu holen. Deshalb arbeite ich zuvor sogar an meiner Atemtechnik.“

## Auf der Rasierklinge

Auch die Konkurrenz hat sich akribisch auf die „Rallye der 10000 Kurven“ vorbereitet. Während Citroën, M-Sport und Toyota die Basisautos von Schweden im Gepäck haben, rückt das Hyundai-Trio Neuville, Loeb und Sordo mit drei neuen Chassis aus. Für Rekordweltmeister Loeb ist es der erste WM-Lauf, den er nach seiner Rückkehr schon im Vorjahr bestritten hat.

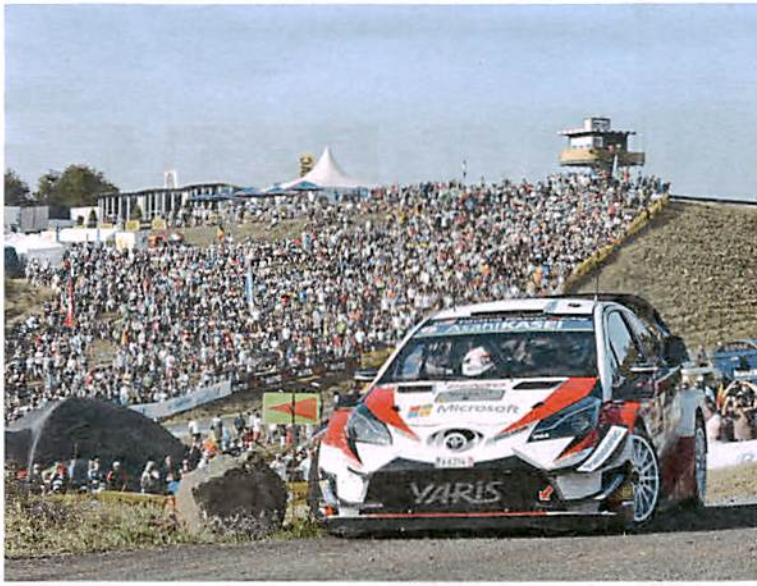
Verglichen mit dem Vorjahr sind knapp 80 Prozent der Route neu. Der Servicepark bleibt in Bastia im Nordosten. Neu sind Start und Ziel. Los geht der Asphalttritt in Porto-Vecchio am Südwestzipfel der Mittelmeerinsel und endet erstmals in Calvi im Nordosten. Im krassen Gegen-



Loeb: Im Vorjahr schon geübt

satz zur Gesamtdistanz von 1194,06 Kilometern steht erneut die Anzahl der Wertungsprüfungen: Auf nur 14 WPs verteilen sich die 347,51 WP-Kilometer.

An der Spitze des 96 Teilnehmer zählenden Feldes stehen dieses Mal nur zehn World Rally Cars der WM-Teams. Neben Citroën verzichtet auch M-Sport auf den Einsatz eines dritten Werksautos. Dafür haben sich noch vier WRC-Privatiers angemeldet. Es folgen zwei WRC2-PRO-Teams, 16 Starter in der WRC2, drei RGT-Piloten sowie 13 WM-Junioren, drunter Julius Tannert und Nico Knacker. Als dritter deutscher Fahrer reist Stefan Göttig mit seinem Skoda Fabia R5 auf die Insel. ■



Rallye-WM

## Mehr Action, mehr Zuschauer

Die neue Spannung in der Rallye-WM lässt sich auch am Zuschauerzuspruch ablesen. Im vergangenen Jahr zog die Topliga 4,1 Millionen Zuschauer an die Strecken.

Von: **Reiner Kuhn**

Im Vorjahr kehrte die Rallye Türkei in den WM-Kalender zurück, und die bei den Fans beliebte Rallye Polen war wieder raus. Dem Zuschauerzuspruch scheint dies nicht geschadet zu haben. Im Gegenteil, wie die neuesten Zahlen des Promoters zeigen: Durchschnittlich 315 000 Zuschauer verfolgten im vergangenen Jahr einen WM-Lauf live vor Ort, in der Summe sind das

stolze 4,1 Millionen Besucher. Wie bereits 2017 waren Argentinien, Portugal und Mexiko die Rallyes mit den meisten Zuschauern, aber auch die Rallye Monte Carlo konnte mit 200 000 Fans ihre Zahlen seit 2013 mehr als verdoppeln. Als vor sechs Jahren Red Bull Media House gemeinsam mit der Sportsman Group die Vermarktung der Topliga übernahm und die WRC Promoter GmbH gründete, zählte man insgesamt noch 3,1 Millionen Zuschauer an den Strecken.

„Verglichen mit anderen weltweiten Rennserien sind die Zuschauerzahlen der Rallye-Weltmeisterschaft sehr positiv“, freut sich Geschäftsführer Oliver Ciesla und erklärt: „In einigen Ländern waren unsere Rallyes die größten Veranstaltungen im ganzen Jahr, größer als alle anderen Sportevents, Musikfestivals oder Messen.“

In diesem Jahr wird eine weitere Steigerung erwartet. Grund ist die Aufnahme von Chile als 14. Lauf und die Begeisterung für Motorsport in Südamerika. „Diese steigenden Besucherzahlen bringen den Austragungsorten und -ländern der Rallye-WM große Vorteile. Das direkte Einkommen nationaler und internationaler Besucher für die lokale Wirtschaft ist beträchtlich“, fügt

Rallye-WM

## Mikkelsen auf Bewährung

Hyundai nominiert Daniel Sordo in Argentinien und Sébastien Loeb in Chile. Andreas Mikkelsen darf bei beiden Läufen starten und an seiner angekratzten Reputation arbeiten.

Es ist nicht die naheliegende Lösung, die Hyundai-Teamchef Andrea Adamo für die beiden WM-Läufe in Argentinien (25.–28.4.) und Chile (9.–12.5.) gewählt hat: Trotz seiner unangefochtenen Erfolgsstatistik von acht Argentinien-Siegen in Folge (2005–2013) wird der neunmalige Weltmeister in Diensten der Koreaner nicht in Argentinien am Start sein. Stattdessen fährt Andreas Mikkelsen neben Thierry Neuville das zweite Auto und Dani Sordo den dritten i20 WRC. „Wir wollen einerseits Konstanz und zum Zweiten allen unseren Besatzungen eine Chance geben“, sagt Adamo. Der

Hinweis zielt auf den angeschlagenen Andreas Mikkelsen, der nach zwei Nullrunden bei den ersten drei Läufen lediglich den neunten Tabellenplatz belegt und angesichts seiner durchwachsenen Vorstellungen bisher bereits am kommenden Wochenende auf die Ersatzbank muss, da sich sein Teamchef von Asphalt-Spezialist Sordo auf Korsika

mehr erwartet. Die zeitweilige Verbannung ließ Spekulationen aufkommen, der 29-Jährige müsste zugunsten Loeb's auch in Argentinien passen. Der sitzt auch nicht im dritten Hyundai, „denn diese Rallye ist für Dani wichtig“, sagt Adamo.

Loeb, der bei Hyundai einen Vertrag über sechs Läufe hat, darf dagegen den neuen Lauf in Chile



Trotz toller Statistik fährt in Argentinien nicht Loeb, sondern Sordo

Ciesla hinzu. Die Zahlen basieren auf Daten des Analysten Nielsen Sports, in denen die weltweite Sendezeit der Rallye-WM und die damit verbundenen Vorteile, etwa die Medienwerte für WM-Destinationen, Automobilhersteller und Sponsoren, im vergangenen Jahr auf Rekordniveau stiegen.

Der bis zum allerletzten Meter hoch spannende Titelkampf zwischen Sébastien Ogier, Thierry Neuville und Ott Tänak trug dazu bei, die Sendezeit auf bisher unerreichte 14 208 Stunden und ein durchschnittliches TV-Publikum von mehr als 63 Millionen pro WM-Lauf zu steigern. Trotz der negativen Auswirkungen der Olympischen Winterspiele im Februar und der Fußballweltmeisterschaft im Juni und Juli war 2018 das zweite Jahr in Folge, in dem das weltweite TV-Publikum der Rallye-WM 800 Millionen Menschen erreichte.

Im kommenden Jahr wird die Rallye-WM mit Japan in einem weiteren automobilen Schlüsselmarkt gastieren. Darüber hinaus soll sich 2020 – spätestens aber 2021 mit der Safari Rallye in Kenia – ein Kreis schließen, und die Akteure der Topliga von allen fünf Kontinenten spannenden Sport und spektakuläre Bilder liefern. ■



Mikkelsen: Zwei weitere Versuche

unter die Räder nehmen. Der Routinier ist kein Freund von immer mehr um sich greifendem Video-Studium und kann sich neben einer guten Startposition durchaus auch Erfolgshoffnungen machen, denn der Südwesten Südamerikas ist für alle Konkurrenten Neuland.

Sein Teamchef lässt sich über Loeb's weitere Einsätze nicht in die Karten gucken, der nächste Lauf, wo Mikkelsen sein Cockpit räumen könnte, ist die Rallye Deutschland. Loeb feierte an der Mosel bereits neun Erfolge. ■

# Tanz auf dem Vulkan



**Clever und smart:**  
Habaj reicht eine  
Bestzeit für den  
ersten EM-Sieg

Spektakulärer EM-Auftakt im Atlantik. Europameister Alexey Lukyanuk verabschiedet sich auf der letzten Prüfung mit einem heftigen Abflug. Lukasz Habaj ist zur Stelle und feiert den ersten Saisonsieg, Marijan Griebel wird Sechster. Von den drei deutschsprachigen U27-Junioren sieht keiner das Ziel.

Von: **Reiner Kuhn**

**B**eim Montagstest vor dem EM-Auftakt reißt Alexey Lukyanuk seinem neuen Dienstwagen ein Rad aus. „Halb so wild, eigentlich fühlt sich der C3 sehr gut an“, beschwichtigt der Russe. Zur Beweisführung markiert der 39-Jährige die ers-

ten drei Bestzeiten. Am Freitag das gleiche Bild. Zentimetergenau zirkelt der amtierende Europameister seinen Citroën durch die engen, mal von hohen Erdwällen, massiven Steinmauern oder Bäumen gesäumten Schotterpisten, gibt weiter Vollgas und fährt nicht nur auf der Vulkan-Prüfung „Sete Cidades“ nahe am Abgrund. Bis zum Abend baut Lukyanuk seinen Vorsprung auf 40,1 Sekunden aus. Dahinter liefern sich Lokalmatador Ricardo Moura und der Pole Lukasz Habaj ein packendes Duell um Platz 2. Vor der letzten Tagesetappe trennen sie gerade einmal sechs Sekunden. Andere haben beim kniffligen Ritt über die Hauptinsel São Miguel weniger Glück.

Der Schwede Mattias Adielsson fällt wegen Elektrik-Problemen am Citroën früh weit zurück und liegt am Ende mit 23 Minuten Rückstand auf Platz 21. Noch schlechter läuft es für

WRC2-Junior Pierre-Louis Loubet. Durch einen Dreher verliert er wertvolle Sekunden und die zweite Position. Ein Reifenschaden lässt den 22-jährigen danach auf Rang 5 abrutschen, bevor die Lichtmaschine seines Skoda den Dienst quittiert (WP 12) und der Korse vorzeitig zum WM-Heimspiel abreisen kann.

Norbert Herczig ist da schon raus. Der Teamkollegen von Marijan Griebel stellt seinen VW Polo R5 in WP 7 mit defekter Lenkung ab. Wegen dem gleichen Malheur muss der Pfälzer den Vorbereitungstest vor Ort abbrechen und das Team eine neue Lenkung einfliegen lassen. Nach drei Prüfungen und einem schleichen Plattfuß liegt der deutsche Meister mit 10,4 Sekunden Rückstand als Fünfter noch in Schlagdistanz zur Spitze. Doch Griebel hadert mehr und mehr mit dem Wolfsburger Kundensportmodell. Mal nervt den Poli-

zeikommisar die Technik, mal fehlt ihm das Vertrauen ins Auto. Am Wetter kann es zu diesem Zeitpunkt nicht liegen. Teilnehmer und Zuschauer werden auf den zehn Wertungsprüfungen am Donnerstag und Freitag von einem Azoren-Hoch, eitlem Sonnenschein und knapp 20 Grad Celsius verwöhnt.

## Spektakulärer Abgang

Als ein Sturmtief aufzieht und heftige Regenschauer über die Insel fegen, nimmt sich Lukyanuk zurück. Verständlich, hatte er hier schon 2017 den Sieg in Führung liegend weggeworfen. Doch in der vorletzten Prüfung fängt sich auch der Russe einen Reifenschaden ein und verliert seine Führung. Damit nicht genug, wird durch den Platten auch eine Bremsleitung beschädigt, was ihm auf der Abschlussprüfung beim Anbremsen der ersten Kurve zum Verhängnis wird.



Die Vulkan-Prüfung „Sete Cidades“ stand kurz vor der Rallye auf der Kippe. Ein Team hat über eine Anwaltskanzlei aus Madrid ein Verbot aus Sicherheitsgründen gefordert.

Lukyanuk überschlägt sich spektakulär – Fahrer und Beifahrer bleiben unverletzt, der Citroën ist nach einem dreifachen Rittberger reif für die Schrottpresse.

Lukasz Habaj, der über drei Rallyetage clever und smart agiert, ist zur Stelle und feiert seinen ersten EM-Sieg – für den 43-jährigen Polen nach dem Titelgewinn in seiner Heimat 2015 der bisher größte Erfolg. Lokalmatador Moura wird mit 8,4 Sekunden Rückstand Zweiter. Chris Ingram darf sich trotz Respektabstand von 42,2 Sekunden über Platz 3 und den Sieg in der U28-Juniorwertung freuen.

Marijan Griebel wird hinter dem im Schlusspurt bei widrigsten Wetterbedingungen mit drei Bestzeiten glänzenden Ricardo Teodósio Sechster. „Es war eine insgesamt schwierige und durchwachsene Rallye für uns. Positiv

ist, dass wir trotz der geringen Vorbereitung und lediglich 15 Testkilometern von Anfang an das Tempo der Spitze mitgehen konnten“, zieht der ehemalige U28-Europameister ein versöhnliches Fazit.

### Harte Nachwuchsschule

Schlechter lief es bei den drei deutschsprachigen U27-Junoren: Roland Stengg rollte seinen Opel Adam R2 schon beim Montagstest so heftig ab, dass er zum Zuschauer mutierte. Teamkollege Simon Wagner fing sich früh einen Reifenschaden. Drei Prüfungen vor Schluss lag der Österreicher wieder auf Klassenrang 4, als er über eine Kuppe surfte und einen in der Fahrspur liegenden Steinbrocken volley erwischte und ausschied. Roman Schwedts EM-Debüt endete ebenfalls in der verflixten 13. Prüfung. Auf den durch Starkregen zu Rutschbahnen verkommenen Pisten setzte der 19-Jährige seinen R2-Peugeot erst an einen Baum und aquaplanierte wenig später von der Strecke. Das Regrouping erreichte er drei Minuten über der Karenzzeit – das unglückliche Ende seiner Rallye. Jubeln durfte dagegen Efrén Llarena: Der Spanier holte sich beim EM-Auftakt seinen ersten Sieg in der U27-Wertung und verwies den norwegischen Peugeot-Kollegen Sindre Furuseth sowie Opel-Werksjunior Elias Lundberg aus Schweden auf die Plätze. ■

## RALLYE AZOREN (21.-23. 3. 2019)

Erster von acht Läufen, 15 Wertungsprüfungen über 223,93 km

1. Habaj / Dymurski (PL/PL), Skoda Fabia R5	2:50.55,4 h
2. Moura / Costa (P/P), Skoda Fabia R5	+ 8,4 sec
3. Ingram / Whittock (GB/GB), Skoda Fabia R5	+ 42,2 sec
4. Magalhães / Magalhães (P/P), Hyundai i20 R5	+ 1.29,0 min
5. Teodósio / Teixeira (P/P), Skoda Fabia R5	+ 1.46,1 min
6. Griebel / Koczyk (D/D), VW Polo R5	+ 2.12,5 min
7. Tsouloftas / Chrysostomou (CY/CY), Skoda Fabia R5	+ 4.34,7 min
8. Sousa / Calado (P/P), Citroën C3 R5	+ 6.44,0 min
9. Staff / Havelkova (CZ/CZ), Skoda Fabia R5	+ 10.10,7 min
10. Nobre / Morales (BR/BR), Skoda Fabia R5	+ 11.40,9 min

Bestzeiten: Lukyanuk 9; Teodósio 3; Loubet, Habaj und Moura je 1.

