

# MOTOR SPORT aktuell

## Große Analyse der F1-Testfahrten

# Mercedes auf Abwegen?

NR. 11 / 27. FEBRUAR 2019



Motocross-WM  
**Interview  
mit Max Nagl**

MotoGP-Tests in Losail  
**Der letzte Test vor  
dem Saisonstart**

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



Superbike-WM: Phillip Island  
**Ducati-Star Bautista  
chockt seine Gegner**



BMW-Sportchef Jens Marquardt  
**„Die DPi-Klasse ist  
sehr gut aufgestellt“**



DTM-Vorstellung: Aston Martin  
**Wie Aston Martin die  
DTM aufmischen will**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Ferrari in erster Test-woche vor der Konkurrenz S. 4
- Formel 1** Aufgedeckt: Die Technik-Trends der F1-Autos 2019 S. 8
- Formel 1** Wie gut ist Red-Bull-Honda schon aufgestellt? S. 12
- Formel 1** Weitere aktuelle Hintergründe aus der Königsklasse S. 14
- Sportwagen** Interview mit BMW-Sportchef Jens Marquardt S. 16
- Sportwagen** Aktuelles aus der GT- und Prototypenwelt S. 18
- Rallye-WM** Pontus Tidemand ist Schwedens Hoffnung S. 20
- Rallye** Schwedens Schneeproblem und aktuelle News S. 22
- DTM** Der aktuelle Stand des Aston-Martin-Projekts S. 24
- DTM** Dank Turbo: Der Ritt auf dem Kanonenkugeln S. 27
- Tourenwagen** News aus Supercars, TCR, NASCAR und Co. S. 28

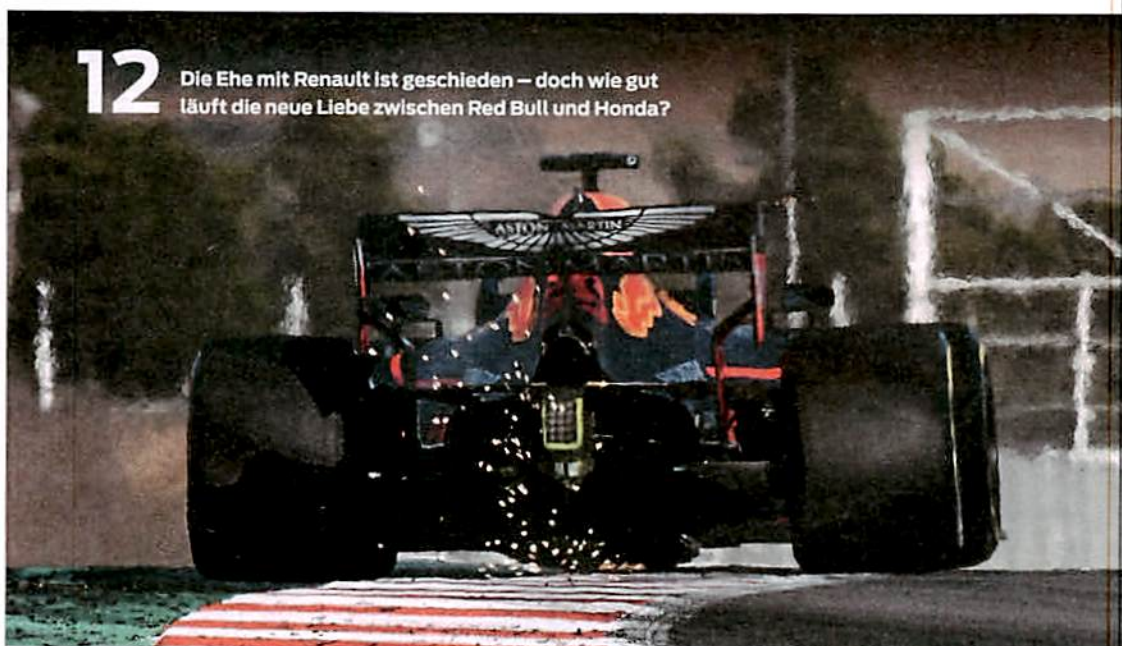
## Motorrad:

- MotoGP** Rins Überraschungsschnellster bei Doha-Test S. 30
- MotoGP** Die Technik-Highlights vom letzten Probegalopp S. 32
- Motorrad-WM** KTM hauchdünn vorne beim Moto2-Test S. 34
- Superbike-WM** Bautista: Klarer Hattrick beim Auftakt S. 36
- Straßensport** Aktuelle Hintergründe und Nachrichten S. 39
- Motocross-WM** Interview mit Max Nagl vor Saisonstart S. 40
- Offroad** Supercross-WM Detroit und X-Trial-WM Granada S. 41
- Offroad** Motocross, FMX-WM und aktuelle Nachrichten S. 42

## Leserservice:

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

**12** Die Ehe mit Renault ist geschieden – doch wie gut läuft die neue Liebe zwischen Red Bull und Honda?

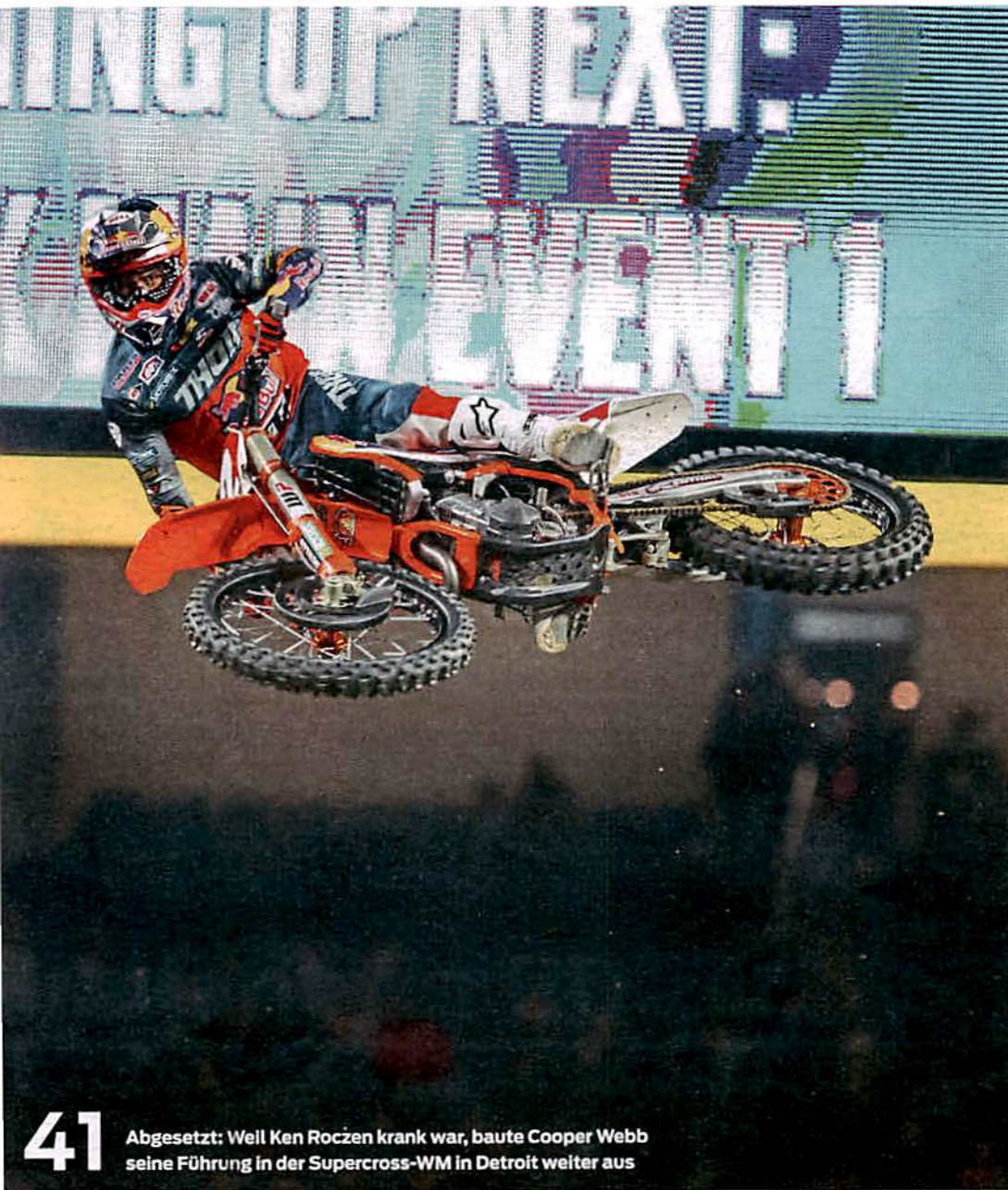


**43** Spektakel in Berlin: Bei der „Night of the Jumps“ konnten die Zuschauer Zweirad-Akrobatik in Perfektion genießen



**20** Die einst so stolze Rallye-Nation Schweden hat aktuell wenig zu feiern – wie steht es um Tidemand und Co.?





**41** Abgesetzt: Weil Ken Roczen krank war, baute Cooper Webb seine Führung in der Supercross-WM in Detroit weiter aus

**30** Überraschung bei MotoGP-Tests: Álex Rins holte für Suzuki die Bestzeit



CUDBY

MOTORSPORT IMAGES

#### LMP1: DIE TRENDWENDE?

Vergangene Woche fand zum Thema LMP1-Zukunft ein Krisengipfel statt, ausgerechnet das einzige aktuelle Werksteam Toyota war aber nicht eingeladen. Es zeichnet sich eine Trendwende ab – ohne Hybrid.

**Seite 19**

#### DIE KRAFT DER VIER TÖPFE

Halber Hubraum, dafür Turbo- statt Saugmotoren. Das neue Motorenreglement soll helfen, die DTM noch schneller und relevanter zu machen. Wir sagen Ihnen, was sich im Detail ändert und welche Auflagen es gibt.

**Seite 26**

#### KTM ZWEIMAL KLASSENBESTER

Während in der MotoGP der Abstand zur Spitze schmelzen soll, gibt KTM in den beiden anderen WM-Klassen den Ton an. Bei den Testfahrten in Jerez standen in Moto2- und Moto3-Klasse jeweils KTM-Piloten ganz oben.

**Seite 34**



# Ferrari hängt alle ab

Hat Mercedes nach fünf WM-Titeln in Folge seine Vormachtstellung eingebüßt? Wenn man der ersten Testwoche in Barcelona glauben darf, dann liegt Ferrari knapp vor Red Bull und deutlich vor Mercedes.

Von: **Michael Schmidt**

**E**s hat sich viel geändert in der Formel 1. Die Autos sehen mit ihren breiten Flügeln noch mächtiger aus. Die Reifen glänzen, als wären sie lackiert. Und auch die Reihenfolge an der Spitze wurde auf den Kopf gestellt. Ferrari liegt nach allen Hochrechnungen knapp vor Red Bull-Honda und deutlich vor Mercedes. Und im

Mittelfeld balgen sich Sauber, Renault, HaasF1 und Toro Rosso um die Vormachtstellung.

Auffällig waren die schnellen Rundenzeiten quer durch das Feld. Mit 1.17,393 Minuten lag die Top-Zeit der ersten Testwoche nur noch zwei Zehntel über der absoluten Bestzeit vom letzten Jahr. Da bislang Nico Hülkenberg im Renault die schnellste Runde auf den Circuit de Catalunya gebrannt hat, kann man davon ausgehen, dass die Big Shots wie Vettel, Verstappen oder Hamilton eine Sekunde schneller fahren, wenn sie mal Sprit ablassen und die weichste Gummimischung aus dem Pirelli-Sortiment am Auto haben.

Der Speed überrascht. Sollten die neuen Aerodynamikregeln die Autos nicht zwei Sekunden kosten? Übereinstimmend berichten fast alle Teams, dass sie

die Abtriebswerte des Vorjahres schon wieder erreicht haben. Vielleicht nicht den Stand von Abu Dhabi 2018, aber auf jeden Fall den, wo man vor zwölf Monaten angekommen war. „Die neuen Pirelli-Reifen sind besser geworden“, glaubt Ferrari-Teamchef Mattia Binotto.

Eine Rolle spielte auch das Wetter. Die Teams fanden vier Tage lang gleichbleibend gute Bedingungen vor. In den späten Vormittagsstunden und kurz vor Torschluss um 18 Uhr erreichten die Temperaturen den Bereich, in dem die Reifen den besten Grip entwickeln.

## Ferrari sofort schnell

Auch mit den Reifen müssen wir umdenken. Wir deklinieren jetzt in den Kategorien C1 bis C5 und nicht mehr in supersoft, ultrasoft und hypersoft. Zwischen der

„Unser Auto hat von der ersten Runde an funktioniert. Es läuft und läuft und läuft. Die Rundenzeiten gehen leicht von der Hand. Ich muss der Fabrik ein Kompliment machen: Was sie mir hier auf die Straße gestellt haben, das ist nahe an der Perfektion.“

Sebastian Vettel



Zwei Überraschungen: Ferrari führt die Topteams an, Sauber das Mittelfeld. Beide vertrauen dem gleichen Frontflügelprinzip



Ferraris Verfolger: Red Bull ist näher dran als Mercedes



Schwere Zeiten: Mercedes verliert zu viel Zeit in den Kurven

härtesten Mischung C1 und C2 liegen eineinhalb Stufen, zwischen C3 und C4 zwei. In der Rundenzeit machte das acht Zehntel zwischen dem gelb und dem rot markierten Reifen. Die allerweichste Gummi-Mixtur war noch einmal eine halbe Sekunde schneller. Ferrari und Red Bull rührten die beiden Superkleber kein einziges Mal an.

Das alles floss, zusammen mit den vermuteten Tankinhalten, der Laufzeit der Reifen, der Asphalttemperatur, dem Motorprogramm, der Aerodynamik-Konfiguration und der DRS-Stellung, in die Hochrechnungen der Teams mit ein. Und dabei kam heraus, dass Ferrari momentan zwei Zehntel vor Red Bull-Honda und fünf bis acht Zehntel vor Mercedes liegt.

Ferraris Frühform ist keine Überraschung. Schon 2017 wa-

ren die Roten der Test-Weltmeister. Der richtige Titel ging dann aber doch an Mercedes. Diesmal ist das Bild ein anderes. Ferrari war unter allen Bedingungen schnell. Die Fahrer schüttelten zu jeder Tageszeit beeindruckende Rundenzeiten aus dem Ärmel. „Das Auto fühlte sich von der ersten Runde an gut an. Fast so, als hätte sich zum Vorjahr nichts geändert. Ich kann das Auto dorthin schmeißen, wo ich es haben will“, freute sich Sebastian Vettel. Er sprach von einer ersten Testwoche als „nahe an der Perfektion“. Teamkollege Charles Leclerc lobte: „Es fühlt sich schon an wie ein gut entwickeltes Auto.“

Im Lager von Mercedes verriet zuerst nur die Körpersprache, dass etwas nicht stimmte. Am zweiten Tag musste man zwischen den Zeilen lesen. „Das Glas ist halb voll. Wir haben noch viel

Arbeit vor uns“, meinte Lewis Hamilton mürrisch. Erst am dritten Tag gab es eine offizielle Sprachregelung. „Ferrari ist im Moment klarer Favorit. Wir müssen aufholen“, konstatierte Teamchef Toto Wolff. Um wie viel, da streiten sich die Techniker. „Mindestens eine halbe Sekunde, möglicherweise sogar mehr.“ Von bis zu 0,8 Sekunden war von den Pessimisten zu hören.

Valtteri Bottas berichtete aus dem Cockpit: „Bei den tiefen Temperaturen hatten wir Mühe, die Reifen in ihr Fenster zu bringen. Die Balance ist auf Messers Schneide. Wir liegen zurück, aber es fühlt sich auch nicht an, als wäre etwas Fundamentales falsch.“

### Mercedes in Not

Möglicherweise doch, urteilen Experten von der Konkurrenz. Mercedes verwendet ein Front-

flügel-Konzept, das konträr zu dem von Ferrari ist. Die Flaps sind innen flacher als außen. Dazu weisen die Endplatten nach innen, was bei keinem anderen Auto zu sehen ist. Ferrari macht es umgekehrt: Flaps innen höher als außen, Endplatten nach außen gebogen. Alle schlechte Luft soll wie bisher außen am Auto vorbei. Bei der Mercedes-Lösung muss man mit verwirbelter Luft innerhalb der Räder leben und sie weiter hinten durch ein komplexes Konstrukt an Leitblechen wieder einfangen. Dass Red Bull einen ähnlichen Flügeltyp fährt, ist keine Beruhigungsspielle. Der Rest des RB15 ist komplett anders als der Mercedes. Stark angestellt mit einem Nasenloch, das den Mittelteil des Frontflügels entlastet.

Red-Bull-Technikchef Adrian Newey gibt einen kleinen Ein-



Mit Verspätung: Der Williams FW42 ist eine einzige Baustelle



Endstation Kiesbett: Norris kam bei Aero-Tests von der Strecke ab



Nur ein Testträger: Das 2019er Aero-Kit kommt erst in Melbourne



Gute Laune: Ricciardo mit Prost beim Streckenstudium

>> blick in das Aerodynamik-Einmaleins: „Du musst dich zwischen den beiden Flügelkonzepten entscheiden. Eine Zwischenlösung gibt es nicht. Wir könnten ohne größere Umbauten auf den Ferrari-Flügel umschwenken, falls es nötig wäre. Mercedes hätte da mehr Probleme. Sie müssten dafür grundlegende Dinge am Auto ändern.“ Die Mercedes-Ingenieure räumen ein, dass in den Simulationen bereits das Ferrari-Konzept überprüft wird. „Es wäre fahrlässig, wenn wir es nicht täten. Trotzdem dürfen wir jetzt nicht in Panik verfallen und müssen ausloten, ob wir auch mit unserem Weg weiterkommen.“ Das große Aero-Upgrade für die zweite Testwoche hält natürlich noch an alten Werten fest.

Red Bull glaubt nicht, dass man Ferrari kopieren muss. „Un-

sere Simulationen haben im Vergleich ergeben, dass wir mit unserem Flügeltyp besser aufgestellt sind“, verrät Teamchef Christian Horner. Sportdirektor Helmut Marko fügt hinzu: „Wir liegen zwar noch hinter Ferrari, aber deren Rundenzeiten machen uns keine Sorgen.“ Mit dem Honda-Motor fühlt sich Red Bull wie im Paradies. Mehr Power als bei Renault, besseres Ansprechverhalten, mehr elektrische Leistung auf den Geraden. Dazu ein völlig neues Service-Gefühl. „Wir hatten eine Woche vor den Testfahrten vier fertige Motoren in der Fabrik. Das gab es in den letzten zwölf Jahren nie“, stichelte Horner in Richtung Renault.

Und was tut sich hinter den drei Topteams? Nach den Kalkulationen von Mercedes liegt das Verfolgerfeld zwischen einer und 1,6 Sekunden zurück. An der

Spitze die Ferrari-Satelliten, Sauber und HaasF1, vor Renault, Toro Rosso und Force India. Ganz hinten wieder einmal die britischen Traditionsteams McLaren und Williams. Man darf sich durch die zweiten Plätze von Carlos Sainz und Lando Norris an den ersten beiden Testtagen nicht täuschen lassen. Die waren mit weichen Reifen und wenig Benzin im Tank für die Galerie.

### Kein perfekter McLaren

Neuling Norris ließ deutlich durchblicken, dass der neue McLaren MCL34 noch eine Baustelle ist: „Es ist ein ganz anderes Auto als 2018. In einigen Bereichen haben wir uns verbessert. Es gibt aber auch noch viele Dinge, die besser werden müssen. Wir haben unterschiedliche Szenarien durchgespielt, um zu lernen, wo genau es fehlt. Es ist kein

perfektes Auto, aber wir wissen jetzt, wo wir ansetzen müssen.“ Es hört sich so an, als komme auf den neuen Teamchef Andreas Seidl und den neuen Technikdirektor James Key viel Arbeit zu.

Toro Rosso überraschte mit einer Tagesbestzeit und einem zweiten Platz. Red Bulls Junior-Team ließ den Bullen mit der weichsten Reifenmischung C5 los und nach Meinung der Konkurrenz mit maximal 30 Kilogramm Benzin im Tank. Helmut Marko ist zufrieden: „Toro Rosso hat ein gutes Auto gebaut.“ Kurioserweise mit der entgegengesetzten Frontflügel-Philosophie wie der große Bruder Red Bull. „Die beiden Autos haben mehr Gleichteile als zuvor, aber die Aerodynamik muss jeder selber machen“, erklärt Marko den Unterschied. Teamchef Franz Tost dazu: „Wir haben 2018 viel Ent-



Neuer Chef: Ferrari-Capo Binotto kann zufrieden sein



Der Schnellste: Hülkenberg wollte herausfinden, was der Renault kann

wicklungsarbeit für Honda betrieben und wollen jetzt die Früchte davon ernten.“

Die größte Überraschung aber war Sauber. Das neue Auto unterscheidet sich in fast jedem Punkt von den anderen. Keiner fährt einen so extremen Frontflügel wie die Schweizer. Es ist das Ferrari-Modell, nur auf die Spitze getrieben. Obwohl Technikchef Simone Restas Wurzeln in Maranello liegen, stand nicht etwa der Ferrari SF90 Pate. „Wir haben uns von Anfang an auf dieses Konzept konzentriert“, verrät Beat Zehnder. „Unsere Ingenieure waren echt überrascht, als sie bei Mercedes und Red Bull die klassischen Flügel gesehen haben. Wir haben an einen Fake geglaubt, als wir die Präsentations-Autos von denen gesehen haben.“ Teamchef Frédéric Vasseur konnte seine Freude

darüber kaum verbergen, dass seine Ingenieure ins Schwarze getroffen haben: „Wenn du mit ein paar Dingen allein dastehst, hast du entweder was richtig gemacht oder du liegst total daneben. Wir haben schon am ersten Testtag gesehen, dass der Windkanal die richtigen Werte ausgespuckt hatte.“

Racing Point kam nur mit einem Basismodell nach Barcelona. „Wir haben die ganze Entwicklung so ausgerichtet, dass wir unser endgültiges Aero-Paket erst in Melbourne zeigen. Die Lernkurve ist so steil, dass wir uns maximal Zeit lassen wollten“, erzählt Technik-Direktor Andy Green. Deshalb war er über die mittelpträgigen Rundenzeiten in Barcelona und die DRS-Probleme auch nicht beunruhigt: „Wir wissen, was kommt und wo wir dann in Melbourne stehen werden.“ ■



Erster Abflug: Räikkönen rutschte mit kalten Reifen ins Kiesbett



Bestzeit am dritten Tag: Kvyat fuhr mit weichen Reifen und wenig Sprit

## DIE RANGLISTE DER ERSTEN TESTWOCHE

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Session	Reifen	Runden
1. Nico Hülkenberg	Renault	1:17,393 min	Tag 4	C5	247
2. Alexander Albon	Toro Rosso	+0,244 s	Tag 4	C5	268
3. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+0,311 s	Tag 3	C5	214
4. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+0,369 s	Tag 3	C5	252
5. Daniel Ricciardo	Renault	+0,392 s	Tag 4	C5	186
6. Valtteri Bottas	Mercedes	+0,464 s	Tag 4	C5	303
7. Lewis Hamilton	Mercedes	+0,584 s	Tag 4	C4	307
8. Charles Leclerc	Ferrari	+0,653 s	Tag 4	C3	295
9. Sebastian Vettel	Ferrari	+0,768 s	Tag 1	C3	303
10. Lando Norris	McLaren	+1,038 s	Tag 4	C4	236
11. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+1,118 s	Tag 4	C3	255
12. Carlos Sainz	McLaren	+1,165 s	Tag 1	C4	209
13. Romain Grosjean	Haas	+1,170 s	Tag 4	C3	198
14. Kevin Magnussen	Haas	+1,327 s	Tag 4	C3	125
15. Pierre Gasly	Red Bull	+1,387 s	Tag 4	C3	238
16. Max Verstappen	Red Bull	+1,394 s	Tag 3	C3	237
17. Pietro Fittipaldi	Haas	+1,856 s	Tag 3	C4	61
18. Lance Stroll	Racing Point	+2,271 s	Tag 4	C2	151
19. Sergio Pérez	Racing Point	+2,551 s	Tag 1	C3	97
20. George Russell	Williams	+3,604 s	Tag 4	C3	40
21. Robert Kubica	Williams	+4,149 s	Tag 4	C2	48



# Flügel in Extremform

Die Formel-1-Autos haben sich in den letzten Jahren nur im Detail voneinander unterschieden. Doch die Regeländerungen für 2019 haben überraschenderweise dazu geführt, dass es wieder mehr Vielfalt an der Technikfront gibt.