### EM-STAND NACH LAUF 1

1. Lukasz Habaj (PL)	35 Punkte
2. Ricardo Moura (P)	28
3. Chris Ingram (GB)	21
4. Bruno Magalhães (P)	18
4. Ricardo Teodósio (P)	17
6. Marijan Griebel (D)	12
7. Alexey Lukyanuk (RUS)	7
8. Alexandros Tsouloftas (CY)	6
9. Bernardo Sousa (P)	5
10. Vojtech Staff (CZ)	2

#### Junioren U 28

1. Chris Ingram (GB)	38 Punkte
2. Alexandros Tsouloftas (CY)	29
3. Miguel Correia (P)	24

#### Junioren U 27

1. Efrén Llarena (ES)	39 Punkte
2. Elias Lundberg (S)	24
3. Pedro Antunes (P)	21



Reif für die Schrottpresse: Lukyanuks nagelneuer Citroën C3 R5



Unter den eigenen Erwartungen: Platz 6 für Griebel beim Debüt im Polo



Eine andere Welt: EM-Debütant Schwedt will mit jedem Meter dazulernen



Hände zum Himmel: Habaj und Co Dymurski feiern ihren ersten EM-Sieg



# Bueno vorn

In der Jaguar I-Pace eTrophy geht es genauso abwechslungsreich zu wie in der Formel E. Vorhersagen über den Sieger sind fast unmöglich. Beim vierten Saisonrennen gab es zum vierten Mal einen neuen Sieger: Der Brasilianer Cacá Bueno feierte einen Start-Ziel-Sieg und schnappte sich den größten Pokal vor Simon Evans und Stefan Rzadzinski. Pech hatte Célia Martin im Viessmann-Jaguar. Die Französin musste beim Rennen wegen technischer Probleme zuschauen.

Von: **Claus Mühlberger**

**B**escheidenheit ist eine Zier, doch weiter kommt man ohne ihr.“ Dieses Bonmot stammt weder von Wilhelm Busch noch von Ludwig Anzengruber. Vielmehr wird es einem alten Indianerstamm zugeschrieben. Aha, mag jetzt einer sagen, aber was hat dies mit der Jaguar I-Pace eTrophy zu tun? Ganz einfach: Sieger Cacá Bueno ist auch kein Freund des gepflegten Understatements. Ganz im Gegenteil. „Ich fühle, dass ich heute den Sieg echt verdient habe“, meinte der stämmige Brasilianer nach den 12 Runden (entsprechend rund 30 Kilometern) im „chinesischen Hawaii“. „Die Hitze hat mich echt ans Limit gebracht“, fuhr er weiter fort. „Im Auto hatte es bestimmt 40 Grad Celsius.“

Der 43-jährige, der mit vollem Namen übrigens Carlos Eduardo Santos Galvão Bueno Filho heißt, mag zwar nicht übermäßig konditionsstark sein, an Rennerfahrung fehlt es ihm sicherlich nicht: In den letzten 20 Jahren bestritt Bueno Hunderte von Tourenwagenrennen, hauptsächlich in seiner Heimat Brasilien.

Rennsport-Rookie Célia Martin konnte Buenos Siegerfahrt nur von der Tribüne aus beobachten. Ein technischer Defekt hatte ihren Start vereitelt. Ein Jammer, denn die Französin kommt inzwischen gut in Schwung: Im Qualifying fehlten Martin lediglich 0,921 Sekunden auf die von Bueno markierte Bestzeit. ■

## ERGEBNISSE JAGUAR I-PACE ETROPHY

### Sanya (China), 4. von 10 Läufen

1.	Cacá Bueno (BR), Jaguar Brazil Racing	12 Runden
2.	Simon Evans (NZ), Team Asia New Zealand	+1,576 s
3.	Stefan Rzadzinski (CDN), TWR Techeetah	+6,255 s
4.	Sérgio Jimenez (BR), Jaguar Brazil Racing	+6,890 s
5.	Katherine Legge (GB), Rahal Letterman Lanigan Racing	+6,986 s
6.	Bandar Alesayi (KSA), Saudi Racing	+7,978 s
7.	David Cheng (RC), Jaguar VIP Car	+18,247 s
8.	Ahmed Bin Khanen (KSA), Saudi Racing	+20,379 s
9.	Yaqi Zhang (RC), Jaguar China Racing	+26,288 s
-	Bryan Sellers (USA), Rahal Letterman Lanigan Racing Jaguar VIP-Car	DQ



Cacá Bueno (links) und Sérgio Jimenez freuen sich über ihre Erfolge



Das ist die Ansicht, die Buenos Gegner in China zu sehen bekamen

# „Die eTrophy ist ein guter Deal“

Gerd Mäuser, Chairman von Jaguar Racing, über die ersten Erfahrungen mit dem vollelektrischen Markenpokal, über die Kosten und über die Aufstiegsmöglichkeiten in die Formel E.

Von **Claus Mühlberger**

## Wie lautet Ihre persönliche Zwischenbilanz für die Jaguar I-Pace eTrophy?

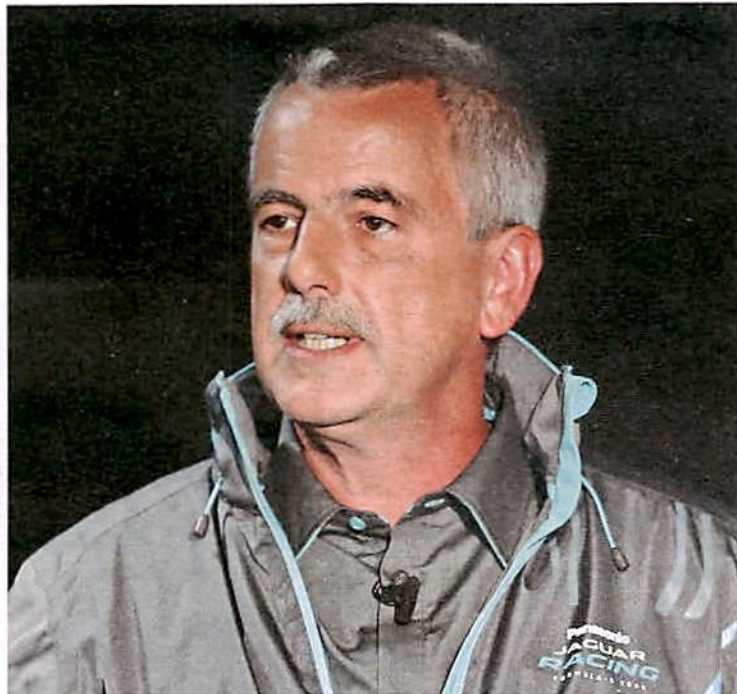
Wir haben tollen, faszinierenden Rennsport gesehen, mit viel Action, tollen Fahrerleistungen und mit mehr Überholmanövern als gedacht. Es macht Spaß zuzuschauen. Unter sportlichen Gesichtspunkten können wir sehr zufrieden sein.

## Gilt dies auch für die Zahl der Starter? Bisher gingen jeweils nur zwölf Autos auf die Strecke, darunter ein von Jaguar eingesetztes VIP-Car?

Klar, damit sind wir noch nicht zufrieden. Wir würden sehr gerne ein größeres Teilnehmerfeld sehen. Man muss aber bedenken: Wir haben mit der I-Pace eTrophy etwas völlig Neues, Innovatives geschaffen. Wir fahren Rennen mit einem Auto, das erst seit eineinhalb Jahren auf dem Markt ist. Als wir mit der Vermarktung der Rennserie anfangen, wusste niemand so genau: Was ist das eigentlich? Kann das funktionieren? Manche haben sich damals gefragt: Halten die Elektroautos durch, oder gibt's Probleme, zum Beispiel mit den Batterien? Es war klar, dass wir nicht schon im ersten Jahr der Serie ein ausverkauftes Haus haben würden. Ich glaube, dass die Serie eine gute Zukunft haben wird. Wenn die Zukunft des Fahrens elektrisch ist, dann ist auch der Rennsport künftig elektrisch. Wir bei Jaguar waren die Ersten, die das gemacht haben.

## Was kostet die Teilnahme an der Jaguar I-Pace eTrophy?

Wir haben das Arrive&Drive-Prinzip. Das heißt: Der Fahrer kommt, steigt in ein fertig vorbereitetes Auto, fährt Trainings und Rennen, stellt das Auto wieder ab. Sonst muss er sich um nichts kümmern. Die Mechaniker, der Renningenieur und selbst das Set-



MOTORSPORT IMAGES

up des Autos werden von uns geliefert. Sofern der Fahrer das wünscht. Das Auto kostet 200.000 Euro und die Saison zusätzlich 450.000 Euro, für neun Veranstaltungen mit zehn Rennen. Die Kosten für Logistik sind enorm. Wir fahren ja zum Beispiel in Saudi-Arabien, in China und in New York.

## Die Fahrer müssen die Autos also kaufen?

Richtig. Die Straßenaautos werden von Magna gebaut. Dort werden am Band Teile ausgesteuert. Diese gehen dann nach England zu Jaguar SVO, Special Vehicle Operations.

## Wie viele neue Interessenten gibt es denn für die nächste Saison?



Gewimmel beim Start in Hongkong: Célia Martin wählte eine höfliche Linie

finden, dass dies ein guter Deal ist. Mit drei Interessenten sind wir aktuell im Gespräch. Sie wollen teilweise noch in diesem Jahr einsteigen. Da ist aber noch nichts unterschrieben. Und natürlich sind wir voll in der Akquise für die nächste Saison, für ein volles Feld.

## Die für das deutsche Team startende Französin Célia Martin hinkt noch ein bisschen hinterher. Haben Sie einen Rat für sie?

Ich sehe, dass sie sich kontinuierlich verbessert, aber ich bin nicht in der Position, ihr Ratschläge zu geben. Da bin ich völlig neutral.

## Welche Aufstiegschancen hat der Sieger der I-Pace eTrophy?

Bestandteil der Preise ist ein Test im Formel-E-Auto.

## Mit reeller Chance auf ein Stammcockpit?

Die Arbeit im Simulator ist in der Formel E ganz wesentlich. Es ist wirklich faszinierend, was diese Dinge heutzutage können. Jeder Aspirant auf ein Formel-E-Cockpit bei uns muss zuerst durch den Simulator. Der Sieger der eTrophy wird zunächst ebenfalls in den Simulator gesetzt. Wer da eine interessante Zeit vorweisen kann, wird sicherlich auch im Auto landen. Allerdings schränke ich ein: Sollte der Simulatortest „jenseits von Eden“ ausfallen, würde der Realtest kaum Sinn machen.

„Es wäre eine Bereicherung für die Formel E, wenn wieder eine Frau starten würde. Falls Katherine Legge weiter so starke Leistungen zeigt, wird sie bei uns testen.“

Gerd Mäuser

Grundsätzlich ist das Programm der I-Pace eTrophy für drei Jahre angelegt. Wir wollen Teams finden, die sich für diese Zeit binden. Das wäre ideal. Drei Rennsaisons für 1,5 Millionen Euro – wir

## Sie sind Marketing-Spezialist. Momentan starten nur Männer in der Formel E. Wäre eine Frau, etwa Katherine Legge, nicht eine Bereicherung?

Selbstverständlich wäre dies interessant. Wenn Katherine weiterhin so starke Leistungen zeigt, werden wir sie in den Simulator setzen und mal schauen, wo sie sich im Vergleich zu den anderen wiederfindet.

## Im Jaguar-Formel-E-Team hat im Moment Mitch Evans im Stallduell gegen Nelson Piquet klar die Nase vorn. Denken Sie an Konsequenzen?

Grundsätzlich denken wir immer über unser Fahrerteam nach. Aber in der laufenden Saison kommt ein Wechsel aufgrund vertraglicher Konstellationen nicht infrage. ■

DTM

# Nur noch ein Fahrerplatz frei

Mit Jonathan Aberdein (21) ist seit letzter Woche der neueste Zugang im DTM-Fahrerfeld 2019 bekannt. Jetzt ist nur noch ein Cockpit zu besetzen.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**ass der Südafrikaner ein heißer Kandidat für das neue Privatteam WRT sein würde, war klar. Bei den Young Driver Tests absolvierte er die meisten Runden aller Fahrer und von den weiteren Piloten, die bei diesem Test zum Einsatz kamen, hatten alle bis auf einen (Benoît Tréluyer) bereits fixe Programme für 2019.

„Die DTM war immer mein Traum. Ich bin sehr glücklich, Teil der DTM- und der WRT-Familie zu sein“, kommentierte Aberdein, der 2018 in der Formel-3-EM unterwegs war und dort drei Podestplätze einfuhr.

Wer das verbliebene Cockpit besetzt, wird laut WRT in naher Zukunft bekannt gegeben. Aufgrund der hohen Einsatzkosten



Die neue Mannschaft in der DTM: Das W Racing Team enthüllte Design und den ersten Fahrer für die Premiersaison

könnte es durchaus zum Einsatz eines „Paydrivers“ kommen, der das Team mitfinanziert.

## Aston muss aufholen

WRT-Teamchef Vincent Vosse kommentierte anlässlich der Teamvorstellung im belgischen Badour: „Die DTM ist eine enorme Herausforderung, aber bei WRT gibt es niemanden, der sich ihr nicht stellen will.“

Auch die DTM-Neulinge von Aston Martin haben eine große Herausforderung vor sich. Seit der Teamvorstellung ist klar, dass man mit vier Autos beim Saisonstart in Hockenheim antreten möchte. Für die DTM ein Glücksfall, nachdem nun klar ist, dass es kein BMW-Privatteam geben wird. Wie berichtet, wird man versuchen, die sechs Testtage, die Audi und BMW derzeit an „Vor-

sprung“ haben, aufzuholen. Wie motorsport.com berichtet, wird man möglicherweise aber auch nach Saisonstart noch ein bis zwei Testtage absolvieren müssen. Einen entsprechenden Antrag hat man eingereicht. Da die Autos zum 1. April homologiert sein müssen und dann „eingefroren“ sind, kann man aber eigentlich nur noch am Setup und an der Standfestigkeit arbeiten. ■

WTCR

# Das erste Aufeinandertreffen

Diese Woche finden auf dem Circuit de Catalunya-Barcelona die offiziellen WTCR-Testfahrten statt. Dann treffen auch die Neulinge von Lynk & Co erstmals auf die Gegner.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**ie Motoren röhren auf dem Kurs nahe der katalanischen Hauptstadt am Donnerstag und Freitag. Tags zuvor wird mit dem Medientag die neue Saison eingeläutet. Das aufgrund der großen fahrerischen Klasse „Supergrid“ getaufte Fahrerfeld der Saison 2019 begrüßt dann auch offiziell die Neulinge von Lynk & Co, die mit enormem Entwicklungsaufwand und nach ausgedehnten Testfahrten



Mit Spannung erwartet: Erster WTCR-Auftritt von Lynk & Co

bestens aussortiert sein sollten, beim Test demnach aber wohl noch nicht die Karten aufdecken.

## Viele alte Bekannte

Rund eine Woche vor dem Saisonauftakt in Marrakesch gibt es ein

Wiedersehen mit vielen alten Bekannten. So kehren mit Augusto Farfus und Andy Priaulx gleich zwei WTCC-Veteranen auf die Tourenwagen-Weltebene zurück. Priaulx startet mit seinem Lynk & Co übrigens mit der Startnum-

mer 111, eine Anspielung auf die drei WTCC-Titel zwischen 2005 und 2007. Tiago Monteiro gibt endlich sein Vollzeit-Comeback, nachdem er seine Verletzungen vom Testcrash im September 2017 nun voll auskuriert hat.

Sein Teamkollege Attila Tassi ist einer von vielen starken Neuzugängen. Ebenfalls dazu zählen Rallycross-Weltmeister Johan Kristoffersson, Benjamin Leuchter (beide VW) als einziger Deutscher im Feld, der weitere ADAC-TCR-Germany-Aufsteiger Niels Langeveld (Audi), TCR-Europameister Mikel Azcona (Cupra) sowie Ex-Volvo-Werksfahrer Néstor Girolami, der beim deutschen München-Rennstall WTCR-Premiere feiert. Insgesamt stehen 24 Fahrer in der Teilnehmerliste für die Saison 2019. Sie bringen es u. a. auf 14 FIA-Weltmeistertitel und 29 Titel in wichtigen Serien. ■

# Starkes Feld in Europa

Mit Luca Engstler und Josh Files stehen zwei weitere starke Piloten für die TCR Europe fest. Beide fahren einen Hyundai i30.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**as von Norbert Michelisz und Dávid Bári geführte MIRA-Team hat sich dabei die Dienste von Engstler gesichert. Der amtierende Vizemeister der ADAC TCR Germany wird Teamkollege von Ex-WTCC-Pilot Dániel Nagy. „Mein Hauptziel wird sein, so viel wie möglich zu lernen. Alles ist neu für mich“, sagte der Allgäuer.

In der Europaserie trifft er auf einen alten Bekannten aus dem heimischen Championat: Josh Files. Der Brite, 2016 und 2017 Meister der deutschen Serie, wechselt zurück zur alten Wirkungsstätte und wird beim Team Target Competition einen



Luca Engstlers Neuer: Der Allgäuer startet 2019 im MIRA-Hyundai

Hyundai pilotieren. Im letzten Jahr fuhr er noch einen Honda für KCMG, die aber bekanntlich den Aufstieg in die WTCR wagen. Auch Titelträger Mikel Azcona wechselt in den Weltcup.