Von: **Tobias Grüner**

**E**s ist schon verrückt. In der Formel 1 arbeiten die besten Ingenieure der Welt. Die Entwicklungswerkzeuge sind ausgereift. Egal ob bei der Hardware (Windkanal) oder der Software (Computer-Simulationen) – alle Teams haben mehr oder weniger die gleichen Voraussetzungen. Eigentlich sollte man meinen, dass die cleveren Techniker am Ende auch zu ähnlichen Ergebnissen kommen. Doch als alle neuen Autos in Barcelona

auf die Strecke gingen, stellte sich heraus, dass die Generation 2019 alles andere als homogen ist. Der Grund dafür liegt in den neuen Regeln, vor allem den neuen Frontflügel-Dimensionen.

Eigentlich sehen die Änderungen im Reglement auf den ersten Blick gar nicht so umfangreich aus. Doch aus Sicht eines Aerodynamikers gleichen sie einem Erdbeben. Alles ab der Vorderachse nach hinten ändert sich. Weil der Frontflügel die Form des restlichen Fahrzeugs festlegt, sehen wir eine ungeahnte Bandbreite an verschiedenen Formen bei den Bargeboards und den Leitblechen. Am meisten überrascht hat die Experten aber die Vielfalt beim Frontflügel selbst. Man sollte meinen, dass nicht mehr so viel zu holen sei bei nur fünf Elementen rechts und links und bei Endplatten aus dem Lego-Baukasten. Und trotzdem hat fast jedes Team seine eigene Lösung. Und es gibt sogar zwei komplett konträre Konzepte.

An einem Ende der Bandbreite steht der Alfa Romeo, das andere Extrem stellt Mercedes dar. Der entscheidende Unterschied ist beim Blick direkt von vorne auf den Flügel auch für Technik-Laien leicht zu erkennen. Beim Mercedes weisen die Flaps ganz klassisch innen weniger Tiefe auf als außen. Beim Sauber ist es umgekehrt. Da werden die Flaps zu den Endplatten hin dünner und flacher. Ferrari verfolgt einen ähnlichen Weg, nur nicht ganz so extrem. Auch McLaren und Toro Rosso haben in diese Richtung entwickelt. Renault und Haas bieten eine Zwischenlösung an. Bei diesen Autos sind die Flaps innen so hoch wie außen.

Red Bull, Williams und Force India sind mit ihrem Frontflügelkonzept im Mercedes-Lager. Wobei die Silberpfeile im Vergleich zu allen anderen noch eine zusätzliche Besonderheit aufweisen: Die Endplatten sind nach innen gekrümmt. Bei allen anderen Autos biegen sie sich im hin-

**!** Die Auswirkungen der verschiedenen Aero-Philosophien lassen sich noch nicht abschätzen. Hat Mercedes aufs falsche Pferd gesetzt, könnte das Unternehmen Titelverteidigung jedoch frühzeitig in Gefahr geraten. Ein kurzfristiges Umschwenken auf die Ferrari-Alfa-Lösung während der Saison erscheint fast unmöglich.



STEFAN BALDAUF

Prinzip. Die abgeflachten Flaps an den Endplatten helfen, die Luft außen am Vorderrad vorbeizulenken. Die Frontflügel produzieren zwar nicht so viel Abtrieb, dafür wird aber die Strömung nach hinten zwischen den Rädern beruhigt. Mercedes und Red Bull setzen hingegen auf viel Anpressdruck vorne, müssen dann jedoch hinten mit Turbulenzen kämpfen, die der Flügel erzeugt.

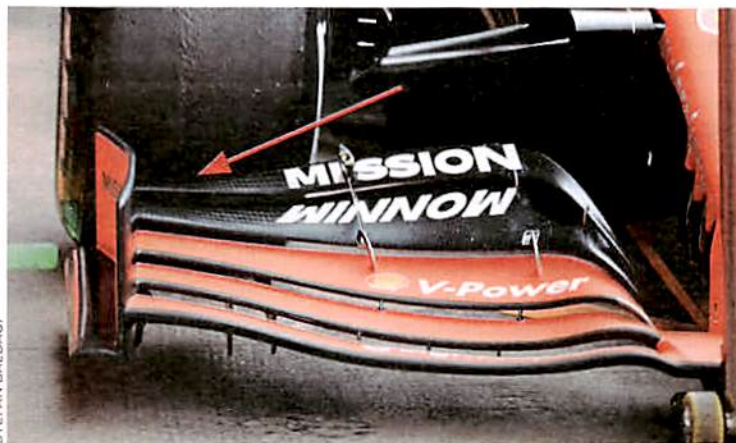
### Mercedes rätselt

Mercedes-Teamchef Toto Wolff wundert sich: „Irgendwie müssen Ferrari und Sauber den Abtriebsverlust kompensieren. Die Frage ist wie.“ Dazu gibt es verschiedene Theorien: Ferrari und Sauber profitieren von einer besseren Fahrzeugbalance. Wer vorne nicht so viel Anpressdruck fährt, muss hinten zum Balanceausgleich auch nicht so viel draufpacken. Das reduziert den Luftwiderstand, der wegen des größeren Heckflügels deutlich gestiegen ist. Ferrari und Sauber lagen in den Topspeed-Messungen immer im Vordergrund. Das würde für diese These sprechen.

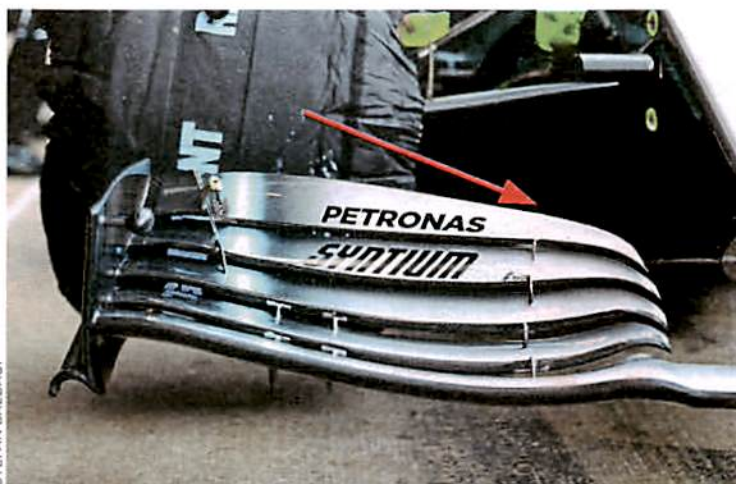
Force India-Technikchef Andy Green hat noch eine andere Theorie: „Ferrari und Alfa stellen ihre Autos stärker nach hinten an. Damit kriegen sie den Frontflügel näher an den Asphalt und holen sich so den Abtrieb zurück, den sie wegen der geringeren Flügelfläche verlieren.“ Nun grübeln alle, welches Konzept das bessere ist. Ferrari präsentierte sich während der Tests stark. Aber vor allem die klare Formsteigerung bei Alfa Romeo öffnete einigen Ingenieuren die Augen: „Alle Daten im Windkanal wurden auf der Strecke bestätigt, auch die des Frontflügels“, verrät Teamchef Frédéric Vasseur. Die Alfa-Ingenieure waren der Meinung, dass alle diesen Weg einschlagen würden. Bei den ersten Bildern des

teren Bereich nach außen. Um maximal 15 Grad, wie es das Reglement erlaubt. Der Mercedes-Ansatz überrascht, weil alle Experten prophezeit hatten, dass die Ingenieure die Luft weiter wie bisher an den Vorderrädern vorbeilenken werden.

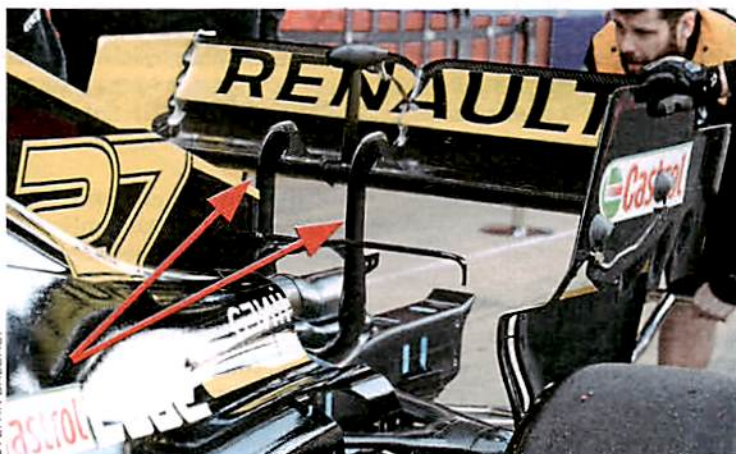
Ferrari und Alfa Romeo verfolgen mit ihrer Flügelform ganz klar das sogenannte Outwash-



Die Ferrari-Flaps biegen sich wie beim Alfa an der Endplatte nach unten



Der Mercedes-Flügel ist an der Nase flacher. Die Endplatte zeigt nach innen



Renault, Mercedes und McLaren fahren nun mit doppelter Heckflügelstütze



Die Spiegelhalterungen werden bei vielen Autos zu Flügелеlementen



Der innovative Bügelflügel am McLaren hielt bei den Tests nicht lange fest

Mercedes und des Red Bull glauben die Techniker aus Hinwil, dass es sich nur um Showflügel handeln könne. Doch dann blieben die Teile auch in Barcelona an den Autos.

Würde sich die Mercedes-Philosophie als Rohrkrepiierer herausstellen, könnte das schon die WM-Vorentscheidung bedeuten. Weil der Silberpfeil für eine sehr moderate Anstellung konzipiert ist, lässt sich der Ferrari-Weg nicht einfach kopieren. Für Red Bull wäre der Umbau etwas einfacher. Doch die Mannschaft von Aerodynamik-Guru Adrian Newey denkt gar nicht dran, etwas zu ändern. „Wir bleiben unserem Flügeltyp treu, weil es für uns am besten funktioniert. Das Ferrari-Konzept haben wir uns natürlich angeschaut, aber unsere Simulationen haben ergeben, dass unser Flügel mehr Potenzial hat“, verrät Teamchef Christian Horner.

### Trend zur Doppelstütze

Neben dem Frontflügel gibt es noch mehr interessante Details an den 2019er-Autos. Beim Heckflügel ist zum Beispiel ein klarer Trend erkennbar. Renault, McLaren und Mercedes setzen nun wie Ferrari, Haas, Sauber und Williams auf eine doppelte Stütze. Damit besteht die Fraktion, die mit einer einzelnen Stütze unterwegs ist, nur noch aus den beiden Red-Bull-Teams und Racing Point. Renault-Technikchef Nick Chester erklärt, warum man umgeschwenkt ist: „Mit einer einzelnen Stütze lagen wir in der vergangenen Saison schon am Belastungslimit. Weil der Heckflügel nun größer geworden ist, hielten wir es für sinnvoll, auf die Befestigung mit zwei Stützen zu wechseln.“ Wie man hört, hat die Doppelstütze noch zwei andere Vorteile. Erstens spart sie Gewicht, und zweitens können die Ingenieure damit die gewünschte

Verbiegung bei hohen Geschwindigkeiten besser kontrollieren.

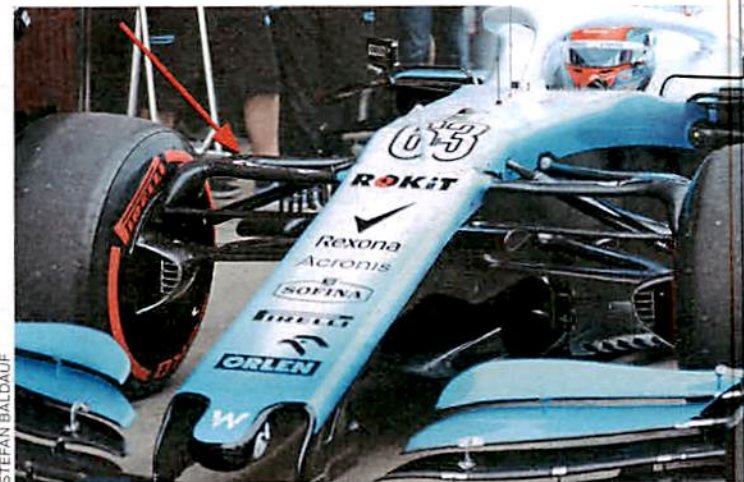
Auch bei den Aufhängungen gibt es neue Ansätze. Der Trick, die beiden Arme der oberen Querlenker der Hinterradaufhängung weit innen am Chassis zu einem flügelähnlichen Element zusammenzulegen, war schon im Vorjahr von McLaren erfunden worden. Mittlerweile sieht man ihn an vielen Autos – darunter auch bei Mercedes und Ferrari. An der Vorderachse gibt es ebenfalls innovative Konzepte. Williams zeigte bei der Jungfernfahrt des FW42 am dritten Testtag, dass man diese Jahr auf extrem weit nach oben versetzte Querlenker setzt. Sie sind über ein Verbindungsstück mit dem Radträger verbunden. Apropos Verbindungsstück: Bei Mercedes steht ein kleiner Steg vom Radträger nach innen ab, an den der Pushrod-Dämpfer anlenkt. Die veränderte Geometrie sorgt dafür, dass sich das Auto beim Einlenken absenkt, was den Abtrieb in Kurven erhöht.

### Briefkastenschlitz am RB15

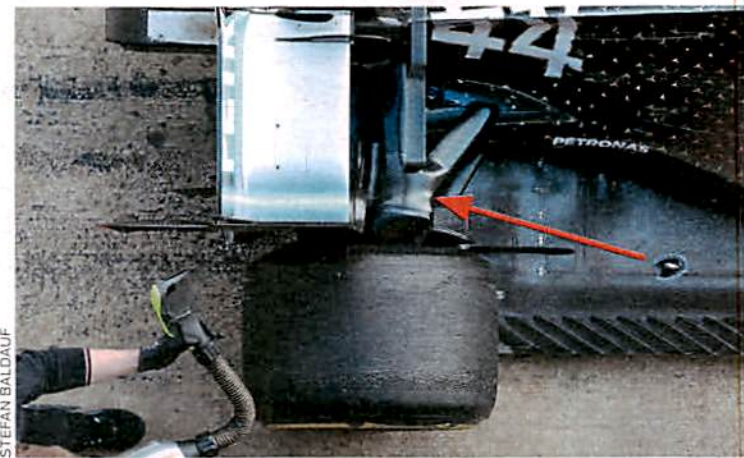
Und dann gibt es natürlich jedes Jahr noch einige ganz neue Tricks, die man so vorher noch gar nicht gesehen hat. So besitzt der Red Bull RB15 beispielsweise einen schlitzförmigen Kanal auf der Frontpartie – genau auf Höhe der Vorderachse. Damit soll der Absaugeffekt des S-Schachts verbessert werden, durch den Luft von der Unterseite der Nase nach oben geführt wird. Bei McLaren hat man in diesem Jahr ganz neue Bügelflügel an den Bargeboards befestigt. Sie flogen jedoch bei den Barcelona-Tests ein paar Mal ab. Ob ein neuer Trick funktioniert, lässt sich übrigens schnell feststellen. Gute Ideen werden von der Konkurrenz schnell kopiert. Und am Ende landen dann irgendwann doch wieder alle beim gleichen Konzept. ■



Auch dank der gestapelten Wastegate-Rohre baut Ferrari im Heck schmal



Bei Williams liegen die Querlenker aus aerodynamischen Gründen weit oben



Bei vielen Autos verbinden sich die hinteren Querlenker zu einem Flügel



Die Mercedes-Schubstabe ist über einen Steg am Radträger befestigt



Der Luftkanal auf der Red-Bull-Frontpartie unterschützt den S-Schacht

# Alles im Griff!

10 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell  
zum Sparpreis plus Schrauber-Set dazu!

**TOP  
EXTRA**



#### **BOSCH Schrauber-Set, 10-teilig**

- Universeller Helfer im Haushalt
- Handschraubendreher mit T-Griff
- 10 verschiedene Bits
- Bit-Satz im Griff versenkbar
- Maße: ca. 17 x 12 x 5 cm
- Zuzahlung: 1,- €

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

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

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

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte Bestellnummer angeben:  
1773034

10 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell für zzt. 17,50 € – zzgl. 1,- € Zuzahlung. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.  
Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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



Guter Start: Der RB15 ist zuverlässig. Red Bull wöhnt sich beim Speed vor Mercedes

# Honda gut, alles gut?

Red Bull erlebte eine problemlose erste Testwoche. Max Verstappen und Pierre Gasly umrundeten den Circuit de Barcelona-Catalunya 475 Mal. Der neue Honda-Motor läuft wie ein Uhrwerk. Deshalb wöhnt sich das Team aus Milton Keynes auf dem Weg, Ferrari und Mercedes in dieser Saison dauerhaft herausfordern zu können.

Von: **Andreas Haupt**

**F**errari ist der neue Favorit. Da sind sich alle einig. Doch wer ist nach einer Testwoche in Barcelona die Nummer 2 im Formel-1-Feld? Bei Red Bull ist man davon überzeugt, dass man selbst der erste Verfolger des roten Autos ist. „Auf Ferrari fehlen uns zwei Zehntelsekunden“, sagt Red Bulls Motorsportchef Helmut Marko. „Mercedes liegt hinter uns.“

Doch damit allein gibt man sich bei Red Bull nicht zufrieden. Das Team will auch Ferrari schnappen. Der Abonnementweltmeister der Jahre 2010 bis 2013 will endlich wieder nach ganz oben, endlich auch im Hybridzeitalter der Königsklasse konstant Siege einfahren, endlich wieder dominieren. Und zwar unabhängig von der Strecke.

## Verstappen sehr zufrieden

In der Vergangenheit trumps Red Bull meistens da auf, wo die Motorleistung eine untergeordnete Rolle spielte: auf den verwinkelten Strecken von Monte Carlo und Singapur oder in der dünnen Höhenluft von Mexikostadt. Oder, wo der Reifenverschleiß einen großen Einfluss auf das Rennergebnis hatte. Damit soll Schluss sein. Dank Honda. Red Bull trennte sich im letzten Jahr von Renault und geht 2019 ins erste Ehejahr mit den Japanern. Der neue Motorenpartner begeistert die Teamführung, Ingenieure und Fahrer. „Ich bin sehr zufrieden, wie wir zusam-

„Unsere Berechnungen ergeben, dass wir momentan zwei Zehntelsekunden hinter Ferrari liegen. Die holen wir bis Melbourne aber auf. Mercedes liegt hinter uns.“

Helmut Marko

menarbeiten. Jeder weiß, was er zu tun hat“, sagt Max Verstappen.

Honda hat wie es aussieht alle Baustellen beseitigt. In der ersten Testwoche waren der V6-Turbo und die Elektromotoren MGU-K und MGU-H kugelsicher. An drei der vier Testtage spulte Red Bull mehr als 100 Runden ab. Einzig der Abflug von Pierre Gasly am Dienstagnachmittag komprimierte die Fahrzeit. Weil die Turbolader durch den Einschlag rückwärts in der Streckenbegren-

zung etwas abbekommen hatten, wechselte Honda zur Sicherheit über Nacht den Motor. „Wir haben bei der Power-Unit überall Fortschritte gemacht“, sagen die Ingenieure. „Der Motor ist stärker und zuverlässiger. Aber es ist nicht nur das. Honda geht mit einem ganz anderen Eifer an die Sache heran. Es ist ihre Hingabe, die uns noch optimistischer macht.“

In diesen Aussagen steckt auch Kritik am alten Motorenpartner Renault. Man hört, Honda teste seinen V6-Turbo rund um die Uhr auf dem Prüfstand. Auf der Suche nach noch mehr Leistung und noch mehr Standfestigkeit. Red Bull ist zufrieden mit den Ressourcen, den Einrichtungen wie Prüfständen und Simulatoren und der Arbeitsweise der Japaner. Dinge, die man an Renault stets bemängelt hatte. Es gibt keinen Notstand bei Ersatzteilen. Honda hat für die Testfahrten mehrere Ersatzkits vorbereitet.

## Entwicklung für Red Bull

Kurzum: Es ist der Status, ein Werksteam zu sein, was den

Rennstall glücklich macht. Red Bull ist nicht mehr Abnehmer, der zusehen muss, wie er die Ware am besten unterbringt im Auto. Die Entwicklung der Antriebseinheit zielt jetzt voll auf die dunkelblauen Autos ab. Honda und Red Bull stimmen sich aufeinander ab, Motoren- und Chassisabteilung arbeiten Hand in Hand in unmittelbarer Nachbarschaft. Die Japaner betreiben eine Filiale im englischen Milton Keynes, wo auch Red Bull beheimatet ist.

475 Runden oder 2211 Testkilometer in der ersten Woche zeugen von guter Zusammenarbeit. Auch wenn Mercedes (610 Runden) und Ferrari (598) ein größeres Pensum absolvierten: Wann ist Red Bull zuletzt so gut aus den Startlöchern gekommen? Bislang konzentrierte sich der englisch-österreichische Rennstall darauf, Aerodynamikdaten zu sammeln, die Ergebnisse aus Simulator und

Windkanal mit der Strecke abzugleichen, verschiedene Setups auszuprobieren und in Longruns die neuen Pirelli-Reifen zu verstehen. Die Show überlässt man den anderen. Red Bull schnallte kein einziges Mal in der ersten Woche die weichen Reifen auf. „Das allgemeine Gefühl im Auto ist ein sehr gutes. Das zeigt sich zwar nicht in den Rundenzeiten, aber es sind Testfahrten. Da kommt es nicht darauf an, vorne zu stehen. Wir wissen, was wir tun müssen“, sagt Pierre Gasly.