## Target will Teamtitel

Insgesamt zeichnet sich erneut ein sehr starkes Feld für die TCR Europe 2019 ab. Neben den TCR-Multi-Champions Engstler und Files steht auch Files' Neu-Team-

kollege Dusan Borkovic erneut am Start. Mato Homola, 2018 noch Rennsieger in der WTCR, kommt neu in die Serie und wird einen weiteren Target-Hyundai pilotieren. Damit ist das Südtiroler Team, das auch für die Geschwister Andreas und Jessica Bäckman noch zwei i30 an den Start bringt, schon jetzt großer Favorit auf den Mannschaftstitel. Saisonstart ist am letzten April-Wochenende in Budapest. ■

## TCR GERMANY: OETTINGER MIT ZWEI GOLFS DABEI

Der bekannte VW-Tuner Oettinger tritt 2019 mit einem Rennteam in der ADAC TCR Germany an. Betreut werden die beiden Golf GTI TCR von Engstler Motorsport, als Fahrer fungieren Mitchell Cheah und Maurits Sandberg. Kai Jordan, der seine eigene Fahrerkarriere beendet hat, fungiert als Teamkoordinator.

## DTM-RAHMENPROGRAMM: AUS FÜR FORMELSERIE

Die Formula European Masters, die als F3-Nachfolgeserie im Rahmen der DTM hätte starten sollen, findet nicht statt. „Es gibt im schwierigen europäischen Umfeld nicht genügend Fahrer“, so Walter Mertes, Vorsitzender der Formula 3 Vermarktungs GmbH. Bislang waren nur sechs Starter bekannt, unter ihnen Sophia Flörsch, die nun also eine Alternative suchen muss.

## NASCAR

# Keselowski marschierte durch

Brad Keselowski (Ford) hat das erste Short-Track-Rennen des Jahres dominiert und feierte in Martinsville seinen zweiten Saisonsieg.

Von: **Michael Bräutigam**

**A**lle Welt redet von Rekordjäger Kyle Busch, doch im Windschatten des Tabellenführers legt Brad Keselowski derzeit kaum weniger beeindruckende Rennen hin. Neben dem fast gewohnten Daytona-Pech und einem Ausrutscher in Phoenix stehen für den Mann aus Michigan heuer nur Top-3-Ergebnisse zu Buche. Wie Busch eine Woche zuvor schnappte sich nun auch Keselowski seinen zweiten Saisonsieg – und das in eigentlicher Busch-Manier.

Schon im ersten Segment holte sich der Champion von 2012 die Führung. Druck gab es danach eigentlich nur von Chevrolet-Speerspitze Chase Elliott.

Der wiederum fungierte auf einer ehemaligen Hendrick-Spezialstrecke als Feigenblatt für die Camaro-Fraktion. Auf P2 war er am Ende bester Chevy-Pilot.

An Keselowskis Sieg konnte aber auch der Youngster nicht rütteln. Der blau-weiße Penske-Ford des frühen Leaders holte im 500-Runden-Rennen nicht weniger als 446 Führungsrunden. Elliott sammelte 49, die restlichen fünf Polemann Joey Logano.

## Schnelle Boxencrew

„Ich weiß nicht, ob wir besser als die 9 (Elliott) waren“, gab Keselowski zu. „Aber er hat mich 200 Runden vor Schluss überholt und danach habe ich ihn studiert. So wusste ich, wie ich ihn später hinter mir halten kann.“

Der Sieger konnte sich dabei auf die Arbeit seiner Boxencrew verlassen, die ihn dank Turbo-Stopp wieder nach vorn katapultierte. Keselowski musste danach „nur“ noch Elliott hinter sich halten, um die begehrte Sieger-Standuhr einzuheimen. ■



Zweiter Saisonsieg: Brad Keselowski mit der Martinsville-Siegeruhr

## NASCAR CUP SERIES

**Martinsville/Virginia (USA)**  
6. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Brad Keselowski (USA)	Ford
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	Ryan Blaney (USA)	Ford
5.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
6.	Kevin Harvick (USA)	Ford
7.	Clint Bowyer (USA)	Ford
8.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
9.	Aric Almirola (USA)	Ford
10.	Daniel Suárez (MEX)	Ford

**Gesamtwertung**  
nach 6 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	273 Punkte
2.	Hamlin (Toyota)	252
3.	Harvick (Ford)	248
4.	Logano (Ford)	245
5.	Keselowski (Ford)	236
6.	Almirola (Ford)	215
7.	Truex Jr. (Toyota)	207
8.	Blaney (Ford)	203
9.	Elliott (Chevrolet)	186
10.	Kurt Busch (Chevrolet)	185



# Vettel und Porsche verteidigen Titel

Im Dezember und Januar haben wir Sie, liebe Leser, gebeten, Ihre persönlichen Fahrer und Automodelle des Motorsportjahres 2018 zu wählen. Nun stellen wir Ihnen die Sieger vor.

Von: **Michael Bräutigam**

**E**s sah für Sebastian Vettel zeitweise nicht schlecht aus in Sachen Weltmeisterschaft, doch am Ende reichte es wieder nicht für den ersten WM-Gewinn mit Ferrari. In der Lesergunst steht der Heppenheimler trotzdem wie im Vorjahr an der Spitze. Bei der abgelaufenen Leserwahl votierten in der Kategorie „Formel 1“ 20,6 Prozent für Vettel, nur 16,8 Prozent für Weltmeister Lewis Hamilton.

Den höchsten Stimmanteil innerhalb einer einzelnen Kategorie erreichte Mick Schumacher beim „Formelsport“. Der Formel-3-Europameister bekam 42,7 Prozent der Stimmen. Deutlich abgeschlagen landete Sophia Flörsch mit 22,5 Prozent auf Rang 2, F1-Aufsteiger George Russell holte P3 (4,2 Prozent). Schumacher gewann bei der letzten Leserwahl noch die Kategorie „Nachwuchs“, welche diesmal an seinen Cousin David Schumacher ging. Der F4-Pilot hängte mit 18,6 Prozent Rallye-Wunderkind Kalle Rovanperä (15,3) und DTM-Rookie Joel Eriksson (9,8) ab.

## FAHRER DES JAHRES

Formel 1	Formelsport	Formel E	Sportwagen	Tourenwagen
1. Sebastian Vettel (20,6%)	1. Mick Schumacher (42,7%)	1. Daniel Abt (27,7%)	1. Jenson Button (21,0%)	1. René Rast (30,9%)
2. Lewis Hamilton (16,8%)	2. Sophia Flörsch (22,5%)	2. André Lotterer (14,7%)	2. Philipp Eng (13,8%)	2. Gabriele Tarquini (17,7%)
3. Kimi Räikkönen (13,5%)	3. George Russell (4,2%)	3. Sébastien Buemi (12,1%)	3. Maro Engel (9,3%)	3. Gary Paffett (9,5%)
4. Charles Leclerc (12,2%)	4. Lando Norris (4,1%)	4. Jean-Éric Vergne (8,4%)	4. Robert Renauer (8,0%)	4. Marco Wittmann (8,9%)
5. Max Verstappen (8,3%)	5. Maxi Günther (3,9%)	5. Lucas di Grassi (7,8%)	5. Augusto Farfus (7,7%)	5. Paul di Resta (5,2%)

## MODELLE DES JAHRES

Mini Cars	Kleinwagen	Kompaktklasse	(Obere) Mittelklasse	Sportw./Luxusklasse
1. Fiat/Abarth 500 (41,4%)	1. Audi A1/S1 (16,3%)	1. BMW 2er (16,2%)	1. BMW 4er/M4 (21,6%)	1. Porsche 911 (20,5%)
2. Opel Adam (31,4%)	2. Ford Fiesta (15,4%)	2. Hyundai i30 (10,6%)	2. Audi A5/S5/RS 5 (18,6%)	2. BMW 8er/M8 (7,6%)
3. Renault Twingo (9,8%)	3. VW Polo (10,2%)	3. Audi A3/S3/RS 3 (9,6%)	3. BMW 6er/M6 (17,5%)	3. Audi R8 (7,4%)
4. Kia Picanto (5,6%)	4. Hyundai i20 (8,8%)	4. Alfa Romeo Giulietta (7,7%)	4. Merc. C-KL/Coupé (15,6%)	4. Merc.-AMG GT (6,7%)
	5. Mini Cooper (7,1%)	5. Ford Focus (6,2%)	5. Opel Insignia (4,5%)	5. Ford GT (6,5%)



Mittelklasse-Sieger: BMW 4er/M4



Bei Kleinwagen vorn: Audi A1/S1



Bester Kompakter: BMW 2er



DTM-Titel verpasst, Leserwahl gewonnen

Mit Daniel Abt geht auch die Kategorie „Formel E“ an einen deutschen Piloten. Seine 27,7 Prozent reichten zum Sieg vor André Lotterer (14,7) und Ex-Champion Sébastien Buemi (12,1).

### Viele Titelverteidiger

Mit René Rast (Tourenwagen), Michael Ammermüller (Markenpokale) und Sabine Schmitz (Langstrecke Nürburgring) gibt es drei weitere Titelverteidiger. DTM-Pilot Rast setzte sich mit 30,9 Prozent der Stimmen vor WTCR-Meister Gabriele Tarquini (17,7) und DTM-Titelträger Gary Paffett (9,5) durch.

Ammermüller, der wie 2017 den Porsche Supercup gewann, holte 34,6 Prozent der Stimmen. Damit lag er klar vor Carrera-Cup-Meister Thomas Preining (13,7) und der Ferrari-Amazone Fabienne Wohlwend (8,8).

Die Saison von Sabine Schmitz fing nach überstandener Krebserkrankung erst spät an, trotzdem gelang ihr mit 17,5 Prozent erneut der Sieg unter den Nordschleifen-Ikonen vor Christian Menzel (15,9) und Jörg Müller (10,9).

Bei den „Sportwagen“ darf sich Super-GT-Meister Jenson Button (21,0 Prozent) über den Sieg vor Philipp Eng (13,8) und Maro Engel (9,3) freuen.

Last but not least holte sich Sébastien Ogier wie im Vorjahr neben dem WM-Titel auch die Krone in der Leserwahl der Kategorie „Rallye“. Mit 23,7 Prozent rangiert er vor Sébastien Loeb (18,2) und Rallycross-Star Mattias

Ekström (14,4). Der beste „Fahrer nach Wahl“ über alle Kategorien war Tobias Müller, der in der Kategorie „Nachwuchs“ 1,7 Prozent der Stimmen erhielt.

Zu den Modellen: Den höchsten Stimmanteil absolut sicherte sich der Fiat/Abarth 500/595/695 mit 41,4 Prozent. In der Kategorie „Mini Cars“ hatte er mit dem Opel Adam (31,4), dem Renault Twingo (9,8) und dem Kia Picanto (5,6) aber auch nur drei Gegner.

Bei den Kleinwagen gewann der Audi A1/S1 (16,3 Prozent) nur knapp vor dem Ford Fiesta (15,4) und dem VW Polo (10,2).

### BMW zweimal Sieger

Das Motto „Viel Feind, viel Ehr“ galt auch diesmal vor allem in der Kategorie der „Sportwagen/Luxusklasse“, wo nicht weniger als 26 Modelle zur Wahl standen. Dass der Porsche 911 bei diesem starken Konkurrenzumfeld mit 20,5 Prozent den Vorjahressieg wiederholte, spricht nur für die Sportwagenbauer aus Zuffenhausen. Dahinter folgten BMW 8er/M8 (7,6) und Audi R8 (7,4).

Bei den Sportwagen „nur“ auf P2, darf BMW sich über Siege in den beiden übrigen Kategorien freuen. In der „Mittelklasse“ lag der BMW 4er/M4 mit 21,6 Prozent der Stimmen vor dem Audi A5/S5/RS 5 (18,6) und dem BMW 6er/M6 (17,5). Die „Kompaktklasse“ mit 18 Kandidaten ging an den BMW 2er mit 16,2 Prozent, womit er recht deutlich vor dem Hyundai i30 (10,6) und dem Audi A3/S3/RS 3 (9,6) lag. ■

## ZUBEHÖR-MARKEN

1. Sportauspuffanlagen



2. Rennsitze/-schalen



3. Sportsitze



4. Federn



5. Felgen



6. Helme



7. Nachrüst-Bremsen/-Bremsbeläge



8. Öle/Schmierstoffe



9. Pflegemittel



10. Rennreifen



11. Straßenreifen



12. Sportfahrwerke



13. Gewindefahrwerke



14. Filter



15. Zündkerzen



16. Spezialisierter Online-Versandhandel Autoteile



René Rast holt erneut die „Tourenwagen“

## FAHRER DES JAHRES

### Langstrecke Nürburgring

1. Sabine Schmitz (17,5%)
2. Christian Menzel (15,9%)
3. Jörg Müller (10,9%)
4. Volker Strycek (10,6%)
5. Kévin Estre (9,4%)

### Rallye

1. Sébastien Ogier (23,7%)
2. Sébastien Loeb (18,2%)
3. Mattias Ekström (14,4%)
4. Thierry Neuville (8,1%)
5. Marijan Griebel (4,3%)

### Markenpokale

1. Michael Ammermüller (34,6%)
2. Thomas Preining (13,7%)
3. Fabienne Wohlwend (8,8%)
4. Holger Baumgartner (5,5%)
5. Vivien Keszthelyi (5,0%)

### Nachwuchsfahrer

1. David Schumacher (18,6%)
2. Kalle Rovanperä (15,3%)
3. Joel Eriksson (9,8%)
4. Sheldon van der Linde (7,7%)
5. Yann Ehrlacher (6,8%)



Höchster Stimmanteil aller Sieger: Mick Schumacher



Rallye-König Ogier gewann auch bei der Leserwahl

# Und jährlich siegt der Doktor



Moto2: Marcel Schrötter

strahlung eines gereiften Mannes, bringen ihm so viele Sympathien, dass er die MotoGP-Kategorie unserer Leserwahl mit 40,1 Prozent der Stimmen zum fünften Mal in Folge gewann und damit fast doppelt so viele Wähler für sich gewinnen konnte wie Weltmeister Marc Márquez. Andrea Dovizioso bleibt den Lesern ein sympathischer Botschafter für seine Marke und seinen Sport. Jorge Lorenzo Kampfgeist und sein Durchhaltevermögen, auch die Ducati zum Sieg zu führen, haben auch die Leser honoriert. Genau wie die Beständigkeit von LCR-Honda-Pilot Cal Crutchlow.

Dass bei Marcel Schrötter endlich der Knoten geplatzt ist, er in Misano das erste Mal aufs GP-Podest steigen konnte und auch danach immer zu den Schnellsten im Feld gehörte, hat die Leser ebenso überzeugt. Deutschlands Hoffnung in der Moto2-WM gewann die Klasse mit über 40 Prozent der Stimmen, das ist mehr als viermal so viel wie Weltmeister Francesco Bagnaia für sich gewinnen konnte. Dessen WM-Kontrahent Miguel Oliveira folgt ihm bei der Leserwahl noch knapper als in der WM.

Dominique Aegerter's Bemühungen, die KTM von Kiefer Racing nach vorn zu bringen, wurden ebenfalls belohnt. Der Halbbruder von Valentino Rossi, Luca Marini, der seinem Bruder beim Speed nacheifert, erntete ganz nach Familientradition auch Sympathien.

Dass Philipp Öttl es seinem Vater gleichgetan und in Jerez ganz oben auf dem Siegerpodest gestanden hat, sicherte ihm auch in diesem Jahr den Sieg in der Moto3 vor den WM-Kontrahenten Marco Bezzecchi und Jorge Martín. Enea Bastianini und John McPhee vervollständigen die ersten fünf.

Dass Sandro Cortese die Supersport-WM gewonnen hat und die Nachricht sich schnell ver-

Bei den Fans steht Valentino Rossi weiterhin ganz oben. Der neunfache Weltmeister gewann die Leserwahl das fünfte Jahr in Folge. Bei den Motorrädern ist die scheidende Ducati Panigale R der Liebling der Massen.

Von: **Imre Paulovits**

**E**r ist wie ein guter Wein: Mit dem Alter wird er immer beliebter. Valentino Rossi ist nun 40 Jahre alt, aber seine Popularität wächst immer weiter. Auch wenn er im Vorjahr weiterhin technische Probleme zu beklagen hatte und so keinen einzigen Sieg erringen konnte – sein Kampfgeist, der Siegeswille sowie die mentale Stärke und die Leidenschaft, durch die er weiterhin gegen deutlich jüngere Gegner konkurrenzfähig bleibt, gepaart mit dem Charisma und der Aus-

## ZUBEHÖR-MARKEN

1. Auspuffanlagen	
2. Bremsbeläge	
3. Fahrwerke	
4. Helme	
5. Motorradbekleidung	
6. Öle/Schmierstoffe	
7. Pflegemittel	
8. Rennreifen	
9. Straßenreifen	
10. Uhren	



Moto3: Philipp Öttl



Superbike-WM: Sandro Cortese



Straßensport National: Kevin Wahr

breitete, dass er auch bei den Superbikes gut klarkommt, besicherten ihm den Sieg, ebenfalls mit über 40 Prozent der Stimmen – und den meisten, die ein Fahrer dieses Jahr bei der Leserwahl für sich verbuchen konnte.

Weltmeister Jonathan Rea konnte sich vor Superstock-1000-Europameister Markus Reiterberger behaupten, Ana Carrasco konnte mit ihrem WM-Titel auch unsere Leser überzeugen. Auch Jungvater Randy Krumme-

nacher hat viele Sympathien bei den Lesern.