### Nicht falsch leiten lassen

Man wird die zweite Testwoche abwarten müssen, um zu erfahren, wie gut der neue Honda-Motor tatsächlich ist. Es heißt, auch Ferrari habe über den Winter einen weiteren größeren Fortschritt bei Leistung und Effizienz erzielt. Mercedes wird ebenfalls nicht stillstehen. „Wenn einmal einer aufdreht, ziehen die ande-

ren nach. Dann bekommen wir ein besseres Bild“, glaubt Marko. Die Fahrer berichten bisher nur Positives. Verstappen kann den Vergleich zwischen Renault und Honda ziehen, Gasly zwischen dem letztjährigen Honda-Motor und dem diesjährigen. „Sie sprechen von spürbar mehr Leistung. Der Motor hängt gut am Gas und entfaltet die Leistung harmonisch über ein breites Drehzahlband.“ Auffällig: Bei Standdrehzahl hebt sich der Honda-V6 mit seiner Klangfarbe von allen Konkurrenzprodukten ab. Kein Motor brummt und grollt so tief wie der japanische.

Die Ingenieure lassen sich keine Leistungsdaten entlocken. Doch eine Aussage lässt aufhören. „Die zwei Zehntel, die uns auf Ferrari fehlen, müssen wir auf der Chassis-Seite finden.“ Mit anderen Worten: Honda ist mit der Hilfe von Berater Mario Illien ein richtig guter Sprung gelun-

gen. Der Rückstand soll mit einem großen Upgrade in der zweiten Testwoche schmelzen. „Spätestens bis Melbourne ist er weg“, sagt Marko. Red Bull verspricht Änderungen an allen Ecken des Autos. Aerodynamische wie mechanische. Man hört, es soll auch einen kleinen Trick an den Aufhängungen geben. Die Spione der anderen Teams werden ganz genau hinschauen. Einen geänderten Heckflügel hatte Red Bull bereits beim dritten Testtag am Auto. Die Spezifikation für mehr Anpressdruck half, den RB15 besser auszubalancieren. Das schafft mehr Vertrauen bei den Fahrern und führt zu geringerem Reifenverschleiß.

Bei den Pirellis schauen die Ingenieure ganz genau hin. Zwar schien in Barcelona in der ersten Testwoche überwiegend die Sonne und die Temperaturen kletterten in den zweistelligen Bereich, doch trotzdem lag der Asphalt eher auf der kälteren Seite. Die Ingenieure müssen das einkalkulieren bei ihren Berechnungen und Hochrechnungen. „Es ist ein Albtraum. Die dünnere Lauffläche soll Graining zwar minimieren, doch bei den niedrigen Temperaturen können die Reifen trotzdem. Wir müssen höllisch aufpassen, nicht die falschen Rückschlüsse zu ziehen und uns dadurch in eine falsche Richtung bei der Fahrzeugentwicklung leiten zu lassen.“

### Party mit Honda

Eine Schwäche der vergangenen Jahre soll behoben sein. An Pole-Positions war in den seltensten Fällen zu denken. Im dritten Teil der Qualifikation fiel Red Bull gegenüber Mercedes und Ferrari ab. Weil die beiden anderen Top-teams den Nachbrenner zündeten. In dieser Saison wird auch Red Bull mit Honda einen „Party-Modus“ haben. Extra-Leistung für die entscheidende Qualifikationsrunde.

Aller Voraussicht nach werden gute Startplätze auch in diesem Jahr maßgebend für gute Rennergebnisse sein. Trotz neuer Flügel scheint Überholen weiter ein großes Problem. Das zeichnete sich schon in der ersten Woche ab. Ein Ingenieur erklärt das so: „Wir streben nicht nach Autos, die Überholen vereinfachen. Wir wollen alle das schnellstmögliche Auto bauen. Da machen wir keine Kompromisse. Im Fußball sagt man bei Real Madrid ja auch nicht, dass ein 1:0 ein ausreichendes Ergebnis sei.“ ■



Einziges Malheur: Neuzugang Pierre Gasly wirft den Red Bull am zweiten Testtag in die Streckenbegrenzung



Beobachtungen an der Strecke: Helmut Marko und Jos Verstappen studieren das eigene Auto und die Konkurrenz

Formel 1

# Krise bei Williams

Williams hat die Winter-testfahrten mit zweieinhalb Tagen Verspätung aufgenommen. Und da war das neue Auto immer noch nicht fertig. Beim drittältesten Team der Formel 1 brennt der Baum. Hintergründe einer Krise.

Von: **Michael Schmidt**

**E**s war ein Trauerspiel. Zweieinhalb Tage blieb die Williams-Garage in Barcelona zu. Erst am Mittwoch um 14.27 Uhr rollte der neue Williams FW42 auf die Strecke. Und immer noch war das Auto nicht komplett. Es fehlten Leitbleche und Teile vom Unterboden.

Claire Williams war untröstlich: „Dafür gibt es keine Entschuldigung. Es ist peinlich, wenn alle anderen Teams mit ihren Autos fertig werden und

wir nicht. Und dass es uns in 42 Jahren zum ersten Mal passiert ist.“ Über Details wollte die Teamchefin nicht sprechen: „Wir werden die Hintergründe analysieren und sicherstellen, dass sich das nie wiederholt.“

Im Mittelpunkt der Kritik steht Technikdirektor Paddy Lowe. Nur eine Abfindung in zweistelliger Millionenhöhe soll Williams bislang davon abgehalten haben, sich von Lowe zu trennen. Ein Insider verrät: „Uns

fehlen Leute mit Führungsqualitäten. Auch in den Ebenen unter Paddy. Die hat er mit seinen Leuten besetzt. Dafür sind die guten gegangen.“ Obwohl seit Wochen klar war, dass es mit der Fertigstellung des Autos knapp wird, hat Williams nicht die Schlagzahl erhöht. Die Mitarbeiter fangen um 9 Uhr an und hören um 17 Uhr auf. Samstag und Sonntag ist die Fabrik leer.

Die Fahrer erfuhren erst 36 Stunden vor dem ersten Testtag, dass ihr Auto verspätet ist. „Wir können uns nur bei ihnen entschuldigen“, leistete Claire Williams Abbitte. Die Ingenieure mussten ihren Entwicklungsplan umschreiben. „Wir werden mit Kompromissen leben müssen. Unser Fokus liegt jetzt auf dem Aerodynamikprogramm. Wir glauben, wir haben einen guten Schritt gemacht.“

Die Wahrheit soll anders aussehen. Dazu ist das Auto übergewichtig. Befürchtungen, dass beim Saisonstart keine zwei Autos fertig seien, dementiert Williams: „Wir haben bis Melbourne zwei Autos, ein drittes Chassis und genug Ersatzteile.“ ■



STEFAN BALDAUF

Als der Williams am dritten Testtag erstmals die Garage verließ, fehlten noch einige Aerodynamik-Teile

Formel 1

# Überholproblem bleibt

Sind die neuen Aerodynamik-Regeln ein Flop? Die Fahrer berichten, dass sich für sie vom Gefühl nichts geändert hat. Das Hinterherfahren und damit auch das Überholen ist so schwer wie vorher auch.

Von: **Michael Schmidt**

**D**er Plan war ambitioniert. Neue Aerodynamik-Regeln sollten das Überholen erleichtern. Das ging vor zehn Jahren schon einmal schief: 2009 wurden die Flügelabmessungen geändert und die Verkleidung von sämtlichen Aufbauten entripelt, um dem nachfolgenden Auto eine bessere Luft zu verschaffen. Tatsächlich hatte man damit das Problem noch ver-

schärft: Dank der breiteren Frontflügel konnten die Ingenieure die turbulente Luft außen um die Vorderräder herum dirigieren. Diese Verwirbelungen trafen hinter dem Auto wieder zusammen und raubten dem Verfolger Anpressdruck.

Die neuen Regeln zielen darauf ab, das zu verhindern. Der Frontflügel ist jetzt weniger zerklüftet, aber auch breiter. „Wozu hat man die Flügel wieder breiter gemacht, wenn man vor Jahren drauf gekommen ist, dass genau diese breiten Flügel das Problem sind?“, wundert sich Sebastian Vettel. Der Ferrari-Pilot trat am dritten Testtag den Beweis an, dass sich nichts geändert hat. Vettel fuhr rundenlang hinter dem McLaren von Carlos Sainz her und stellte fest: „Keine Chance, an ihm vorbeizufahren.“ Daniel Ricciardo hatte am Tag davor die gleiche Erfahrung gemacht.

Red-Bull-Technikguru Adrian Newey fürchtet: „Das Überholen wird eher noch schwieriger. Die neuen Frontflügel liefern instabilen Abtrieb.“ Force-India-Technikchef Andy Green wundert das

nicht: „Wir bauen keine Autos, die dem Hintermann das Fahren erleichtern. Wir schauen, dass unser Auto so schnell wie möglich ist. Und dazu muss die Luft außen vorbei.“ ■



Der Abtriebsverlust beim dichten Hinterherfahren ist immer noch spürbar

# In der Mitte alles eng

Im Mittelfeld der Formel 1 geht es wieder extrem eng zu. Renault bläst dabei der Wind stark ins Gesicht. Nico Hülkenberg rechnet mit einem spannenden Rennen um Platz 4.

Von: **Michael Schmidt**

**P**rinzipiell ist Nico Hülkenberg mit seinem Renault R.S.19 zufrieden: „Ich habe ein gutes Gefühl. Wir haben es geschafft, den Abtrieb zurückzuholen, den wir mit den neuen Regeln eigentlich verlieren sollten. Das Auto fühlt sich eigentlich so an wie das im Vorjahr. Als hätte jemand „copy & paste“ gedrückt.“ Dem Kompliment folgt eine Einschränkung: „Die Instabilität im Heck schleppen wir weiter mit. Irgendwie steckt das in dem Auto drin. Bei allen Anstrengungen, Abtrieb zurückzuholen, haben wir es



Renault stellt sich auf verstärkte Gegenwehr der Mittelfeld-Konkurrenz ein

nicht auch noch geschafft, dieses Problem zu lösen.“

Der neue Motor hat laut Hülkenberg deutlich mehr Leistung. Dabei ist er noch gar nicht komplett. In der zweiten Testwoche treffen die letzten Komponenten der 2019er Antriebseinheit ein. „Es ist schwer, mehr Leistung zu spüren, weil wir mit den riesigen Heckflügeln einen Bremsfall-

schirm aufgespannt haben“, erklärt Hülkenberg. Der Zuwachs an Power kam nicht ohne Kompromisse anderswo: „Auf der Geraden schaltet die MGU-K zu früh ab.“ Hülkenberg erwartet ein enges Rennen im Mittelfeld, vor allem mit Sauber und Haas: „Es ist brutal ausgeglichen. Wir sind bei der Musik, aber keineswegs komfortabel Vierter.“ ■

Formel 1

# Pirelli plant für 2021

Pirelli zeigt sich mit den Ergebnissen der ersten Testwoche zufrieden. Die Verantwortlichen sind mit ihren Gedanken aber auch schon bei der Entwicklung für die Saison 2021.

Von: **Tobias Grüner**

**D**er erste Dank der Pirelli-Verantwortlichen in Barcelona galt dem Wettergott. Nachdem der Winter Katalonien vor 12 Monaten fest im Griff hatte, kletterte das Thermometer dieses Jahr fast immer an die 20-Grad-Marke. „Trotz der wärmeren Temperaturen haben wir keine Blasenbildung gesehen. Und Graining gab es nur ganz früh am ersten Testtag, als noch kein Gummi auf der Bahn lag“, jubelte Sportchef Mario Isola. Auch mit dem Gripniveau der neuen Reifen sind die Italiener zufrieden. Was den Verschleiß angeht, fehlen nach nur einer Testwoche zwar noch Daten, ne-

gative Überraschungen erwartet man aber keine.