Im nationalen Straßensport wurde Kevin Wahr zum liebsten Deutschen in der international offenen Meisterschaft, immerhin konnte IDM-Superbike-Meister Ilya Mikhailchik sich zwischen die Deutschsprachigen schieben.

Ken Roczen gewann die Motocross-Klasse vor Max Nagl, Larissa Papenmeier schlug die MXGP-Superstars Jeffrey Herlings und Toni Cairoli.

Die Kategorie Offroad/Bahnsport ging an Langbahn-Weltmeister Martin Smolinski vor Dakar-Sieger Matthias Walkner und Freestyle-Europameister Luc Ackermann.

Die Nachwuchsklasse gewann mit Can Öncü der jüngste Grand-Prix-Sieger aller Zeiten.

Aber wir alle haben durch die Wahl etwas dazugewonnen und dazugelernt. Dafür wollen wir uns bei allen Teilnehmern herzlich bedanken. ■

## FAHRER DES JAHRES

### MotoGP

1. Valentino Rossi (40,1%)
2. Marc Márquez (20,8%)
3. Andrea Dovizioso (12,6%)
4. Jorge Lorenzo (3,4%)
5. Cal Crutchlow (3,2%)

### Moto2

1. Marcel Schrötter (40,4%)
2. Francesco Bagnaia (9,9%)
3. Miguel Oliveira (9,6%)
4. Dominique Aegerter (7,6%)
5. Luca Marini (6,3%)

### Moto3

1. Philipp Öttl (36,1%)
2. Marco Bezzecchi (20,6%)
3. Jorge Martín (19,7%)
4. Enea Bastianini (4,9%)
5. John McPhee (2,7%)

### Superbike/SSP/SST

1. Sandro Cortese (40,6%)
2. Jonathan Rea (18,8%)
3. Markus Reiterberger (13,0%)
4. Ana Carrasco (5,2%)
5. Randy Krummenacher (4,5%)

### Straßensport National

1. Kevin Wahr (24,4%)
2. Stefan Kerschbaumer (9,9%)
3. Max Enderlein (9,2%)
4. Ilya Mikhailchik (7,4%)
4. Julian Puffe (7,4%)
4. Dominic Schmitter (7,4%)

### Motocross

1. Ken Roczen (26,7%)
2. Max Nagl (18,8%)
3. Larissa Papenmeier (15,9%)
4. Jeffrey Herlings (10,5%)
5. Toni Cairoli (10,1%)

### Offroad/Bahnsport

1. Martin Smolinski (15,3%)
2. Matthias Walkner (14,4%)
3. Luc Ackermann (11,6%)
4. Toni Bou (8,5%)
4. Dennis Schröter (8,5%)

### Nachwuchsfahrer

1. Can Öncü (29,6%)
2. Lucas Eisenfeld (10,6%)
3. Tom Koch (9,6%)
4. Michael Härtel (7,8%)
5. Marco Fetz (7,4%)

## MODELLE DES JAHRES

### Sportler

1. Ducati Panigale R (24,4%)
2. BMW S 1000 RR (20,6%)
3. Kawasaki ZX-10RR Ninja (11,7%)
4. Aprilia RSV-4 RF (8,3%)
5. Yamaha YZF-R1M (5,4%)

### Enduro/Supermoto

1. KTM 450 EXC-F (17,1%)
2. KTM 450 Rally (11,4%)
3. Honda CRF 450 Ra. (8,8%)
4. Husqvarna FS 450 (7,2%)
5. KTM 350 EXC-F (4,5%)

### Naked Bikes

1. Triumph Street Triple (49,8%)
2. Kawasaki Z650 (23,1%)
3. Suzuki SV 650 (20,4%)



Sportler: Ducati Panigale R



Enduro/Supermoto: KTM 450 EXC-F



Motocross: Ken Roczen



Naked Bikes: Triumph Street Triple

## DIE GEWINNER

### Gewinner 1. Preis:

Michael Martin,  
D-30559 Hannover  
**1 RACEROOM Renn-  
simulator RR3055**

### Gewinner 2. Preis:

Nic Dechamps,  
D-82211 Herrsching  
**1 KW-Gewindefahrwerk**

### Gewinner 3. Preis:

Jürgen Rauch,  
D-12437 Berlin  
**1 VIP-Rennwochenende  
bei der DTM für zwei mit  
HANKOOK**

### Gewinner 4. Preis:

Dieter Waschiczek,  
D-73491 Neuler  
**1 ADAC-GT-Masters-VIP-  
Woche für zwei mit  
MANN-FILTER**

### Gewinner 5. Preis:

Sandra Helfer,  
D-93142 Maxhütte-Haidhof  
**1 Satz BBS-Leichtmetall-  
räder**

### Gewinner 6. Preis:

Robert Merz,  
D-74423 Obersontheim  
**1 Satz HANKOOK-Reifen**

### Gewinner 7. Preis:

Raffael Schubiger,  
CH-5400 Baden  
**1 Satz MANN-FILTER für  
Ihr Auto + exklusives  
Spark-Modellauto**



Suzuki-Werkspilot Joan Mir war als Achter bester MotoGP-Rookie beim WM-Auftakt. Im MSA-Interview erklärt der Moto3-Weltmeister von 2017, wie er den Aufstieg in die MotoGP so schnell bewältigen konnte und was er noch lernen muss.

Von: **Imre Paulovits**

**Wie waren Sie mit Ihrem ersten MotoGP-Wochenende zufrieden?**

Es war großartig. Ich bin gleich im ersten Rennen mit den Top-Piloten mitgefahren und habe eine Menge von ihnen gelernt. Ich hatte nicht erwartet, dass ich gleich mit ihnen mitkämpfen kann, und deshalb bin ich auch sehr glücklich. Es war nur schade, dass zum Schluss mein weicher Reifen am Ende war und ich nichts mehr machen konnte. Ich habe versucht, die Reifen zu schonen, aber am Ende war es doch nicht genug.

**War Ihre Reifenwahl womöglich falsch?**

Nein, ganz sicher nicht, sonst hätten wir nicht an der Spitze mitkämpfen können. Am Ende hätte ich etwas mehr gebraucht. Aber es war ein gutes Rennen, und Suzuki hat einen guten Job gemacht.

**Welche Stärken und welche Schwächen haben Sie an der Suzuki ausgemacht?**

Uns fehlt es etwas an Topspeed. Honda hat da einen guten Schritt nach vorn gemacht, und Ducati ist wirklich stark auf den Geraden. Wir sind aber näher dran,



Joan Mir

**Geburtstag:** 01.09.1997  
**Geburtsort:** Palma de Mallorca (E)  
**Herkunftsland:** Spanien

**WM-KARRIERE**  
2016: Moto3, KTM (5.)  
2017: Moto3, Honda (1.)  
2018: Moto2, Kalex (6.)  
2019: MotoGP, Suzuki, (zurzeit 8.)

**Hobbys**  
Dirt Track, Supermoto

# „Weiß jetzt, wie Dovizioso, Márquez und Rossi fahren“

näher als letztes Jahr, wir brauchen aber noch ein wenig mehr. Dafür sind wir auf der Bremse und in den Kurven sehr stark.

## Wo sehen Sie die Suzuki im Vergleich zu den anderen Motorrädern?

Was ich bislang gesehen habe ist, dass die Ducati auf den Geraden sehr schnell ist, dafür bremsen ihre Fahrer sie in der Mitte der Kurven weiter herunter. Die Suzuki ist mehr wie die Yamaha zu fahren, mit viel Kurvenspeed.

## Kommt die Suzuki mit ihrem Charakter einem Rookie entgegen?

Das kommt sicherlich auf den Fahrstil an. Ich habe die Ducati, die Yamaha oder die KTM nicht probiert, wie Bagnaia, Quartararo oder Oliveira, deshalb kann ich nicht sagen, wie die sind. Aber ich denke, die Suzuki ist ein wirklich gutes Motorrad.

## Waren Sie am Start nervös?

Natürlich, aber nicht zu sehr. Ich war mehr aufgeregt als nervös. Das war gut, denn so kann man seinen Körper sehr schnell aktivieren. Die ersten Runden des Rennens waren wirklich gut. Ich war stark und konnte an der Spitze mithalten. Doch zum Schluss war mein Reifen völlig am Ende. Wir hatten gedacht, dass er bis zum Schluss reichen würde, aber die letzten beiden Runden hatte ich wirklich Probleme. Wenn ich jetzt zurückblicke, hätte ich den Reifen vielleicht noch etwas mehr schonen können. Jetzt weiß ich, dass ich die Front ein wenig mehr belasten kann und dafür den Hinterreifen etwas mehr schonen muss. Beim harten Bremsen verschleißt man unsere Reifen nicht so stark, dafür beim Gasgeben. Das habe ich jetzt gelernt. Jetzt weiß ich wieder etwas besser, welchem Weg ich folgen muss, und das ist gut.

## Was haben Sie von den Top-Fahrern gelernt?

Eine ganze Menge. Ich wusste ja nicht, wie ein MotoGP-Rennen von innen aussieht, jetzt weiß ich es. Ich habe mit all meinen Sinnen

versucht zu beobachten, was die anderen da vorne machen, was nicht, wann sie pushen und wann nicht. So habe ich jetzt gesehen, wie man ein solches Rennen managt. Es war beeindruckend zu sehen, wie Dovi das macht. Ich habe aber auch gesehen, dass die Suzuki sehr gut funktioniert, beide Fahrer waren ja ganz vorn dabei. Das war ja, worauf wir hingearbeitet haben, und wir sind sehr glücklich, dass es möglich war. Ich habe aber vor allem gelernt, wie man die Reifen schont.

„Habe versucht, mit allen meinen Sinnen zu beobachten, was die anderen da vorne machen. Es war beeindruckend zu sehen, wie Dovizioso sein Rennen managt.“

Joan Mir

## Hat es an dem Wochenende noch andere Überraschungen für Sie gegeben?

Als wir in FP4 den Tank vollgemacht haben, hat es mich gewundert, wie gut meine Pace gleich war. Es war erst das zweite Mal, dass ich mit vollem Tank fuhr, wir hatten es in den Tests im Winter nur einmal probiert. Und demgegenüber habe ich meine Pace um eine Sekunde verbessert, das hat mich selbst überrascht. Dafür hat es mich danach gewundert, dass ich im Qualifying, als es etwas kühler wurde, nicht mehr ganz mithalten konnte, und ich nur Elfter war. Da konnte ich einfach nicht mehr pushen, die anderen schon. Ich hatte schon eine Position zwischen sechs und acht erwartet, denn ich hatte mich zuvor das ganze Wochenende wohl auf dem Motorrad gefühlt. Aber gleich, als ich das Quali begonnen habe, habe ich dieses Gefühl vermisst. Der Reifen fühlte sich zu kalt an, und ich hatte eine Menge Rutscher. So konnte ich nur eine

halbwegs schnelle Runde zustande bringen.

## Was war da genau das Problem?

Die linke Seite des Vorderreifens war nicht auf Temperatur, so hatte ich in den Linkskurven keinen Grip. Das ist dann ein merkwürdiges Gefühl, dass man plötzlich nicht mehr pushen kann.

## Hat es Sie nicht noch mehr überrascht, als Sie am Freitag mehrfach die Zeitentabelle anführten?

Es stimmt schon, als ich das erste Mal P1 auf meinem Display gesehen habe, war ich wirklich überrascht und glücklich. Wir hatten gleich am ersten Testtag noch einen Schritt gegenüber den Tests gemacht, und ich habe mich noch besser auf dem Motorrad gefühlt, dadurch bin ich auch besser gefahren. Da habe ich aber auch gleich gemerkt, in welchen Bereichen ich noch zulegen kann. Das war wirklich eine gute Nachricht. Mir war aber auch gleich klar, dass die anderen noch etwas im Köcher haben müssen.

## Was ist für Sie der größte Unterschied zwischen der Moto2 und der MotoGP?

Es ist ein Riesenunterschied. Da ist erst einmal die Motorleistung. Davon haben die MotoGP-Bikes eine Menge, und das ist an allen Stellen der Rennstrecke extrem

beeindruckend. Auch der Aufwand eines MotoGP-Werksteams ist um ein Vielfaches größer. Ich kann mich wirklich glücklich schätzen, dass ich nun ein Teil des Suzuki-Werksteams bin.

## Was hat sich für Sie seit der ersten Testfahrt mit der MotoGP-Suzuki im letzten November in Valencia geändert?

Als Erstes habe ich seither gut 200 Runden mehr mit dem Motorrad. Es fühlt sich schon wie mein Motorrad an, ich muss mich aber noch weiter daran gewöhnen. Es gibt noch so viel in dieser Klasse zu lernen, was ich noch nicht weiß. Aber ich denke, mit den Schritten, die wir gemacht haben, können wir zufrieden sein. Und ich bin mit meiner Anpassung wirklich glücklich. Aber wir müssen weiterarbeiten. Die MotoGP ist die höchste Klasse, und dort wird auf dem höchsten Level, den es gibt, gefahren. Die Fahrer haben viel Erfahrung mit ihren Motorrädern. Und alles Wissen, das man hat, ist noch immer nicht genug. Bei den Tests hatte ich noch nicht die Möglichkeit, anderen Piloten hinterherzufahren. Am Katar-Wochenende habe ich Dovizioso, Viñales, Rossi und Márquez das erste Mal aus der Nähe gesehen. Da habe ich unterschiedliche Fahrstile gesehen. Und das hat mir erst gezeigt, was alles möglich ist. ■



Gleich vorn: Joan Mir (#36) vor Alex Rins (#42), Maverick Viñales und Petrucci

Motorrad-WM

# Die Pläne visualisiert

Nachdem Carmelo Ezpeleta für das Projekt des Indonesien-Grand-Prix auch die Unterstützung von Indonesiens Präsident Joko Widodo zugesichert bekam, wurden nun erste Bilder des einzigartigen Straßenkurses gezeigt.

Von: Imre Paulovits

**B**ei dem auf der Insel Lombok, östlich der bekannten Ferieninsel Bali entstehenden Ferien-Ressort, in dessen Straßennetz der 4,32 Kilometer lange Straßenkurs eingebettet sein wird, wurde alles so geplant, dass die

Auslaufzonen und Kiesbetten, die die FIM für eine Strecke der Motorrad-WM fordert, mit integriert sind.

Die Bilder zeigen nun, dass die Strecke trotz dieser Gegebenheiten für die Fahrer nicht anders aussehen wird als andere moderne Rennstrecken. Nicht nur die Randbebauung ist wie die einer permanenten Rennstrecke, auch der Start-Ziel-Bereich mit seinen Tribünen und das angeschlossene Fahrerlager entsprechen der gewohnten Architektur. Dafür ist das sonstige Ambiente von exotischer Schönheit. In der Mitte der Rennstrecke befindet sich ein Hotel-Komplex, rings um ihn herum dicht bewaldete Hänge, auch das Meer wird wie auf Phillip Island ins Sichtweite sein. ■



Mandalika Circuit: Zwischen Ferienanlagen, Tropenwald und Meer

## NACHRICHTEN

### MOTOGP

Aprilia feierte am Samstag in Mugello ein Fest, an dem die 54 Weltmeistertitel des Herstellers aus Noale gewürdigt wurden. Neben den aktuellen Werks-Piloten kamen auch Max Biaggi, Loris Capirossi, Manuel Poggiali, Alex Gramigni und Roberto Locatelli, um mit den Fans zu feiern. Dabei wurde die RSV4 1100 X gezeigt, das Sondermodell zum Zehnjahresjubiläum des RSV4-Projekts, das bei 165 kg Trockengewicht 224 PS hat und die diesjährigen Farben des Gresini-Teams trägt. Zur ersten Ausgabe der Aprilia All Stars kamen gut 10 000 Fans.

### MOTOGP

Die Strecke von Termas de Río Hondo wurde 2018 neu asphaltiert

und stellte im Vorjahr bei wechselhaftem Wetter die Fahrer vor allerlei Herausforderungen. Da weiterhin mit harter Beanspruchung der Reifen gerechnet wird, hat Michelin nun symmetrische Reifen in hart, mittel und Soft vorbereitet.

### MOTORRAD-WM

Es ist fast 63 Jahre her, dass der ehemalige BMW- und NSU-Werksfahrer Hans Baltisberger am 26. August 1956 auf dem Straßenkurs von Most tödlich verunglückte. Der damals 31-Jährige errang posthum seinen zweiten DM-Titel, seine Gedenkstätte wird in Most noch heute gepflegt. Letzte Woche ist die Schwester des aus einer Ärztfamilie stammenden Baltisberger verstorben.

Motorrad-WM

# Vorschau GP Argentinien

## ZEITPLAN

GP Argentinien/Termas de Río Hondo (alle Zeitangaben in MEZ/MESZ)

### Freitag, 29. März 2019

13.00–13.40	Moto3	1. freies Training
13.55–14.35	Moto2	1. freies Training
14.50–15.35	MotoGP	1. freies Training
17.15–17.55	Moto3	2. freies Training
18.10–18.50	Moto2	2. freies Training
19.05–19.50	MotoGP	2. freies Training

### Samstag, 30. März 2019

13.00–13.40	Moto3	3. freies Training
13.55–14.35	Moto2	3. freies Training
14.50–15.35	MotoGP	3. freies Training
16.35–16.50	Moto3	Qualifying 1
17.00–17.15	Moto3	Qualifying 2
17.30–17.45	Moto2	Qualifying 1
17.55–18.10	Moto2	Qualifying 2
18.25–18.55	MotoGP	4. freies Training
19.05–19.20	MotoGP	Qualifying 1
19.30–19.45	MotoGP	Qualifying 2

### Sonntag, 1. Juli 2018

14.40–15.00	Moto3	Warm-up
15.10–15.30	Moto2	Warm-up
15.40–16.00	MotoGP	Warm-up
17.00	Moto3	Rennen, 21 Rd.
12.20	Moto2	Rennen, 23 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 25 Rd.

## STATISTIK

GP Argentinien/Termas de Río Hondo

### Sieger 2018

Moto3: Marco Bezzecchi (I), KTM  
Moto2: Mattia Pasini (I), Kalex  
MotoGP: Cal Crutchlow (GB), Honda

### Pole-Position 2018

Moto3: Tony Arbolino (I), Honda, 1.53,782 (= 152,0 km/h)  
Moto2: Xavi Vierge (E), Kalex, 1.56,137 (= 148,9 km/h)  
MotoGP: Jack Miller (AUS), Ducati, 1.47,153 (= 161,4 km/h)

### Schnellste Runde 2018

Moto3: Jorge Martín (E), Honda, 1.55,968 (= 149,1 km/h)  
Moto2: Xavi Vierge (E), Kalex, 1.44,329 (= 165,8 km/h)  
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda 1.39,902 (= 173,1 km/h)

### Rundenrekord

Moto3: Miguel Oliveira (P), KTM, 1:48,977 (= 158,7 km/h) (2015)  
Moto2: Jonas Folger (D), Kalex, 1.43,001 (= 167,9 km/h) (2015)  
MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha, 1:39,019 (= 174,7 km/h) (2015)

## STAND DER MOTORRAD-WM 2019

### MotoGP

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Andrea Dovizioso (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati Di16 GP 19	25
2. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	20
3. Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V	16
4. Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	13
5. Valentino Rossi (I)	Monster Energy Yamaha	Yamaha YZR-M1	11
6. Danilo Petrucci (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati Di16 GP 19	10
7. Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha	Yamaha YZR-M1	9
8. Joan Mir (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	8
9. Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V	7
10. Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP	6

### Moto2

1. Lorenzo Baldassari (I)	Join Contract Pons 40	Kalex	25
2. Thomas Lüthi (CH)	Dynavolt Intact GP	Kalex	20
3. Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	16
4. Remy Gardner (AUS)	SAG Team	Kalex	13
5. Augusto Fernández (E)	Join Contract Pons 40	Kalex	11
6. Sam Lowes (GB)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex	10
7. Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	9
8. Luca Marini (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	8
9. Enea Bastianini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex	7
14. Jesko Raffin (CH)	NTS RW Racing GP	NTS	2

### Moto3

1. Kaito Toba (J)	Honda Team Asia	Honda	25
2. Lorenzo Dalla Porta (I)	Leopard Racing	Honda	20
3. Aron Canet (E)	Max Racing Team	KTM	16
4. Marcos Ramírez (E)	Leopard Racing	Honda	13
5. Celestino Vietti (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	11
6. Albert Arenas (E)	Angel Nieto Team	KTM	10
7. Raúl Fernández (E)	Angel Nieto Team Moto3	KTM	9
8. Niccolò Antonelli (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda	8
9. Romano Fenati (I)	Snipers Team	Honda	7
10. Jakub Kornfeil (CZ)	Prüstel GP	KTM	6

**MANN  
FILTER**

# Beste Filtermarke 2018.

Wir sagen Danke und geben weiter Vollgas für Sie.

LESERWAHL

**BEST BRAND  
2018**

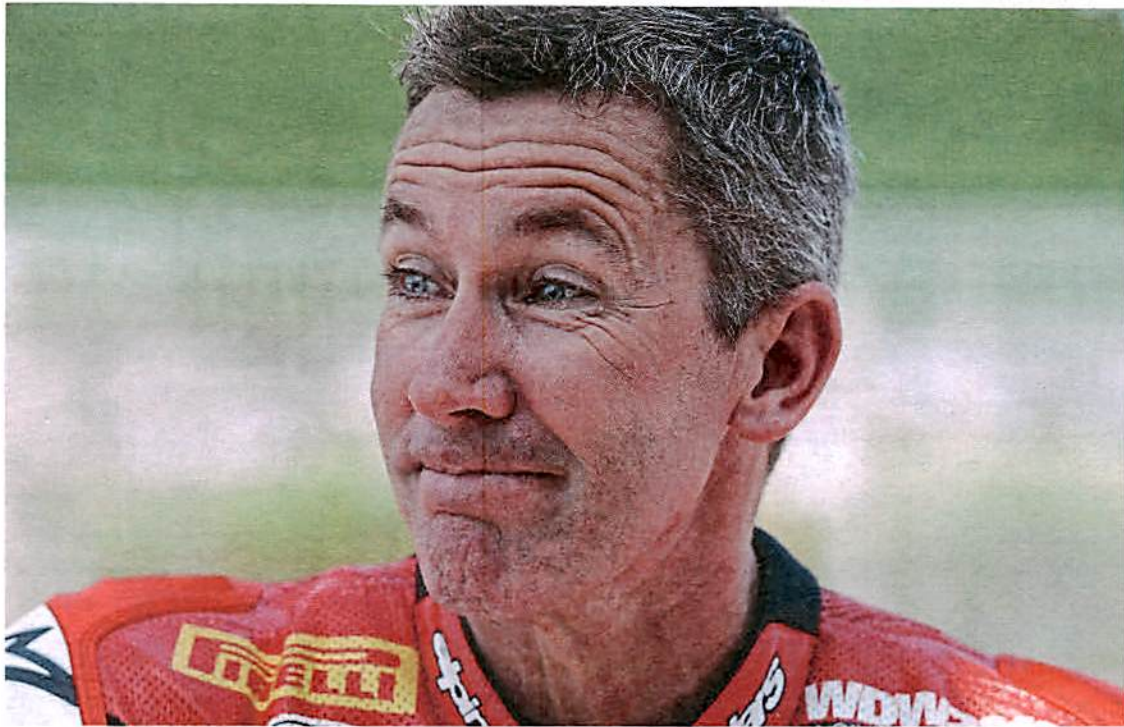
KATEGORIE AUTOMOBIL  
Filter  
Heft 15/19

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**



MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.  
[www.mann-filter-motorsport.com](http://www.mann-filter-motorsport.com)

# Halbes Jahrhundert Baylisstic



Troy Bayliss

**Geburtstag:** 30. März 1969  
**Geburtsort:** Taree (AUS)  
**Herkunftsland:** Australien

## WM-KARRIERE

1997: 250-GP, Suzuki (27.), SBK, Suzuki (20.)  
 2000: SBK, Ducati (6.)  
 2001: SBK, Ducati (1.)  
 2002: SBK, Ducati (2.)  
 2003: MotoGP, Ducati (6.)  
 2004: MotoGP, Ducati (14.)  
 2005: MotoGP, Honda (15.)  
 2006: SBK, Ducati (1.), MotoGP, Ducati (19.)  
 2007: SBK, Ducati (4.)  
 2008: SBK, Ducati (1.)  
 2015: SBK, Ducati (24.)

## HOBBYS

Dirt Track, Superbike

Über ein Jahrzehnt, nachdem er als ungeschlagener Weltmeister zurücktrat, zieht Troy Bayliss die Fans noch immer in seinen Bann. Am Samstag wird er 50 Jahre alt und kann einfach nicht aufhören.

Von: Imre Paulovits

Es ist einfach nicht zu bremsen. Vor einem Monat, beim Auftakt zur Australischen Superbike-Meisterschaft auf Phillip Island, hatte Troy Bayliss zwei Stürze bei über 300 km/h, brach sich dabei einige Finger und konnte trotzdem die Woche danach kaum erwarten. Da wurde seine Panigale V4 R geliefert, und mit der will er die Konkurrenz wieder aufmischen wie in seinen besten Tagen. Dass dabei nun das fünfte X vor seinem Alter steht, stört ihn nicht, auch die Konkurrenz hat deshalb nicht weniger Respekt vor ihm. Schließlich hat er letztes Jahr schon mit der Zweizylinder gewonnen.

Es ist aber nicht nur dieser Siegeswille bis ins höhere Alter, der ihm bei den Fans eine solche Sonderstellung einräumt. Der Australier ist einfach immer einer von ihnen geblieben. Wie hoch

er noch immer im Kurs ist, konnte man bei der Versteigerung der Ducatis Panigale V4 S, die bei der letzten World Ducati Week am Race of Champions teilgenommen hatten, in barer Münze messen: Die von Troy Bayliss ging für 120 000 Euro weg, die zweitteuerste war die von Andrea Dovizioso für 64 000 Euro!

## Später Aufstieg

Was in Troy Bayliss steckt, zeigte er 1997 bei seinen Wildcard-Einsätzen in der Superbike-WM und den 250ern auf Phillip Island. Mit der Suzuki GSX-R 750 fuhr er zweimal auf P5, mit der nicht wirklich konkurrenzfähigen 250er Suzuki wurde er nach beherzter Fahrt Sechster. Danach schlug er sich in der British Superbike durch, bis sich Carl Fogarty 2000 verletzte

und Ducati Bayliss auf sein Motorrad setzte. Dieser bedankte sich ein Jahr später mit dem WM-Titel. 2002 sah es noch besser aus: Bayliss gewann gleich die ersten sechs Rennen der Saison, und bis zum ersten der beiden Läufe in Laguna Seca hatte er 14 der ersten 17 Rennen gewonnen.

Doch dann gewann Colin Edwards bei der größten Aufholjagd aller Zeiten jedes der neun noch verbliebenen Rennen und schnappte Bayliss beim epischen Finale von Imola den Titel weg. Wie sich die beiden danach umarmten und sich gemeinsam in die MotoGP verabschiedeten, war einer der menschlich berührendsten Augenblicke der Motorrad-Geschichte.

Auch wenn Bayliss in der MotoGP gleich blendend zurechtkam

und mit seiner Kampfstärke sogar bei Valentino Rossi richtig gegenhielt, konnte er in drei Jahren keinen einzigen Grand Prix gewinnen und kehrte 2006 in die Superbike-WM zurück. Er wurde gleich wieder Weltmeister, und nach Saisonschluss konnte er beim MotoGP-Finale statt des verletzten Sete Gibernau fahren. Er nahm seinen Superbike-WM-Crewchief Ernesto Marinelli und Superbike-Teamchef Davide Tardozzi mit und gewann auf dem ihm unbekanntem Motorrad und mit fremden Reifen das Rennen.

## Rücktritt vom Rücktritt

Damit hatte er seine Rechnung mit der MotoGP beglichen. Er kehrte in die Superbike-WM zurück und nahm 2008 nach dem dritten WM-Titel, einem Wochenende mit Pole-Position, zwei Siegen und Rundenrekord in Portimão seinen Abschied.

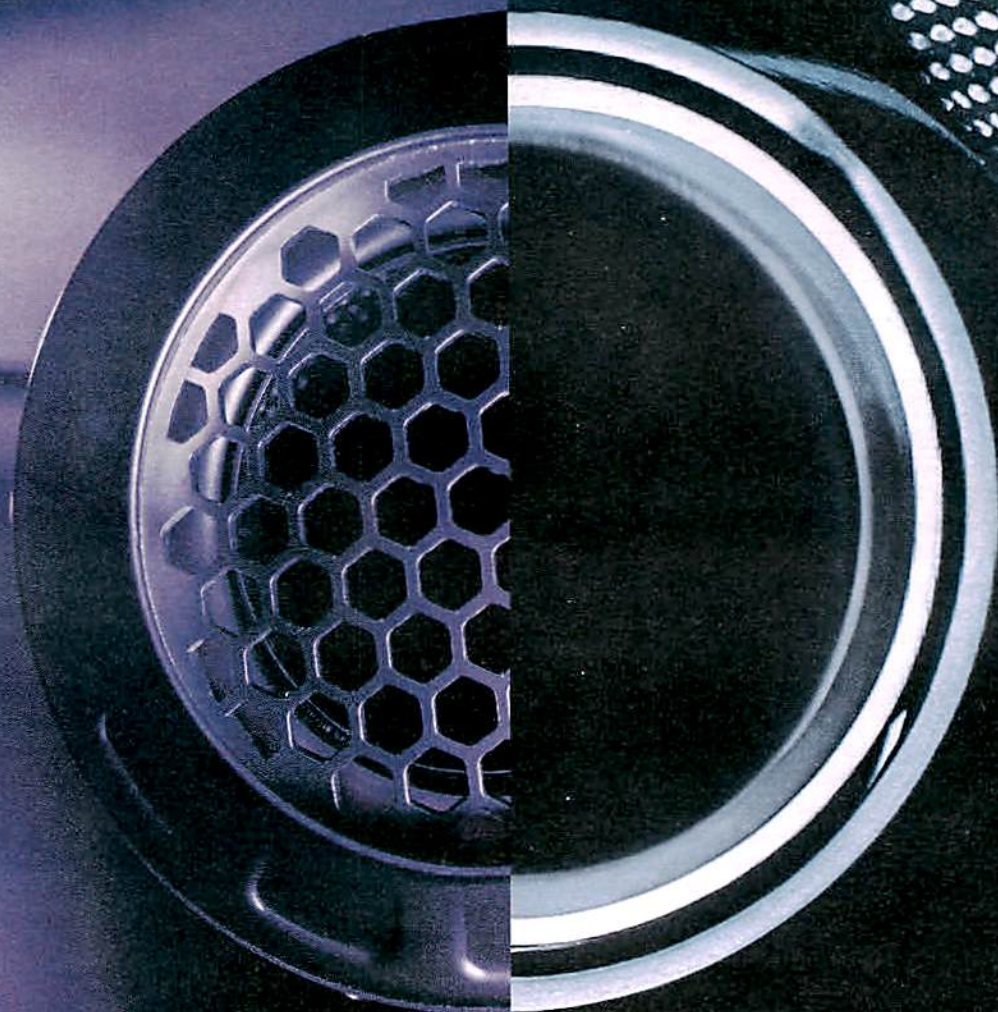
2015 kam er für den verletzten Davide Giugliano zurück. Obwohl er sich nicht vorbereiten konnte, kämpfte er zumindest in den ersten Rennrunden gnadenlos mit der jungen Generation.

Als sein Sohn Oli ins Rennalter kam, entschied sich Bayliss 2018, ihn zu begleiten und auch, selbst wieder zu fahren.

Herzlichen Glückwunsch zum 50., Troy, und Hals- und Beinbruch! ■



Der Stoff für Legenden: Troy Bayliss (#12) gewinnt den Valencia-GP 2006



# IN BEIDEN WELTEN ANERKANNT

Obwohl sich die Welten des Automobil- und Motorradrennsports unterscheiden, wird die außergewöhnliche Qualität und Performance der Akrapovič Abgasanlagen in beiden anerkannt.

 **AKRAPOVIČ**

AKRAPOVIČ D.D., MALO HUDO 8A, 1295 IVANČNA GORICA, SLOWENIEN  
[WWW.AKRAPOVIC.COM](http://WWW.AKRAPOVIC.COM)

# „Uns fehlen um die 25 PS“

Superbike-Weltmeister Jonathan Rea ist durch die neue Ducati und Álvaro Bautista in eine ganz neue Situation gekommen. Im MSA-Interview schildert der 32-Jährige, wie schwer die Situation wiegt und ob er einen Ausweg sieht.

Von: Imre Paulovits

**Es sieht so aus, dass zweite Plätze derzeit das Beste sind, das Sie gegen Álvaro Bautista erreichen können.**

Ja. Die Pace von Álvaro und Ducati ist einfach auf einem anderen Level. Das Beste, was in Australien und auch in Buriram drin war, waren zweite Plätze, und die haben wir auch erreicht. Zuletzt hatte ich auch viel Druck von Alex Lowes, er hat sowohl im Sprintrennen als auch im zweiten Rennen in Buriram mit mir mithalten können. Ich hatte zum Schluss aber etwas Extra, und so konnte ich auch dort die zweiten Plätze sichern. Dafür muss ich meinem Team danken, dass sie mir ein richtig gutes Motorrad vorbereitet haben. Es gibt immer etwas zu tun, um das Paket zu verbessern. In Buriram hätten wir eine bessere Stabilität vorne haben können, speziell, als der Vorderreifen in der zweiten Rennhälfte begann, sich etwas zu bewegen. So konnte ich in den Sektoren, in denen ich stark war, meinen Rhythmus nicht ganz fahren. Sonst habe ich wirklich alles rausgeholt, was rauszuholen war. Es waren sicherlich nicht die wunderbarsten Rennen, aber hinter meinem Visier habe ich 110 Prozent gegeben, und ich habe zu Beginn der Rennen versucht, so lange es geht im Windschatten von Bautista mitzuhalten. Aber von da an, wo ich diesen Zug nicht mehr hatte, konnte ich nur noch mein eigenes Rennen fahren und meine eigenen Erwartungen erfüllen. Jetzt kann ich nur auf eine Besserung in Europa hoffen.