So kann sich Pirelli jetzt schon auf die Reifen der kommenden Jahre konzentrieren. „Wir wollen die Tests mit den 2020er Mischungen bis September abgeschlossen haben, damit wir früh mit den 18-Zoll-Reifen für 2021 starten können“, verrät Isola.

Der Wandel vom 13 Zoll großen Ballon- zum 18 Zoll großen Niederquerschnittsreifen ist ein Mammutprojekt. „Wir brauchen

ein Auto, auf das die 18-Zöller passen und das uns repräsentative Daten ermittelt.“ Auch die Ingenieure der Teams müssen sich an die neuen Dimensionen gewöhnen. Der Reifendurchschnitt wächst um fünf Zentimeter. „Wir dürfen die Flanken nicht zu klein bauen, damit die Belastungen auf Felgen und Aufhängungen nicht zu stark steigen, wenn ein Pilot zum Beispiel über die Randsteine fährt. Und unsere Logos müssen ja auch noch zu sehen sein.“ ■



Dank neuer, verchromter Backformen glänzen die Pirelli-Reifen dieses Jahr

## NACHRICHTEN

### FEUER BEI MCLAREN

Nach Abschluss der ersten Testwoche absolvierte McLaren am Freitag in Barcelona noch einen sogenannten Filmtag, bei dem Aufnahmen für PR-Zwecke angefertigt werden. Dabei brach ein kleines Feuer in der Garage aus. Obwohl der Brand laut McLaren schnell gelöscht werden konnte, mussten drei Angestellte des Teams zur Behandlung ins Krankenhaus.

### ACHT NEUE SPONSOREN

Die Namensänderung von Sauber in Alfa Romeo zahlt sich für das Team aus. „Es ist einfacher, Sponsoren zu finden“, erzählt Teammanager Beat Zehnder. Tatsächlich hat Sauber fünf neue Partner gefunden. Drei weitere sollen noch kommen.

### AERODYNAMIK-TRANSFER

Racing Point bedient sich bei Sauber. Aerodynamiker Mariano Alperin wechselt von Hinwil zu Racing Point.

### EINHEITSGETRIEBE

Ab 2021 soll es Einheitsgetriebe geben. Interessierte Hersteller können sich bei der FIA melden. Nur die Kassette mit den Getriebe-Innereien wird standardisiert. Das Gehäuse können die Teams weiter selbst bauen.

### NEUER JOB FÜR BOULLIER

Nach seinem Abschied als Teamchef von McLaren vor einem halben Jahr hat Eric Boullier nun eine neue Aufgabe gefunden. Der Franzose hilft den Organisatoren des F1-Rennes in Le Castellet als „strategischer Berater“.

### MEXIKO-GP IN GEFAHR

Der Präsident von Mexiko, Andrés Manuel López Obrador, hat öffentlich erklärt, dass der Grand Prix keine Subventionen aus öffentlicher Hand erhalten soll. Damit ist eine Verlängerung des nach 2019 auslaufenden Vertrags in Gefahr. „Es sieht nicht gut aus“, erklärte Racing-Point-Pilot Sergio Pérez.



BMW-Sportchef Jens Marquardt über die GTE-Projekte in der IMSA-Serie und der Sportwagen-WM, die unterschiedlichen Ansätze im Prototypensport und die Zukunft der Marke im GT3-Rennsport.

Von: **Marcus Schurig**

**Das Langstrecken-Jahr hat für BMW mit dem M8-Sieg in Daytona gut begonnen, oder?**

Das 24h-Rennen in Daytona war insgesamt erstklassig balanciert, da muss man auch der BOP ein Kompliment machen. Und wir waren supereffizient unterwegs: Von 592 Runden haben wir nur drei Runden geführt – aber das waren halt die letzten drei, auf die es ankam! Das Rahal-Team und die Fahrer haben trotz der schwierigen Wetterverhältnisse einen sehr guten Job gemacht. Es war natürlich ein bisschen schade für das Schwesterauto mit Alex Zanardi, die hatten ganz früh bei einem Stopp ein technisches Problem: Es ging eine Steckverbindung zwischen dem Lenkrad und dem Anschluss in der Lenksäule kaputt, weil Zanardi das Lenkrad just in dem Moment aufsetzen wollte, als das Fahrzeug ruckartig abgelassen wurde. Die Reparatur hat acht Runden gekostet, und einen so großen Rückstand kann man nicht wieder aufholen. Aber in Summe war das für BMW ein Mega-24h-Rennen!

**Die zentrale Frage war ja am Ende: Kommt eine rote Flagge? Wie haben Sie das strategisch gespielt?**

Da hat das Team auf einem absoluten Topniveau agiert. Teamchef Bobby Rahal hat bei seiner Teamaufstellung für 2019 einige Änderungen vorgenommen, und zusammen mit unseren Leuten von der Motorsport-Abteilung hat die Gruppe die Strategie permanent diskutiert und immer wieder neu aufgegleist.

**In der IMSA hat der M8 GTE schon mehrfach gewonnen, in der Sportwagen-WM noch nicht. Steht jetzt das WM-Programm unter Druck?**

Unser Commitment für die WEC geht bis zum Ende der Supersaison 2018/19. Das Modell der Supersaison wurde ja erst nach unserem offiziellen Einstieg ein-

# „Der ACO verfolgt aktuell noch eine andere Richtung“

geführt und läuft über anderthalb Jahre. Als Hersteller unterziehen wir die Rennprogramme alle zwei Jahre automatisch einer Bewertung und fragen uns: Lief alles wie geplant? Haben wir unsere Ziele erreicht? Muss man Veränderungen machen? Das ist bei uns Routine. Und genau diese Bewertung steht im Juni auch für das WEC-Programm an.

## Wie fällt Ihre Bewertung des WM-Einsatzes durch das MTEK-Team bisher aus?

Zunächst sollte man noch die letzten drei Rennen in Sebring, Spa und Le Mans abwarten, bevor man ein Fazit zieht. Es ist aber auch klar, dass wir bisher aus dem M8-Paket in der WM noch nicht das Beste haben herausholen können. Deshalb haben wir an der Front noch eine Rechnung offen. Wir konzentrieren uns mit vollem Fokus auf die restlichen drei Rennen. Im Juni werden wir uns auch intern mit unserer Kommunikations- und Marketingabteilung zusammensetzen, um die Supersaison und das WEC-Engagement einer Bewertung zu unterziehen. Und dann müssen wir sehen, was wir machen. Der ACO würde gerne früher ein Commitment haben, aber ich muss ganz ehrlich sagen: Bei solchen Engagements geht es immer auch um sehr viel Geld, und dann muss man sich die Zeit nehmen, das richtig zu analysieren.

## Wenn man die beiden Serien WEC und IMSA vergleicht, muss man schon sagen, dass die IMSA einen sehr guten Job macht, oder?

Ich will das jetzt nicht unbedingt in Relation sehen oder bewerten. Wir haben als BMW in der IMSA bisher besser performed als in der WM, und das ist etwas, was wir uns anschauen müssen, weil wir da in der WEC unter Umständen etwas liegen gelassen haben. Da geht es auch um komplizierte Sachen wie beispielsweise die Nutzung der Regenreifen: Beim WM-Lauf in Shanghai haben wir komplett underperformed, beim IMSA-Rennen in Daytona waren wir konkurrenzfähig. Das alles

müssen wir verstehen. Deswegen bin ich froh, dass wir in der WM noch drei Rennen Zeit haben.

## Im Prototypensport lichtet sich der Nebel: hier das Hypercar-Hybrid-Reglement, dort die DPI-Formel ohne Hybrid. Wie bewerten Sie die Ansätze?

Es ist beachtlich, wie viele DPI-Autos da jetzt unterwegs sind, das Niveau ist hervorragend, mit sehr vielen Top-Level-Teams. Die

„BMW hat derzeit keine separate Plattform für Zweitürer – und damit könnten wir in der Zukunft theoretisch gar kein GT3-Auto homologieren.“

BMW-Sportchef Jens Marquardt

IMSA hat die Klasse gut aufgesetzt und stabilisiert. Auf der Kostenseite ist man ohne Frage im richtigen Korridor und sehr effizient, dazu werden alle technischen und strategischen Weiterentwicklungen im Schulterschluss mit den Partnern und Herstellern vorgenommen. Und nach meiner Einschätzung sind alle Hersteller, die DPI machen, auch happy. Schon deshalb ist IMSA gut beraten, das Thema evolutionär weiterzuentwickeln, da gehört aber zum Beispiel auch das Thema Hybridisierung dazu. Aber wie in der DTM darf das Thema Hybrid kein Kostentreiber sein, es darf bei der Hardware keine großen Unterschiede geben, und im Optimalfall verbündet man sich mit einem Partner, der ein Einheits- oder Standard-system liefern kann.

## Und der ACO?

Der ACO verfolgt aktuell noch eine andere Richtung. Die Hypercar-Idee ist für uns eine schwierige Plattform, denn wir haben auf der Serienseite bekanntlich kein solches Hypercar. Wir haben in der

jüngeren Vergangenheit viel Geld in die GTE-Klasse und in das M8-Projekt investiert, und das wollen wir in der Zukunft erst einmal weiterführen.

## Ist das Thema DPI für BMW generell von Interesse?

Also, wir hatten ja schon mal solch ein Engagement als Motorenlieferant bei den Daytona Prototypen, die damals die Topklasse der Grandam-Serie bildeten. Ich sage es mal so: Das Thema steht bei uns aktuell nicht ganz vorne. Ich habe in den Diskussionen mit IMSA auch noch einmal einen intensiveren Austausch mit der ITR angeregt, denn wir haben dort ja viel Erfahrung mit Spec-Formeln und mit Einheitsbauteilen gesammelt. Wir sind da im regen Austausch, und es macht auch wirklich immer Spaß, mit den IMSA-Leuten zu diskutieren und zusammenzuarbeiten. Das soll aber bitte im Umkehrschluss nicht bedeuten, dass es mit der FIA und dem ACO keinen Spaß macht.

## Wie steht es um die Zukunft des Engagements von BMW in der GT3-Klasse?

Im Moment ist die Lage für uns so, dass wir dringend das neue Reglement für den nächsten Homologationszyklus ab 2022 benötigen. Der Grund: Bei BMW hat sich die Palette der Serienmodelle so entwickelt, dass es mittlerweile kein Auto gibt, auf dessen Plattform es keinen Viertürer mehr gibt. Alle Straßenaautos teilen sich Baukästen und Plattformen, es

gibt gar keine separate Plattform für einen Zweitürer mehr – und damit könnten wir theoretisch gar kein GT3-Auto mehr homologieren. Das haben wir mit der FIA seit letztem Jahr intensiv besprochen, und ich gehe davon aus, dass das im neuen Reglement berücksichtigt wird. Das betrifft übrigens nicht nur BMW, sondern auch andere Hersteller.

## Aber Sie planen, in der GT3-Klasse weiterzumachen?

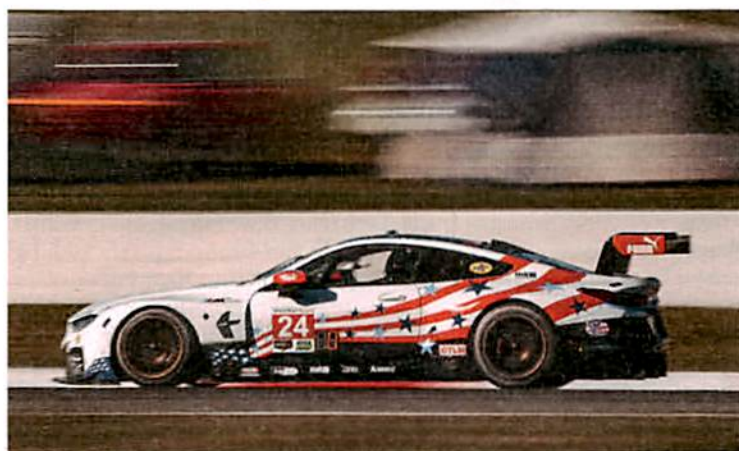
Wir arbeiten daran, ab 2022 einen Nachfolger parat zu haben.