**Haben Sie sich abgesehen von Bautista gegenüber dem Vorjahr verbessert?**

Ja, eine ganze Menge. Die Rennzeiten sind viel schneller als letz-



KAWASAKI

tes Jahr, wir haben das Paket der ZX-10RR klar verbessert. Das 2019er-Modell ist viel besser für mich, und wir nutzen das Potenzial des Motors gänzlich aus. Aber natürlich wollen wir immer mehr. Wir versuchen in den nächsten Rennen, unsere Beschleunigung zu verbessern, indem wir unser Kurvenausgangstempo erhöhen und dadurch mehr Speed auf die Geraden hinaustragen.

**Wie können Sie mit dieser Situation umgehen?**

Es ist wahr, ich muss mich wieder daran gewöhnen, nicht mehr zu gewinnen. Ich will mich nicht daran gewöhnen, aber im Moment sind Álvaro und Ducati die Referenz. Ich fühle mich mental sehr stark, ich akzeptiere die Situation so, wie sie ist. Ich mache einfach weiter, ziehe mein Ding

„Wir versuchen in den nächsten Rennen unsere Beschleunigung zu verbessern, indem wir unser Kurvenausgangstempo erhöhen.“

Jonathan Rea

durch, und ich hoffe, dass irgendwann Strecken kommen, die uns besser passen. Jeder spricht von dem Speed der Ducati, aber Álvaro macht einen großartigen Job. Er kann die Pace bis zum Ende der Rennen halten, ich kann nur meinen Hut vor ihm und seinem Team ziehen. Er bringt mich dazu, noch härter zu arbeiten.



Harte Zeiten: Weltmeister Rea (#1) muss Bautista (#19) hinterherfahren

WORLDSBK



Jonathan Rea

**Geburtstag:** 2. Februar 1987  
**Geburtsort:** Ballymena (GB)  
**Herkunftsland:** Nordirland

**WM-KARRIERE**

- 2008: SSP, Honda (2.)
- 2009: SBK, Honda (5.)
- 2010: SBK, Honda (4.)
- 2011: SBK, Honda (9.)
- 2012: SBK, Honda (5.)
- 2013: SBK, Honda (9.)
- 2014: SBK, Honda (3.)
- 2015: SBK, Kawasaki (1.)
- 2016: SBK, Kawasaki (1.)
- 2017: SBK, Kawasaki (1.)
- 2018: SBK, Kawasaki (1.)
- 2019: SBK, Kawasaki (zurzeit 2.)

**HOBBYS**

Radfahren, Motocross, Kochen

**Von welchen Strecken erwarten Sie, dass sie dort mithalten können?**

Das ist jetzt sehr schwer zu sagen. Ich weiß aber, dass die Saison sehr lang ist, man muss 39 Rennen über die Runden bringen, nicht nur sechs. Wir sind eines der besten Teams im Paddock, wir versuchen, das Beste aus dem Motorrad herauszuholen. Ich verliere den Glauben an meine Fähigkeiten nicht, es wird drauf ankommen, wie stark wir auf Strecken wie Imola, Portimão, Magny-Cours, Laguna Seca oder Assen sind, wo das Setup entscheidend ist.

**Würde es etwas ausmachen, wenn das Drehzahllimit der Ducati gesenkt wird?**

Die 250 Umdrehungen sind Peanuts. Letztes Jahr sind uns 1400 Umdrehungen genommen worden, und ich konnte trotzdem noch schneller fahren. Wenn man die Drehzahl senkt, verschiebt man nur das Leistungsband. Ich denke nicht, dass sich dadurch etwas ändern wird. Letztes Jahr habe ich viele Rennen gewonnen, aber nur mit einer oder wenigen Sekunden Vorsprung. Was Bautista jetzt aufgeführt hat, ist die komplette Demontage. Die Ducati hat unheimlich Power, uns fehlen um die 25 PS. Die Lücke ist riesig. Jetzt ist es an uns, sie zu schließen. ■

IDM Superbike 1000

# Neue BMW im Test

Die BMW-Piloten Julian Puffe und Ilya Mikhachik konnten letzte Woche insgesamt fünf Tage mit der brandneuen BMW S 1000 RR in Almeria testen.

Von: **Toni Börner**

**D**ie Vorstufen-Bikes für die IDM-Saison wurden direkt an der Strecke aufgebaut. „Das war ziemlich aufregend“, so Puffe. „Wir hatten natürlich noch ein paar Kinderkrankheiten zu beheben und sind an den ersten vier Tagen nicht viel zum Fahren gekommen. Am fünften Tag konnten wir dann längere Stints fahren und auch etwas am Fahrwerk arbeiten.“

Puffe schwärmte, mit seiner neuen Maschine bereits schneller als im letzten Jahr mit der ausgereiften RR gewesen zu sein. „Aber bisher nur auf einer Runde, an der Reifenhaltbarkeit müssen wir noch arbeiten.“

Teamkollege und Champion Mikhachik zeigte sich mehr als zufrieden mit seinem neuen Arbeitsgerät. „Ich bin wirklich glücklich über diesen Test. Wir konnten viele Runden fahren und das Gefühl auf dem neuen Motorrad war vom ersten Moment an richtig, richtig gut“, verriet der Ukrainer. „Ich kann

noch nicht sagen, was am neuen Motorrad besser und was schlechter ist als an der Vorjahres-S-1000-RR. Aber es sieht mit der Neuen insgesamt sehr gut aus – wenn auch meine alte RR sehr schnell und ein sehr gutes Motorrad war. Ich glaube aber, dass wir mit der Neuen noch stärker sein können.“ ■



IDM-Superbike-Meister Ilya Mikhachik: Zufrieden mit der neuen BMW

IDM Superbike 1000

# Bühn zurück in IDM

Das neu gegründete EGS-Moto-Racing-Team startet in der kommenden Saison mit Jan Bühn und Tim Eby in der IDM-Superbike-1000-Klasse.

Von: **Michael Sonnick**

**D**er 27-jährige Jan Bühn aus dem badischen Kronau kehrt nach einem Jahr in der Superstock-1000-EM in die IDM zurück. Sein Teamkollege wird Tim Eby aus Blumberg, beide gehen auf einer BMW S 1000 RR an den Start.

Bühn zählte von 2015 bis 2017 zu den erfolgreichsten deutschen Piloten in der IDM. Nach dem IDM-Supersport-600-Titelgewinn 2015 auf Yamaha stieg der Badener 2016 in die Superstock-1000-Klasse auf und wurde gleich im ersten Jahr

als bester BMW-Pilot Gesamtdritter. Im Jahr 2017 ging Jan Bühn dann mit BMW in der Superbike-IDM an den Start und belegte ebenfalls den dritten Gesamtrang. Im Vorjahr wurde Bühn als Teamkollege von Markus Reiterberger Elfter in der Superstock-1000-Europameisterschaft.

Sein neuer Teamkollege Tim Eby ist im Motorradrennsport seit 2016 aktiv und belegte gleich den dritten Rang beim Rehm-600-Cup. 2017 erfolgte dann der Umstieg zu den 1000ern, bei denen er in den vergangenen zwei Jahren diverse Podestplätze einfahren konnte. ■



Das neue EGS-Moto-Racing-Team: Robert Eby, Jan Bühn und Tim Eby (v. li.)

## NACHRICHTEN

### SUPERBIKE-WM

Bei Thitipong Warokorn, der in Buriram nach seinem Sturz von Leon Camier überfahren wurde, wurden im Krankenhaus in Buriram Brüche des vierten und fünften Brustwirbels, aber keine Beschädigung des Rückenmarks festgestellt. Der Thailänder wurde mit dem Hubschrauber nach Bangkok geflogen und operiert, die Operation verlief ohne Komplikationen. Bei Leon Camier muss keine Operation an seinem Knie vorgenommen werden, der Honda-Werkspilot versucht, in zwei Wochen in Aragón an den Start zu gehen.

### IRRC

Bei den Superbikes ist der amtierende Meister Danny Webb erneut genannt, er wird allerdings nicht alle Rennen bestreiten. Die deutschen Fahnen hält der mehrfache Meister Didier Grams hoch, er bleibt auf BMW. Mit Paul Manx, Ricky Wagner und Thilo Günther finden sich drei weitere Deutsche in der Liste, der in Deutschland lebende Vassilios Takos aus Griechenland ist ebenfalls dabei. In der Klasse Supersport haben Thomas Wendel, Sebastian Frotscher, Thomas Walther, Christian Schmitz, Kai Zentner und Martin Riedl genannt. Der Franzose Matthieu Lagrive wird versuchen, seinen Titel zu verteidigen.

### IDM

Alle drei IDM-Champions von 2018 erhalten von Reifenlieferant Pirelli eine Wildcard für den Start bei einem Weltmeisterschaftslauf in ihrer Klasse. IDM-Superbike-1000-Meister Ilya Mikhachik (BMW) nimmt einen WM-Lauf im Spätsommer ins Visier. Der Champion in der IDM Supersport 600, Max Enderlein (Yamaha) aus Hohenstein-Ernstthal, plant einen Start in Imola (10. bis 12. Mai). Toni Erhard (KTM), der Meister in der IDM Supersport 300, hat sich mit dem Lauf in Misano (21. bis 23. Juni) ebenfalls einen Einsatz in Italien ausgesucht.

Sternstunde für Henry Jacobi: GP-Platz 2 und WM-Rang 2 für den Deutschen



# Das Karriere-Highlight

Tony Cairoli ist weiterhin das Maß der Dinge in der MXGP-Klasse. Der Sizilianer geht als Tabellenführer nach Valkenswaard, doch Honda-Star Tim Gajser zeigte in England Biss. Henry Jacobi ist in der MX2-WM Zweiter!

Von: **Frank Quatember**

**S**chon der Samstag hatte es auf der fantastischen Strecke von Matterley Basin gewaltig in sich. In Abwesenheit der verletzten Mitfavoriten Herlings und Febvre war der Start zur MX1-Qualifikation Chefsache. Tony Cairoli bog als Erster in die Startkurve ein, während der Trainingsschnellste Tim Gajser am Gatter patzte und mit Riesenrückstand das Rennen aufnahm. Doch der Slowene flog förmlich durch das Feld und war bereits in Runde 3 Zweiter. Allerdings war Cairoli in weiter Ferne, das Zeitpolster des Weltmeisters vor den Verfolgern lag beständig um die acht Sekunden.

Alles klar, sollte man meinen, doch in der Schlussrunde überschlugen sich die Ereignisse. Cairoli stürzte nach einem kleinen Fehler, Gajser bedankte sich und passierte den Italiener zur Führung. Wie von der Tarantel gestochen, jagte Cairoli nun dem HRC-Honda-Piloten hinterher, blies in der letzten Kurve tatsächlich zum Angriff und stürzte erneut. Das Ganze ohne Folgen, doch der Kampfgeist des 33-jährigen KTM-Stars ist wirklich unglaublich!

## Mehrfach überschlagen

Kein Wunder, dass der schwächere Italiener auch beim ersten Endlauf am Sonntag als Erster mit der Werks-KTM in die Startkurve schoss. Am Hinterrad klebte Sloweniens Star Tim Gajser, der den Topfavoriten mit einem sauberen Außenpass in Runde 2 düpierte. In der Folge baute Gajser auf seinem erklärten Lieblingstrack in England die Führung Sekunde um Sekunde aus. Doch ein winziger Moment der Unaufmerksamkeit bei einer der schnellsten Passagen der Strecke führte zum kompletten Kontrollverlust des Honda-Piloten. Gajser überschlug sich mehrfach, wur-

de haarscharf vom eigenen Motorrad verfehlt. Doch Gajser konnte trotz defektem Tear-off-System an seinem Helm das Rennen als Dritter wieder aufnehmen. Cairoli tat an der Spitze das, was er wie kein anderer kann: ein Rennen kontrollieren. Den Zielsprung erreichte der KTM-Pilot als Erster, setzte damit seine makellose WM-Bilanz fort und meinte: „Tim war sehr schnell und ich hatte zu Beginn Probleme mit meinen Unterarmen. Aber nach seinem Crash war es dann ein gutes Rennen für mich. Ich hoffe, es geht so weiter.“



Für Henry Jacobi war Matterley Basin das erfolgreichste Rennen seiner Karriere. Der Thüringer hat im F&H-Kawasaki-Team 2019 alle Chancen, um das MX2-Podium zu fahren.

Der Wunsch ging in Erfüllung, auch den zweiten Start gewann Cairoli. Diesmal aber tauchte in Kurve 2 Herausforderer Gajser neben dem neunmaligen Weltmeister auf und zog entschlossen vorbei. Gajser: „Ich wollte unbedingt schnell an die Spitze, um so wenig Steine wie möglich abzubekommen.“ Die Taktik ging auf, Gajser zog davon und hatte rasch sechs Sekunden Vorsprung. Wer jedoch glaubte, das Duell wäre entschieden, unterschätzt die Mentalität des Italieners. Ein Cairoli gibt niemals auf, und so ließ er in der Schlussphase die Muskeln spielen.

## Aufwärtstrend für Seewer

„Ich hatte letzte Woche in Belgien einen Sturz und in der ersten Rennhälfte Armpump. Aber dann wurde ich warm und konnte mein Tempo fahren.“ In den letzten zwei Runden schmolz die Führung des Slowenen wie Eis in der Sonne, doch es reichte nicht mehr zum Sieg für Cairoli.

Hinter den zwei Überfliegern erreichte Gautier Paulin mit Rang 3 mal wieder ein GP-Podium. Der lange Franzose auf der Wilvo-Yamaha hatte gute Starts



MXGP-Start: Seewer (#91), Tonus (#4), Van Horebeek (#89), GP-Sieger Cairoli (#222), Paulin (#21) und Lupino (#77)



Erstaunlicher Rookie: Tom Vialle

und im Gegensatz zu den meisten anderen Top10-Piloten wenig Probleme mit der zunehmend zerfurchten Piste. Auch der Schweizer Jeremy Seewer zeigte einen Aufwärtstrend, nach einem tollen Qualifying machte der frischgebackene Yamaha-Werkspilot auch am Sonntag einen positiven Eindruck. Seewer profitierte von zwei guten Reaktionen am Gatter, beendete den Arbeitstag auf Position 7. Denselben Platz hat er in der MX1-WM-Tabelle nach Matterley Basin inne.

In der MX2-Klasse nutzte der baumlange Däne Thomas Kjer Olsen die Gunst der Stunde.

Durch die Abwesenheit des verletzten Titelverteidigers Jorge Prado war „TKO“ haushoher Favorit. Dieser Rolle wurde er auch gerecht, bekam aber vor allem in Lauf 1 ordentlich Gegenwind durch den wie entfesselt fahrenden Henry Jacobi. Das Drehbuch von Lauf 2 passte besser zu Olsen, der bereits in Runde 2 Startsieger Tom Vialle kassierte und ohne große Mühe das Rennen bis ins Ziel dominierte.

Olsen: „Ich kann es kaum glauben. Letztes Jahr ging hier vieles schief für mich und nun dieser Riesenschritt vorwärts.“ Großen Anteil am Erfolg hat sein

ehrigiger Trainer Rasmus Jørgensen, der schon als neuer starker Mann im MX2-Team von Husqvarna gilt.

### Renntaktik gelernt

Für den 22-jährigen Thüringer Henry Jacobi war das Wochenende in England das bisher erfolgreichste seiner Karriere. „Ich habe viel an diesem Wochenende gelernt, was Renntaktik angeht. Vor allem im ersten Lauf beim Fight mit Olsen. Das Gate am Start ganz innen war schon Nummer sicher, um auf jeden Fall in der Spitze mit dabei zu sein. Gewinnen konnte

man den Start von da aus allerdings nicht. In Lauf 2 hat mich das Duell mit Walsh Plätze und Zeit gekostet. Als ich am Schluss Vialle sah, habe ich noch mal alle Reserven mobilisiert. Besser hätte es hier nicht laufen können, jetzt freue ich mich schon auf Valkenswaard.“

Der junge Franzose Tom Vialle wurde für 2019 von KTM Factory verpflichtet, gelinde gesagt eine große Überraschung. In Matterley gewann Vialle beide Starts und sorgte mit einem extrem starken Auftritt dafür, dass Arbeitgeber KTM überhaupt auf dem Podium vertreten war. ■

## MOTOCROSS-GP G.BRITANNIEN / MXGP

Matterley Basin (GB): 24. März, 2. WM-Lauf, Wetter: bewölkt/13 Grad. 1. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 14 Runden à 1,950 km (= 27,300 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Antonio Cairoli (I)	KTM	14	36.37,831 min = 44,717 km/h
2. Gautier Paulin (F)	Yamaha	14	+1,956 s
3. Tim Gajser (SLO)	Honda	14	+4,473 s
4. Clement Desalle (B)	Kawasaki	14	+24,293 s
5. Jeremy Van Horebeek (B)	Honda	14	+26,271 s
6. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	14	+27,618 s
7. Max Anstie (GB)	KTM	14	+43,107 s
8. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	14	+46,683 s
9. Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	14	+49,675 s
32. Tom Koch (D)	KTM	13	+1 Runde

## MOTOCROSS-GP G.BRITANNIEN / MXGP

2. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 14 Runden à 1,950 km (= 27,300 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	14	36.01,717 min = 45,464 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	14	+1,709 s
3. Gautier Paulin (F)	Yamaha	14	+54,204 s
4. Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	14	+57,637 s
5. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	14	+1.00,564 min
6. Jeremy Van Horebeek (B)	Honda	14	+1.05,984 min
7. Clement Desalle (B)	Kawasaki	14	+1.20,385 min
8. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	14	+1.22,071 min
27. Tom Koch (D)	KTM	13	+1 Runde
32. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	8	+6 Runden

## WM-STAND MXGP

1. Antonio Cairoli	97 Punkte
2. Tim Gajser	89
3. Gautier Paulin	74
4. Jeremy Van Horebeek	66
5. Clement Desalle	65
6. Arminas Jasikonis	56
7. Jeremy Seewer	50
8. Max Anstie	39
9. Shaun Simpson (GB), KTM	39
14. Arnaud Tonus	26

1. KTM	97 Punkte
2. Honda	89
3. Yamaha	78

## MOTOCROSS-GP G.BRITANNIEN / MX2

Matterley Basin (GB): 24. März, 1. WM-Lauf, Wetter: bewölkt/13 Grad. 1. Lauf: 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet, 13 Runden à 1,950 km (= 25,350 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	13	35.01,449 min = 43,427 km/h
2. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	13	+4,278 s
3. Tom Vialle (F)	KTM	13	+16,160 s
4. Ben Watson (GB)	Yamaha	13	+28,500 s
5. Michele Cervellini (I)	Yamaha	13	+30,179 s
6. Conrad Mewse (GB)	KTM	13	+35,271 s
7. Davy Pootjes (NL)	Husqvarna	13	+36,018 s
8. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	13	+39,496 s
9. Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	13	+42,414 s
12. Michael Sandner (A)	KTM	13	+56,441 s

## MOTOCROSS-GP G.BRITANNIEN / MX2

2. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 14 Runden à 1,950 km (= 27,300 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	14	37.10,022 min = 44,071 km/h
2. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	14	+9,936 s
3. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	14	+16,035 s
4. Tom Vialle (F)	KTM	14	+16,935 s
5. Ben Watson (GB)	Yamaha	14	+20,044 s
6. Jago Geerts (B)	Yamaha	14	+38,635 s
7. Davy Pootjes (NL)	Husqvarna	14	+43,577 s
8. Mitchell Evans (AUS)	Honda	14	+46,268 s
9. Michele Cervellini (I)	Yamaha	14	+54,765 s
16. Michael Sandner (A)	KTM	14	+1.17,728 min

## WM-STAND MX2

1. Thomas Kjer Olsen	94 Punkte
2. Henry Jacobi	78
3. Calvin Vlaanderen	71
4. Tom Vialle	65
5. Ben Watson	63
6. Jorge Prado (E), KTM	50
7. Davy Pootjes	50
8. Mitchell Evans	49
9. Jago Geerts	45
19. Michael Sandner	14

1. Husqvarna	94 Punkte
2. KTM	88
3. Kawasaki	78



Egal, wo in Europa: Steve Holcombe siegt weiter

PAIRAN

Enduro-WM und -DM in Dahlen

# Kein Brexit in Sicht

Keine andere Nation beherrscht zurzeit die Enduro-Weltmeisterschaft so wie die Briten: Neben Titelverteidiger Steve Holcombe standen zum Auftakt des Enduro-GP in Deutschland noch zwei weitere seiner Landsleute an beiden Tagen auf dem Podium.

Von: **Robert Pairan**

**H**olcombe ließ keinen Zweifel daran, dass er wieder bester Endurofahrer aller Klassen ist: Schon am ersten Tag drückte der Beta-Pilot dem Feld seinen Stempel auf, als er bereits in der ersten Sonderprüfung die Führung übernahm und insgesamt sieben von zwölf Tagesbestzeiten fuhr. Zum Schluss hatte er knapp eine Minute Vorsprung vor Danny McCanney, dem Neuzugang bei TM in der E3-Klasse.

Dritter wurde E1-Weltmeister Brad Freeman, während die Favoriten in der E2-Klasse mit eigenen Problemen kämpften.

## Defektheze blieb treu

Weltmeister Eero Remes schied in Führung liegend mit gerissener Kette aus. Während es der Finne gelassen sah („Das ist eben Rennen“), verzweifelte sein Teamchef Joakim Johansson aus Schweden, der erstmals einen so prominenten Fahrer in seinem Yamaha-

Team hat. Währenddessen blieb die Defektheze auch dem Italiener Alex Salvini treu: Trotz seines Wechsels zu Honda-RedMoto hatte er wieder Pech, als die Reparatur eines defekten Kühlerschlauches vier Minuten länger als die erlaubte Servicepause dauerte.

Doch schon am zweiten Fahrtag standen beide Fahrer wieder obenan: Lange Zeit führte Salvini, doch Remes war in der letzten Sonderprüfung so schnell, dass er ihm noch fast acht Sekunden abnahm und mit 0,16 Sekunden Vorsprung den Tagessieg in der E2-Klasse einfuhr.

An der Spitze fuhr Holcombe

ein fast einsames Rennen. Die ersten zwei Runden gewann der Brite alle acht Sonderprüfungen, danach ließ er es entspannter und noch kontrollierter angehen. Trotzdem reichte es ihm zum erneuten Tagessieg mit 43 Sekunden Vorsprung, diesmal allerdings vor Freeman. Der teilt sich nun mit seinem Landsmann McCanney die Punkte des Wochenendes.

Die gleichzeitig ausgetragene Deutsche Meisterschaft stand naturgemäß im Schatten des Enduro-GP. Dazu kam, dass die Fahrer teilweise in unterschiedlichen Klassen an den Start gin-

gen und dann trotzdem zusammen gewertet wurden. So gab es deutsche Fahrer, die im Enduro-GP starteten und solche, die in der Open-Klasse oder der DEM, also über eine Stunde später, starteten, was zu Fernduellen führte.

Titelverteidiger Dennis Schröter konnte am ersten Tag seinem Ruf gerecht werden und holte sich am Samstag den Tagessieg vor Andi Beier, der sich allerdings bei einem Sturz sein Bein mächtig angeschlagen hatte, was für ihn aber erst am zweiten Fahrtag zum Tragen kam.

Am Sonntag kam Schröter gar nicht in Schwung und machte zu viele kleine Fehler, die sich im Verlauf des Tages addierten. Erst in der letzten Sonderprüfung konnte er seinem Konkurrenten Angus Heidecke sechs Sekunden abnehmen. So konnte sich der amtierende Meister noch vor Heidecke auf den dritten Platz der Tageswertung schieben, nur 0,4 Sekunden hinter Christian Brockel.

## Erster Tagessieg für Hübner

Stattdessen wuchs aber der lange verletzte Eddi Hübner am Sonntag über sich hinaus: Der KTM-Pilot hat über den Winter offensichtlich zu seiner alten Form zurückgefunden und konnte ab der zweiten Sonderprüfung die Führung unter den deutschen Fahrern übernehmen: „Ich wusste, dass ich in den beiden Endurotests meine Zeit gutmachen würde. Daran änderte auch ein Sturz in der Crossprüfung nichts mehr.“ Für Hübner ist es der erste Tagessieg im Championat seit 2015. ■

## ENDURO-WM

### Dahlen (D)

#### 1. Lauf, 23. März

1. Steve Holcombe (GB), Beta	1:15.19,01 h
2. Daniel McCanney (GB), GasGas	+ 1.07,36 min
3. Bradley Freeman (GB), Beta	+ 1.31,71 min
4. Christ. Nambotin (F), GasGas	+ 2.24,91 min
5. Loic Larrieu (F), TM	+ 2.41,34 min
6. Matteo Cavallo (I), Sherco	+ 3.03,60 min
18. Dennis Schröter (D), Husqvarna	+ 5.40,39 min
19. Andreas Beier (D), KTM	+ 6.38,37 min

#### 2. Lauf, 24. März

1. Steve Holcombe (GB), Beta	1:12.44,13 h
2. Bradley Freeman (GB), Beta	+ 43,53 s
3. Daniel McCanney (GB), GasGas	+ 49,88 s
4. Eero Remes (FIN), TM	+ 1.49,35 min
5. Alex Salvini (I), Honda	+ 1.49,51 min
6. Loic Larrieu (F), TM	+ 2.31,52 min
17. Edward Hübner (D), KTM	+ 5.18,26 min
19. Christian Brockel (D), KTM	+ 6.02,32 min

## ENDURO-DM

### Dahlen (D)

#### 1. Lauf, 23. März

1. Dennis Schröter, Husqvarna	1:20.59,40 min
2. Andreas Beier, KTM	+ 57,098 s
3. Davide v. Zitzewitz, Husqvarna	+ 1.00,58 min
4. Edward Hübner, KTM	+ 1.08,75 min
5. Angus Heidecke, KTM	+ 1.08,91 min
6. Robert Riedel, KTM	+ 1.36,59 min
7. Björn Feldt, KTM	+ 2.13,84 min
8. Christian Brockel, KTM	+ 2.38,80 min

#### 2. Lauf, 24. März

1. Edward Hübner, KTM	1:18.02,39 h
2. Christian Brockel, KTM	+ 44,06 s
3. Dennis Schröter, Husqvarna	+ 44,46 s
4. Angus Heidecke, KTM	+ 46,50 s
5. Robert Riedel, KTM	+ 1.55,55 min
6. Andreas Beier, KTM	+ 2.16,14 min
7. Björn Feldt, KTM	+ 3.20,54 min
8. Blake Gutzeit, Husqvarna	+ 3.28,53 min

## MEISTERSCHAFTSSTAND

### Stand nach 2 Tagen

1. Steve Holcombe	40 Punkte
2. Bradley Freeman	32
3. Daniel McCanney	32
4. Loic Larrieu	21
5. Matteo Cavallo	17
6. Thomas Oldrati	15
7. Eero Remes	13
8. Christophe Nambotin	13

## MEISTERSCHAFTSSTAND

### Nach 4 von 9 Läufen

1. Dennis Schröter	322 Punkte
2. Angus Heidecke	306
3. Edward Hübner	301
4. Christian Brockel	285
5. Davide von Zitzewitz	284
6. Robert Riedel	275
7. Andreas Beier	272
8. Björn Feldt	269

Supercross-WM Seattle

# Ein wertloser Sieg

Marvin Musquin gewann auch in Seattle, bekam aber anschließend sieben Punkte abgezogen. Gut für Ken Roczen, der zum vierten Mal in dieser Saison Zweiter wurde und jetzt wieder Anschluss zur Spitze gefunden hat.

Von: **Thomas Schiffner**

**D**er Aufreger des Abends passierte schon in der ersten Runde des Finalrennens am Samstag im Century Link Field in Seattle. Husqvarna-Pilot Zach Osborne gewann den Holeshot und übernahm die Führungsarbeit vor Indianapolis-Sieger Marvin Musquin. Da machte Evergreen Chad Reed einen Fehler. Der Aussie verlor in den Whoops die Kontrolle, stürzte und riss Justin Brayton und Kyle Chisholm mit sich.

## Rotkreuzflagge missachtet

Da Brayton heftig neben der Strecke aufgeschlagen war, wurden zur Bergung gelbe Flaggen und die Rotkreuz-Flagge geschwenkt. Musquin hatte nach Runde 1 die Führung übernommen. Der Franzose übersprang die Rhythmus-Sektionen weiter, obwohl die Rotkreuzflagge verlangt, dass die Fahrer in dieser Phase mit beiden Rädern am Boden bleiben.

Im Ziel war Musquin Erster vor Ken Roczen und Eli Tomac. Das Schiedsgericht beschloss aber, dem KTM-Fahrer zwar den Sieg zu lassen, ihm jedoch nur Punkte für Platz 3 zu geben und



Musquin (#25) vor Roczen (#94) im Ziel, aber mit weniger Punkten

weitere zwei Strafpunkte abziehen. Damit erhielt Musquin 19 Punkte, genauso viele wie der Viertplatzierte Cooper Webb. Roczen hingegen bekam 23 und Eli Tomac 21 Zähler.

450-ccm-Neuling Joey Savatgy fuhr anfangs in der Spitzengruppe, warf dann aber seine Kawasaki in den Sand, was ihn im Ziel auf Platz 5 zurückwarf.

Nach den Pleiten in Daytona und Indy war Ken Roczen nicht wiederzuerkennen. Der Thüringer gewann sein Heat Race vor Musquin und fuhr im Main Event von einer guten Startposition los.

## Nicht bei 100 Prozent

Bald hatte der Honda-Star Zach Osborne überholt und fuhr mit hohem Speed hinter Musquin auf dem zweiten Rang, den er sicher ins Ziel brachte.

Eli Tomac fing derweil den drittplatzierten Cole Seely ab und bleibt als Tagesdritter weiter im

Meisterschaftsrennen.

Roczen hat nun 23 Punkte Rückstand auf Cooper Webb, aber nur vier auf den Dritten Tomac: „Wir hatten ein viel besseres Wochenende. Seit Freitag fühlte ich mich etwas besser und konnte das ins Rennen mitnehmen. Ich bin noch nicht bei 100 Prozent, aber ich kann jetzt wenigstens wieder mitkämpfen.“ ■

## SUPERCROSS-WM

Seattle (USA), 23. März

1. Marvin Musquin (USA)	KTM
2. Ken Roczen (D)	Honda
3. Eli Tomac (USA)	Kawasaki
4. Cooper Webb (USA)	KTM
5. Joey Savatgy (USA)	Kawasaki
6. Dean Wilson (GB)	Husqvarna
7. Blake Baggett (USA)	KTM
8. Zach Osborne (USA)	Husqvarna
9. Cole Seely (USA)	Honda
10. Tyler Bowers (USA)	Kawasaki
11. Justin Bogle (USA)	KTM
12. Justin Hill (USA)	Suzuki

## NACHRICHTEN

### HERLINGS IM MAI ZURÜCK IM MXGP

MXGP-Weltmeister Jeffrey Herlings wird noch einige Zeit am WM-Startgatter fehlen. Der Niederländer befindet sich erst am Beginn der Reha-Phase und wird laut KTM frühestens zum fünften WM-Lauf in Mantova (12.05.) zurückkehren. Vom Tisch ist eine Teilnahme des KTM-Piloten an den US-Outdoors. Statements von Motorsport-Chef Pit Beirer und Sportdirektor Joel Smets zufolge pocht man auf Herlings' Exklusiv-Vertrag mit KTM für die Motocross-WM.

### KEVIN BENAVIDES FÜNFTER BEI DAKAR RALLY

Honda-Werksfahrer Kevin Benavides wurde im Endergebnis der Rallye Dakar 2019 im Nachhinein auf Schlussrang 5 hochgestuft. Der Argentinier war bei der Rallye wegen eines Regelverstößes mit drei Stunden Strafzeit sanktioniert worden. Das Sport-Schiedsgericht der französischen Förderung FFM annullierte die Entscheidung nun.

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 12 von 17 Läufen

1. Cooper Webb	262 Punkte
2. Marvin Musquin	248
3. Eli Tomac	243
4. Ken Roczen	239
5. Blake Baggett	200
6. Dean Wilson	180
7. Joey Savatgy	159
8. Chad Reed (AUS), Suzuki	151
9. Justin Barcia (USA), Yamaha	144
10. Cole Seely	142
11. Justin Brayton (USA), Honda	141
12. Aaron Plessinger (USA), Yamaha	123

Jean Michel Bayle

# Das Universalgenie wird 50

Er war Motocross-Weltmeister, bezwang die US-Stars in ihrer Heimat, brachte es aber auch auf der Straße sowie auf vier Rädern ganz an die Spitze.

**E**r ist eines der größten Universalgenies im Motorsport. Seine Karriere nahm unkon-

ventionelle Wendungen, doch immer gelangte er an die Spitze.

Jean Michel Bayle, für seine Fans JMB, wurde am 1. April 1969 geboren. 1988, mit 17 Jahren, wurde er 125er Motocross-Weltmeister, ein Jahr später 250er-Weltmeister. Doch statt nun Titel anzuhäufen, ging er in die USA, wurde 1991 Supercross-Meister, und gewann sowohl die 250er als auch die 500er Outdoor-Meister-

schaft. Dann nahm er wieder eine neue Herausforderung an, sattelte auf die Straße um und schaffte es gar in die 500er-WM, wo er im Team von Kenny Roberts 1996 WM-Neunter wurde.