## Bisher waren bei BMW einzelne Modelle exklusiv für Serien reserviert, wie der M4 für die DTM. Könnte sich das ändern?

Ja, das könnte sich ändern.

## Wie bewerten Sie insgesamt das Konzept der Intercontinental GT Challenge?

Erst einmal gebührt Promoter Stéphane Ratel ein Kompliment, was er mit der Serie auf die Beine gestellt hat. Das ursprüngliche Konzept in der IGTC bestand ja darin, dass die Hersteller mit lokalen Teams zusammenarbeiten. Das haben wir zwei Jahre probiert, aber wir haben es nicht richtig hinbekommen. Jetzt haben wir uns festgelegt, dass wir mit Schnitzer und Walkenhorst zwei Teams in diese wichtige Serie entsenden. Das mag vielleicht nicht der effizienteste Weg sein, aber wir wollen ganz klar die Präsenz in dieser Serie sicherstellen. ■

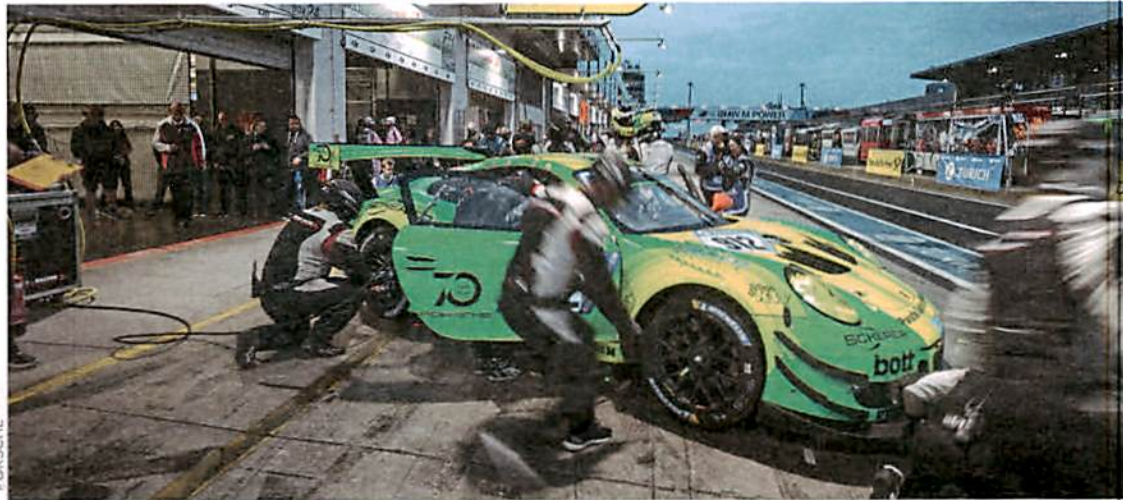


Startet BMW mit dem M8 GTE neben der IMSA-Serie auch weiter in der WEC?

# Reifen weiter in Diskussion

Der DMSB will die Anzahl der Reifenspezifikationen in der GT3-Klasse für den Einsatz auf der Nordschleife in dieser Saison auf insgesamt sechs begrenzen. Pro Wochenende sollen in Zukunft nur noch drei verschiedene Reifentypen erlaubt sein. Kritiker bemängeln die kurzfristige Änderung.

Von: **Bianca Leppert**



Der DMSB will die Anzahl der zur Verfügung stehenden Reifen für die GT3-Teams auf der Nordschleife limitieren

Das Thema Reifen auf der Nordschleife bleibt ein Dauerbrenner. Wie man hört, hatten sich der DMSB und die Reifenhersteller im September vergangenen Jahres eigentlich auf einen langfristigen Plan geeinigt. Nun kam wohl in Verbindung mit der anstehenden Streckenabnahme durch die FIA die neue Regelung ins Spiel, dass nur noch sechs Spezifikationen in der gesamten Saison sowie

drei Spezifikationen pro Wochenende erlaubt sein sollen. Das gilt sowohl für die VLN-Läufe als auch für den 24h-Qualitäts-Lauf sowie für das 24h-Rennen auf dem Nürburgring. Vor einem Event dürfen fünf verschiedene Varianten angemeldet, aber nur drei davon eingesetzt werden.

Das scheint zwar alles durchaus machbar zu sein, ist jedoch bei neuen Modellen wie etwa

dem Porsche 911 GT3 R für die Reifenhersteller eher von Nachteil, weil man hier noch zu wenig Erfahrungswerte hat und Daten im Rennen sammeln müsste.

Kritik an der Entscheidung des DMSB wird deshalb laut, weil sie nicht direkt nach Saisonende kommuniziert wurde, sondern erst kurzfristig Ende Januar und sich kein neues akutes Sicherheitsthema seit den letzten Ge-

sprächen mit den Reifenherstellern aufgetan hat. Entsprechend müssen diese ihre Fahrpläne nun wieder umwerfen.

Die ILN wurde mit der DMSB-Entscheidung in Verbindung gebracht, war aber keineswegs involviert, sondern sieht eher einen Lösungsweg darin, mit allen Parteien eine Lösung zu erarbeiten und so eine Planungssicherheit zu garantieren. ■

Deutscher Sportfahrer Kreis e. V.: Hauptversammlung

## Ziegahn: Wiederwahl zum DSK-Präsident

Bei der Hauptversammlung des Deutschen Sportfahrer Kreises e. V. (DSK) am Nürburgring wurde Dr. Karl-Friedrich Ziegahn für weitere zwei Jahre im Amt als DSK-Präsident bestätigt. Ziegahn hat mit Jörg van Ommen nun aber einen neuen Stellvertreter.

Seit 2005 ist Karl-Friedrich Ziegahn mittlerweile Präsident des Deutschen Sportfahrer Kreises. Auf der Mitgliederversammlung am vergangenen Samstag im Dorint Hotel am Nürburgring wurde Ziegahn, der als Bereichsleiter am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) arbeitet, von den Mitgliedern wiedergewählt.

Ziegahn setzte sich dabei gegen Jörg van Ommen durch, der von Ex-DSK-Präsident Winfried Matter als Gegenkandidat vorgeschlagen wurde. „Ich bedanke mich bei den Mitgliedern, dir mir seit 2005 ihr Vertrauen schenken und mich als Präsident des DSK wiedergewählt haben“, sagte Ziegahn nach der Wiederwahl.

Mit Jörg van Ommen und Frank Taller wurden am Nürburgring zwei neue Gesichter in das DSK-Präsidium gewählt. Jörg van Ommen setzte sich bei der Wahl zum Vize-Präsidenten gegen Friedhelm Kissel durch. „Ich möchte mit der Erfahrung, die ich als Profi-Rennfahrer und Unternehmer gesammelt habe, frische und innovative Ideen in den DSK einbringen“, sagte der 56-Jährige. ■ MCS

Blancpain-GT-Rennserien

## Blancpain GT: Viele Regeländerungen

Die Blancpain-GT-Serie hält für die Saison 2019 einige Neuerungen bereit. Das betrifft sowohl die neue Blancpain GT World Challenge Europe als auch das 24h-Rennen Spa und private Testfahrten.

Die Blancpain GT World Challenge Europe, vormals als Sprint Cup bekannt, bleibt in ihrem Kern dieselbe Serie, jedoch will die SRO aus Sicherheitsgründen nur noch 26 Autos für eine Ganzjahres-Einschreibung zulassen. Maximal 28 Autos dürfen bei einzelnen Rennen starten. Zudem gibt es in Zukunft Mindestboxenstopp-Zeiten für Pro-Am- und Am-Teams. Mechaniker dürfen

nur noch maximal einen Reifen in der Arbeitszone tragen – das gilt allerdings nicht für den Endurance Cup.

Lediglich bei den 24h Spa wird das Zeitfenster für den technischen Pflichtboxenstopp vor Ablauf der 22. Stunde festgelegt. Im Auto soll ein neues System dem Fahrer Informationen über rote Flaggen, Full-Course-Yellow-Zonen etc. geben. Hinzu kommt eine Silver-Cup-Wertung für die Teams. Zusätzlich wurden private Testmöglichkeiten beschnitten: Ab acht Tage vor Saisonstart können die Teams nicht mehr auf einer Strecke testen, die zur Blancpain-Serie gehört. Stattdessen organisiert die SRO zusätzliche offizielle Testtage vor vier bis fünf Events. Für das 24h-Rennen Spa wird der Test auf zwei Tage (2./3. Juli) ausgedehnt. ■ BL

# Krisen-Meeting ohne Toyota

Umdenken in Le Mans? In der vergangenen Woche luden ACO und FIA nach Paris zum Krisengipfel über das neue Hypercar-LMP1-Reglement ab 2020. Der aktuell einzige in der WEC vertretene LMP1-Hersteller – Toyota – war aber nicht eingeladen...

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

**D**ie beiden Regelgeber für die Sportwagen-WM, ACO und FIA, befinden sich eindeutig im Krisenmodus, und das zu Recht: Anfang Dezember wurde das neue LMP1-Reglement für die Topklasse in der WEC und in Le Mans von der FIA abgesegnet, doch bisher hat sich kein einziger Hersteller zu einem öffentlichen Bekenntnis durchgesungen. Bis zum Startschuss im September 2020 sind es noch 19 Monate – schon jetzt fast zu wenig, um ein Auto zu bauen.

Langsam geht ACO und FIA ein Licht auf: Wie von vielen befürchtet, will kein Hersteller das wie Sauerbier angepriesene Reglement umsetzen. Der Grund? Die Kosten: Der ACO behauptet, die Kosten beliefen sich für ein Werksteam mit zwei Autos auf 20 Millionen Euro pro Saison. Diesen Zahlen widersprechen sämtliche Hersteller – sogar bei Toyota gibt man zu, dass sich die Kosten auf das Doppelte belaufen, wegen der Hybridtechnik und dem Allradantrieb.

Bisher hat Toyota den Reglementsprozess für 2020 maßgeblich mitgestaltet, viele Insider sagen auch: mitbestimmt. Das scheint nun vorbei zu sein. Offenbar hat die Mehrzahl der anwesenden Hersteller für ein Meeting ohne Toyota votiert. Ein zuvor angesetztes Treffen mit Toyota wurde kurzfristig von der FIA wieder abgesagt.

Die neue Gegenmacht gegen Toyota versucht ACO und FIA davon zu überzeugen, das Thema Hybrid vorläufig fallen zu lassen. Ein wichtiger Player sagte nach



In Zukunft nicht mehr die Nase vorn? Nur Toyota will noch Hybrid in der LMP1

dem Meeting: „Nur wenn Hersteller ein Auto ohne Hybrid bauen können, würde noch mal Schwung in die Sache kommen.“ Wobei man sich dann logischerweise die Frage stellen muss, ob es hier nicht sinnvoll wäre, gleich mit der IMSA-Meisterschaft zusammenzuspannen und das DPI-Reglement zu übernehmen, das ja im Moment ebenfalls ohne Hybridisierung auskommt.

Insider werten das separate Meeting ohne Toyota jedenfalls als mögliche Trendwende. Doch selbst wenn sich ACO und FIA jetzt doch bewegen, ist die Zukunft der WEC weiter ungewiss: Kein Hersteller wird 2020 fertig sein, weshalb in Paris bereits ein neuerlicher Aufschub bis zur Saison 2021/22 diskutiert wurde. Nachteil: Die WEC könnte dann an der Dauersiegerrie von Toyota ersticken. ■

## SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

### ZEITPLAN 24H-RENNEN RING

Der Zeitplan für das 24h-Rennen Nürburgring wurde veröffentlicht. Es bleibt bei der Startzeit um 15.30 Uhr, neu hinzugekommen im Rahmenprogramm ist der Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup. Den Zeitplan finden Fans unter [www.24h-rennen.de](http://www.24h-rennen.de). Als einen neuen Partner hat man Fahrwerksspezialist H&R bekannt gegeben.