Dazu gewann Bayle zweimal den Bol d'Or und wurde französischer Tourenwagen-Cup-Sieger. Er fährt heute noch Motocross und Trial und war bis 2017 Sporting Manager bei HRC. ■ IP



50 Jahre: Jean Michel Bayle

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



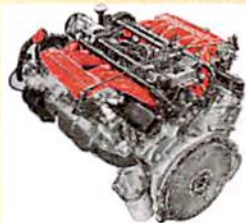
## Hyundai

Leistungskit i30 N + ca. 29 kW/40 PS  
80 Nm (keine Box!) [www.wintertuning.de](http://www.wintertuning.de)  
Tel. 08124/1001, [info@wintertuning.de](mailto:info@wintertuning.de) H

## Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und  
gebr., a. Typen. [www.jaguar-teile.de](http://www.jaguar-teile.de)  
04332/1419 H

## Arden



Motorinstandsetzung für alle 6-8 und  
V12 Zylinder. Auf Wunsch auch leistungs-  
steigernd. Arden Automobilbau GmbH,  
Untergath 175, 47805 Krefeld, Tel.  
+49 (0) 2151-37230, [arden@arden.de](mailto:arden@arden.de) H

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88  
Fax 0711/182-2550

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

\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

## Maserati



Grantourismo, EZ 06/2012, 31500 km,  
440 PS, schwarz, Alcantara, Scheckheft,  
65.000,- €. Tel. 0171/3710578,  
[sekretariat@opitz-rompza.de](mailto:sekretariat@opitz-rompza.de)

## Maybach



Cabrio 650 Maybach - 1 von 300, 2000  
km, 463 kW (630 PS), schwarz, Klima,  
279.000,- €, 1 von 300 weltweit, super  
Wertanlage, wie neu mit sämtlichem  
Zubehör, schwarz/schwarz, sofort ab-  
zugeben. Tel. +49/151/12023674

mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 48259

## Mercedes



AMG GLE 43 4MATIC 21" Carbon Interie-  
ur, EZ 11/2018, 3000 km, 287 kW (390  
PS), designo diamantweiß bright, Leder,  
Navi, Klima, LED, SD, SHZ, 73.998,- €  
(MwSt. abw.). Nord-Ostsee Automobile  
GmbH & Co. KG, Lise-Meitner-Str. 1,  
25746 Heide, Tel. 0481/60394 H

mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 48267

Mercedes AMG GT Roadster, 5500 km,  
EZ 10/17, Li.-Pr. € 156.000,-, gegen Gebot  
zu verk. Tel. 06021/69887

## Kfz-Leitungen.de

Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung  
Herstellung Stahlflex- Gummischläuche + Rohre  
07666 / 9121550 - [info@fabian-SPIEGLER.de](mailto:info@fabian-SPIEGLER.de)

## VANSPO RTS.D E

VanPartner by Mercedes-Benz



White SportsVan Vito 119 CDI Mixto -  
"VP Spirit", absolutes Einzelstück mit  
kompletter Luxus Lederausstattung, EZ  
04/2018, ca. 11000km, Sportfahrwerk, VP  
Spirit Spoilersatz, Sportradsatz 20 Zoll,  
Soundmodul, Leistungssteigerung (+22  
kW/30 PS), einmalige Innenraumvered-  
elung komplett schwarz, 5-Sitzer, Stand-  
hgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schie-  
betür, Klima, AHK abnehm. u.v.m.,  
73.999,- € (MwSt. abw.) Fordern Sie gerne  
unser ausführliches Exposé an:  
[am@vansports.de](mailto:am@vansports.de) VANSPO RTS.D E by  
Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH,  
Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24  
(Artur Mittelstedt) H

mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 48238

## VANSPO RTS.D E

VanPartner by Mercedes-Benz



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

mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 48237

## Mini

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

## Mosler



Mosler MT900 GTR Gruppe C mit Straßen-  
zulassung, TÜV neu, EZ 07/2006, 10886  
km, Motor 5,7 ltr. V8, Corvette ZR1, 478  
kW, Klima, Leder, Navi usw., VP  
240.000,- €. Auskunft: Wagenstetter  
Tel. 08036/9099102,  
Mail: [info@wagenstetter.de](mailto:info@wagenstetter.de)

## Porsche

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

## AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM Vertriebs GmbH



911/997 "Sport Classic" ONE OF 250,  
1. Hd., DT, 6.264 km, KD neu, aus Samm-  
lung, 389.000,- €. AVG Leasing & Sport-  
wagenzentrum Vertriebs GmbH, Münch-  
enerstr. 20, 82319 Starnberg, 08151-28808  
H

mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 48263

**Porsche**



996 GT3 Clubsport, 33500 km, 280 kW (381 PS), rot, Teilleider, Klima, Xenon, NR-Fzg., VB 79.000,- €. 6-Gang Schaltgetriebe, PCCB, Sommerfahrzeug, unfallfrei. 77736 Zell, Tel. 0172/9423594

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

[www.digitaletechnik.de](http://www.digitaletechnik.de)

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



997 GT3, 44700 km, VB 111.000,- € (MwSt. awb.), Bj. 2014, Zustand 1A, Neu bereit, habe mir das Fahrzeug von meinem deutschen Freund aus dem Oman für mich selbst geholt, garantiert unfallfrei! Mobil: +49/170/9187788, info@schnittler-consultinggroup.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 48298

**Renn/Rallye**

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

Beratung - Verkauf - Service  
**BELL HELMETS** Direkt vom Importeur  
**Lütticke motorsport**  
 02354-7046993  
[www.lms-racing.com](http://www.lms-racing.com)

[www.Rennsportshop.com](http://www.Rennsportshop.com)

**GA Rennsport-Ausrüster**  
 Tel. 08678/246  
[www.ga-racing.com](http://www.ga-racing.com)

SCHARF und SCHNELL!  
**WWW.CATCAMS.BE**  
 TEL: +32 (0)3 320.25.50  
 ° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR  
 [Ventilfeder, -Teller, NW-Räder, ...]  
 ° RENN PLEUEL [SAE 4340, geschmiedet]

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

**Seat**  
[www.auto-josten.de](http://www.auto-josten.de) Tel. 0211-55021957 H

**Skoda**  
[www.auto-josten.de](http://www.auto-josten.de) Tel. 0211-55021957 H

**Smart**  
[www.berlin-tuning.com](http://www.berlin-tuning.com) H

**Subaru**  
[www.allrad-daewel.de](http://www.allrad-daewel.de) 0651/86503 H

**Volvo**  
 Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, [www.ft-albert.de](http://www.ft-albert.de) H

**VW**

1957/74 VW Karmann Ghia Cabriolet, perfekter Zustand... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, [www.cargold.com](http://www.cargold.com) H

**memminger**  
[www.feine-cabrios.de](http://www.feine-cabrios.de)  
 >>>Das exklusive Understatement<<<  
 Wir beraten Sie gerne:  
[www.feine-cabrios.de](http://www.feine-cabrios.de)  
 info@feine-cabrios.de  
 FON: +49-8453-347467 H



Super Beetle Cabrio, "triple white" edition, Bj. 1979, orig. Laufleistung 1590 km, 35 kW / 48 PS, Benzin-Einspritzung, Pa. A. Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Lochfelbenstr. 31, 89312 Günzburg, Tel. 08221/9000-69, info@classic-and-racecars.com H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 48328

**Versicherungen**

20 JAHRE RENNKASKO.DE VON BAUER  
**IHRE SICHERHEIT AUF DER POLE-POSITION**  
**BAUER RENNKASKO.DE**

RENNKASKO.DE, BAUER AG Versicherungsmakler  
 Im Hausgrün 7-9, 79312 Emmendingen, Telefon +49(0)7641 93307-0

Versicherungen für den Motorsport  
**Rennkasko**  
**Veranstalterhaftpflicht**  
[sportvers.de](http://sportvers.de)

[www.clickvers.de](http://www.clickvers.de)  
**MOTORSPORT VERSICHERUNGEN**

**Geschäftsverbindungen**

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

**Veranstaltungen**

**live dabei!**  
  
**Formel 1:** Hockenheim, Monza, ab 199,-\*  
**MotoGP/Moto2:** Mugello, Sachsenring, Assen, Spielberg, San Marino; ab 445,-\*  
 \*inkl. Stehpl. ☎ 052 378 14 24 [heini-car.ch](http://heini-car.ch)

**Verschiedenes**

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

**Zubehör**

**Kat kaputt?** Preiswerte Neubesückung  
 Tel. 07231/101000. [www.uni-kat.de](http://www.uni-kat.de) H  
**PERFORMANCE ON WATER**  
[www.speed-yacht.com](http://www.speed-yacht.com) H

**MOTOR SPORT aktuell** **Jetzt online abonnieren!**

■ **Leser werben Leser** ■ **Testabos** ■ **Jahresabos** ■ **Geschenkabos**

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl! [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://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

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

VERLAG

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

Geschäftsführung:

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

Publisher Automobil: Maik Müller  
Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer  
sgranzer@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 16 41

Telefax: +49 (0)711 182 16 99

Werbeverkauf Online:

Stefan 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. Sonderheften  
zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und  
Versand Deutschland: 125,00 €

(Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;  
übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften  
zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:

17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;  
übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Studenten erhalten gegen Vorlage einer  
Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.  
50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%  
gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von

75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00  
SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.  
inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €

Abonnentenservice Deutschland:

Aboservice MOTORSPORT aktuell,

70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,

Telefax +49 (0)711 182 25 50,

E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2019 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages  
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

# Leserbriefe

## BILD DER WOCHE



VLN-Auftakt, heftiger Crash ohne Verletzte: Der VW Jetta mit der Startnummer 625 überschlägt sich mehrfach im Brünchen

## Nur Abwatschen? MSa 14/2019 Leserbriefe

Als ein treuer Leser seit gefühlten 20 Jahren und länger möchte ich Ihnen – dem Team für ihre Berichterstattung – die Note 1 mit Sternchen geben. Dennoch, die regelmäßigen Kommentare und Leserbriefe von Herrn Rudolf Ratzenberger sind unangebracht. Es wird eine Watschen nach der anderen in alle Richtungen verteilt. Positive Aspekte gibt es keine. Ich denke, dass ich mit meiner Meinung nicht allein bin.

**Herbert Steinig,**  
D-60385 Frankfurt am Main

## Modellbau fragen MSa 14/2019 MotoE-Test

Dass die Bude der Moto E oder auch Formula E mal abfackelt, war doch vorhersehbar. In den RC-Modellautos fahren wir seit Jahren Batterien mit noch

höherer Leistungsdichte. Und wann brennt es? Natürlich beim Laden oder Entladen. Faustregel: Der Akku wird nach jeder Anwendung aus dem Fahrzeug ausgebaut und separat gelagert. Brandschutz! Geladen wird in einer sicheren Umgebung, in einem separaten Raum. Das ist bei beiden Rennserien nicht gegeben. Der Hersteller soll sich bei den Ladestrategien mal im leistungsorientierten Modellbau erkundigen.

**Christoph Diener,**  
CH-4512 Bellach

## F1 mit Luftschleuse MSa 14/2019 Formel 1 in Melbourne

Man muss sich wundern, dass die fähigsten Formel-1-Ingenieure der FIA um Ross Brawn nicht in der Lage sind, das Problem der „Dirty Air“ in den Griff zu bekommen. Schon 2009 wollte

man dies mit einer Aerodynamik-Revolution erreichen, in der Folge hat man an neuen Front- und Heckflügel-Regeln herumgebastelt. Dabei ist die Lösung einfach: Nicht Beschränkungen erlassen, sondern das Ziel vorgeben: Jedes Fahrzeug muss eine definierte, wirbelfreie Windschatten-Box („saubere Luft-Schleuse“) hinter sich „herziehen“. Sie müsste von der FIA im Windkanal entwickelt werden und bei jedem Team überprüfbar sein. Damit generiert man mehr Überholvorgänge und dazu unterschiedlich aussehende Rennwagen.

**Jürgen Rapp,**  
D-70567 Stuttgart-Möhringen

## 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.

- 08. April: Freies Fahren Bilster Berg
- 11. April: Freies Fahren Spa-Francorchamps
- 30. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

# Vorschau

## TV-Programm

### Automobil

#### Mittwoch, 27. März

22.00 Formel 1 Melbourne, Rennen (Wh.) Sky Sport 1\*

#### Donnerstag, 28. März

19.30 Rallye-EM Azoren, Highlights Eurosport 1

#### Freitag, 29. März

11.55 Formel 1 Bahrain, FP1 **LIVE** Sky Sport 1\*

15.55 Formel 1 Bahrain, FP2 **LIVE** Sky Sport 1\*

15.55 Formel 1 Bahrain, FP2 **LIVE** N-TV/ORF 1

19.25 Porsche GT Magazin Sport 1+\*

#### Samstag, 30. März

12.55 Formel 1 Bahrain, FP3 **LIVE** Sky Sport 1\*

15.00 Formel 1 Bahrain, FP3 (Zus.) & Quali **LIVE** RTL

15.50 Formel 1 Bahrain, Qualifying **LIVE** Sky Sport 1\*

15.55 Formel 1 Bahrain, Qualifying **LIVE** ORF 1/SRF 2

#### Sonntag, 31. März

09.30 Formel E Sanya, Rennen (Wh.) Eurosport 1

16.00 Formel 1 Bahrain, Vorber. & Rennen **LIVE** RTL/ORF 1

16.15 Formel 1 Bahrain, Vorber. & Rennen **LIVE** Sky Sport 2\*

16.30 Formel 1 Bahrain, Vorber. & Rennen **LIVE** SRF 2

17.00 Auto Mobil (Magazin) VOX

20.30 NASCAR Cup Series, Fort Worth **LIVE** Motorvision TV\*

### Motorrad

#### Samstag, 30. März

16.25 Moto3-WM Termas, Qualifying **LIVE** Servus TV

17.30 Moto2-WM Termas, Qualifying **LIVE** Servus TV

18.20 MotoGP Termas, FP4 & Qualifying **LIVE** Servus TV

#### Sonntag, 31. März

13.00 MX2-WM Valkenswaard, 1. Lauf **LIVE** Eurosport 2\*

14.00 MXGP-WM Valkenswaard, 1. Lauf **LIVE** Eurosport 2\*

16.00 MX2-WM Valkenswaard, 2. Lauf **LIVE** Eurosport 2\*

16.30 Moto3-WM Termas, Vorb. & Rennen **LIVE** Servus TV

17.00 MXGP-WM Valkenswaard, 2. Lauf **LIVE** Eurosport 2\*

18.05 Moto2-WM Termas, Vorb. & Rennen **LIVE** Servus TV

18.50 Moto2-WM Termas, Rennen (Aufz.) SRF info

19.30 MotoGP Termas, Vorber. & Rennen **LIVE** Serv. TV/SRF 2

## Streams / Internet

#### Freitag, 29. März

12.00 12h Mugello, Qualifying **LIVE** 24hseries.com

ab 13.00 Motorrad-WM Termas, alle FP1 **LIVE** dazn.de\*

14.45 12h Mugello, Vorber. & 1. Teil Rennen **LIVE** 24hseries.com

ab 17.15 Motorrad-WM Termas, alle FP2 **LIVE** dazn.de\*

22.00 Rallye-WM Korsika, Highlights 1. Tag redbull.tv

#### Samstag, 30. März

08.30 12h Mugello, Vorber. & 2. Teil Rennen **LIVE** 24hseries.com

ab 13.00 Motorrad-WM Termas, alle FP3 **LIVE** dazn.de\*

15.50 Rallye-WM Korsika, Super Stage **LIVE** redbull.tv

ca. 16.00 IGTC California 8 Hours, Rennen **LIVE**

www.intercontinentalgtchallenge.com/live

22.00 Rallye-WM Korsika, Highlights 2. Tag redbull.tv

#### Sonntag, 31. März

14.40 Motorrad-WM Termas, Warm-ups **LIVE** dazn.de\*

22.00 Rallye-WM Korsika, Highlights 3. Tag redbull.tv

\* kostenpflichtig



Wüste, Flutlicht, Funken: Das zweite Saisonrennen der Formel 1 in Bahrain



Rallye-WM auf Korsika: Auf der Mittelmeerinsel kämpfen die Fahrer um den Sieg



MotoGP in Argentinien: Im Vorjahr crashten Marc Márquez und Valentino Rossi

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

**28.-31.03.** Rallye-WM, Tour de Corse (Korsika) F

**29./30.03.** 24h Series, 12h-Rennen Mugello I

**30.03.** IGTC, California 8 Hours (Laguna Seca) USA

**31.03.** Formel 1, Sakhir (+ F2) BRN

**31.03.** NASCAR Cup Series, Fort Worth/Texas USA

### Motorrad

**30.03.** Supercross-WM, Houston/Texas USA

**30./31.03.** Eisspeedway-GP, Heerenveen NL

**31.03.** Motorrad-WM, Termas de Río Hondo RA

**31.03.** Motocross-WM, Valkenswaard NL

# BEST BRAND 2018

## SONAX – EINE STARKE MARKE!

# SONAX®

MADE IN GERMANY



## LIEBE MOTORSPORTFREUNDE

Vielen Dank liebe Leser! Sie haben SONAX die Auszeichnung „Best Brand 2018“ in der Kategorie „Automobil Pflegemittel“ als auch „Motorrad Pflegemittel“ verliehen. Wir freuen uns über Ihre konstante Bestätigung unserer Marke und unserer Produkte. Die Auszeichnung motiviert uns, weiterhin zu liefern, was wir am besten können: Pflegemittel in bester Qualität, hergestellt in Deutschland.

Ihr Manfred Hoffmann,  
geschäftsführender Gesellschafter SONAX GmbH



[www.facebook.com/SONAXAutopflege](http://www.facebook.com/SONAXAutopflege)

[www.sonax.de](http://www.sonax.de)

# XTREME