### YELLOLY: BMW-WERKSPILLOT

Der Engländer Nick Yelloly gehört neuerdings zum Aufgebot von BMW. Der Porsche-Supercup-Vizemeister von 2018 ist für Einsätze in der China GT Championship mit AAI Motorsports bestätigt und soll noch weitere Rennen für die Bayern bestreiten.

### VINCENT ABRIL: MERCEDES

Patrick Assenheimer wechselt von HTP Motorsport zu Black

Falcon und hält so weiterhin an Mercedes fest. Statt dem ADAC GT Masters stehen für ihn nun die Blancpain Endurance Series und die VLN bzw. das 24h-Rennen Nürburgring auf dem Programm. Vincent Abril hat unterdessen Bentley den Rücken gekehrt und wechselt in der Blancpain-Serie zum Mercedes-Team AKKA ASP.

### PALTTALA ZU BENTLEY

Bentley hat die Fahrerpaarungen für die kommende Saison bekannt gegeben. Steven Kane, Jules Gounon und Jordan Pepper sowie Andy Soucek, Maxime Soulet und ein noch zu benennender dritter Fahrer werden den kompletten Blancpain GT Endurance Cup und die IGTC bestreiten. Für das Saisonhighlight in Spa kommen zwei weitere Continental GT3 zum Einsatz mit Markus Palttala, Alex Buncombe und Lucas Ordoñez sowie Seb

Morris, Callum Macleod und Rodrigo Baptista.

### TITEL: ASIAN LE MANS SERIES

Beim Finale der Asian Le Mans Series in Sepang hat das Team United Autosports mit einem zweiten Platz den Titel eingefah-



ren, der Ligier-LMP2 wurde in Sepang von Phil Hanson und Paul di Resta pilotiert. Das Algarve-Pro-Racing-LMP2-Team (Andrea Pizzitola, Harrison Newey und Dirk de Jong) schaffte zwar den Sieg, verpasste aber den Titelgewinn knapp.

### VLN: REGLEMENT FERTIG

Das VLN-Reglement ist nun offiziell und vom DMSB genehmigt worden. Die gesamte Ausschreibung finden Interessierte im Teilnehmer-Bereich auf der Webseite [www.vln.de](http://www.vln.de)

### GARAGE 59 MIT MCLAREN

Das GT-Team Garage 59, das in der Vergangenheit unter anderem mit McLaren erfolgreich war, kooperiert ab sofort mit Aston Martin: Das britische Team setzt zwei neue Vantage GT3 in der Blancpain GT Endurance Series ein und wird die britische Marke – ausgestattet mit dem höchsten Grad der Werksunterstützung – auch bei ausgewählten Rennen zur Intercontinental GT Challenge (IGTC) vertreten. Beim IGTC-Saisonauftritt im australischen Bathurst war noch R-Motorsport mit dem Einsatz beauftragt worden.

Die Fans feierten Pontus Tidemand an, ihre Erwartungen konnte er nicht erfüllen



# Abgedriftet

Blau-gelbe Nationalflaggen am Streckenrand sollten Pontus Tidemand beflügeln, doch der erhoffte Durchbruch zur Weltspitze blieb aus. Der 28-Jährige wartet ebenso auf ein Erfolgserlebnis wie die einst führende Rallyenation.

Von: **Reiner Kuhn**

**A**ls Pontus Tidemand seinen Ford Fiesta WRC auf die Zielrampe steuert, brandet nochmals Jubel auf. Die Schweden feiern ihren Landsmann, der mit dreieinhalb Minu-

ten Rückstand auf Sieger Ott Tänak Achter wird und sich über vier WM-Punkte freuen darf. Der neunmalige Rekordchampion Sébastien Loeb holte als Siebter auch nur einen mehr – so weit die positive Wahrnehmung.

Man kann aber auch andere Vergleiche ziehen: Der deutlich unerfahrenere Marijan Griebel holte im Vorjahr bei seinem WRC-Debüt in einem sechs Jahre alten Citroën in Deutschland als Achter ebenfalls vier WM-Zähler. Schwerer für Tidemand wiegt, dass er schon 2014 als frisch gekürter Junior-Weltmeister beim heimischen Klassiker im privaten WRC-Ford Achter wurde. Im Folgejahr ließ er seine Landsleute noch mehr frohlocken, als er auf der Auftaktprüfung in Karlstadt im

WRC2-Auto die gesamte Weltelite in ihren stärkeren WRC bügelte. „Ein Schwede führt in Schweden“, titelten ausnahmsweise auch große Tageszeitungen. Doch schon am ersten Nachmittag steckte sein Auto in einer Schneewehe. Diesmal verhagelte ein defekter Sensor früh ein besseres Resultat.

## Letztes Podium 2006

Nicht nur Tidemand blieb größerer Erfolg verwehrt: Im Jahr 2006 entert Daniel Carlsson (Mitsubishi) als letzter Schwede das Podium. Mit den Landsmännern Thomas Rådström (Subaru) als Fünftem und Jimmy Jorge (Peugeot) als Neuntem schafften es zwei weitere Schweden in die Top 10. Alle drei blieben in der Rallye-WM eine Randnotiz.

**!** Zehn Schweden holten bisher insgesamt 43 WM-Siege. Den ersten feierte Stig Blomqvist 1973, den letzten Mads Jonsson 1993 – jeweils in der Heimat.

Kaum besser erging es, trotz beherzten Ritten in der zweiten und dritten Reihe, Per-Gunnar Andersson, Junior-Weltmeister 2004 und 2007, sowie Patrik Sandell, Junior-Champion 2006.



Stig Blomqvist und Björn Waldegård: Eher mit sich selbst beschäftigt



PG Andersson: Nach kurzem Suzuki-Gastspiel Privatier und Rallyerentner

# „Wir alle sind Einzelkämpfer“

Zu Saisonbeginn saß Pontus Tidemand zweimal im dritten Werks-Ford von M-Sport. Der WRC2-Weltmeister von 2017 über seine Erfahrungen, Probleme und die nächsten Schritte.

Von: Reiner Kuhn

## Zufrieden mit Ihrem Auftritt bei der Rallye Schweden?

Ja, ich bin ziemlich glücklich. Es war schließlich eine alles andere als einfache Rallye für mich.

## Wegen dem erhöhten Druck vor heimischer Kulisse?

Nein, das machte mir am wenigsten aus. Druck hat man immer und überall. So gesehen ist es beim Heimspiel vielleicht sogar schwieriger, wenn man in der Junior-WM im kleinen Frontriebler oder in der WRC2 im R5 um den Sieg kämpft, als im WRC gegen die Weltelite zu fahren. Es waren andere Dinge, die diese Rallye für mich so schwierig machten.

## Die denn waren?

Allem voran die knappe Zeit, die ich am Steuer eines World Rally Cars der dritten Generation saß, auch wenn ich mit der Rallye Monte Carlo und Schweden zwei WM-Läufe fahren konnte. Aber diese beiden Rallyes unterscheiden sich gewaltig, ob bei den Bedingungen, dem Fahrwerk oder den Reifen. Es waren auch weniger die Power oder die Bremsen, die mich beim Test im Neuschnee vor der Monte beeindruckten. Beim Shakedown war es ja trocken. Da bin ich regelrecht erschrocken, als ich erstmals die Aero spürte.

## Was spielt in Schweden eine wichtigere Rolle, die Aerodynamik oder die speziellen Spike-Reifen?

Die Spike-Reifen sind kein großes Thema, das kennt man. Das Problem ist eher, nach so kurzer Zeit die Aero zu verstehen und das Vertrauen zu haben, bei dem extrem hohen Speed ans absolute Limit zu gehen. Das konnte man wohl auch bei Loeb oder Grönholm sehen. Hinzu kommt, dass am Freitag früh der Gaspedal-Sensor meines Autos ver-



ROESELER

rücktspielte. Kein tolles Gefühl, wenn man bei Hundertachtzig vom Gas geht und der Motor weiter am Begrenzer dreht. Danach dauerte es eine Weile, bis ich mich wieder traute, ans Limit zu gehen. Am Samstag kam dann noch eine ungünstige Startposition dazu. Da ging es auch darum, keinen dummen Fehler zu machen und das Auto nicht zu überfahren. Diese WRC sind ziemlich weit weg von den R5-Autos, die ich kenne. Deshalb bin ich mit dem Resultat wirklich zufrieden, auch wenn es ein, zwei Plätze weiter vorne und ein paar WM-Zähler mehr hätten sein können.

## Sie sind durch alle Kategorien gegangen, haben nach dem Junior-WM-Titel auch die WRC2 gewonnen. Wie groß sind das Interesse und die Unterstützung in Schweden?

Das Interesse ist schon groß. Aber nicht so, dass nach jedem Titel plötzlich neue Sponsoren Schlange stehen. In dieser Hinsicht hat sich über die Jahre wenig geändert. Je größer die Kategorie, desto mehr Geld kostet es. Da sind dann alle Einzelkämpfer, sogar in der Familie. Klar geben mir Henning (Stiefvater Solberg) oder (dessen Bruder) Petter Ratschläge, aber wenn es ums Budget geht, macht jeder sein Ding. In meinen vier Jahren als Skoda-Werksfahrer brauchte ich kaum Geld und bin sehr viel gefahren, vor allem in den vergangenen zwei Jahren. Neben Skoda war ich ja auch in die Entwicklung des VW Polo R5 eingebunden. Ich denke, es gibt nur wenige



## Pontus Tidemand

**Geburtstag:** 10. Dezember 1990  
**Geburtsort:** Charlottenberg (S)  
**Herkunftsland:** Schweden

## WM-KARRIERE

2007: erste Rallye  
2012: 1. von 47 WM-Starts  
2013: Junior-WM-1. (3 Siege)  
2015: Asien-Pazifik-Meister  
2017: WRC2-1. (5 Siege)  
2018: WRC2-2. (3 Siege)

## HOBBYS

Mountainbikes, Fitness

Fahrer, die mehr gefahren sind als ich. Diese Erfahrung kommt mir nun zugute. Ich bin auf jedem Untergrund schnell und kenne fast jede Rallye. Was mir jetzt fehlt, ist die Chance, mehrere Rallyes im WRC am Stück zu fahren.

## Ein WM-Lauf in der WRC2 soll rund 70 000 Euro kosten, im aktuellen WRC mindestens das doppelte. Wie soll es weitergehen?

Zu den Budgets kann und darf ich nichts sagen. Aber klar ist auch, für WRC2-Auftritte zu bezahlen, macht für mich keinen Sinn. Ich arbeite also lieber daran, möglichst bald wieder im WRC zu sitzen. Mein Ziel ist die Rallye Portugal. Könnte ich dort erneut den dritten M-Sport-Fiesta fahren, würde das womöglich beiden Seiten nutzen. Wenn es gut läuft, haben mich die Topteams vielleicht für 2020 auf dem Zettel. ■

PG“ Andersson saß 2008 am teuer eines Werks-Suzuki SX4 WRC und verabschiedete sich drei Jahre später von seinen Landsleuten mit Rang 7 im privaten Fiesta WRC und wenig später auch aus der Topliga. Sandell schaffte es beim Heimspiel 2012 im Mini WRC nochmals auf Platz 8. Seither verliert er seine Brötchen in der neuen Welt, bevorzugt im Rallycross, wo Schweden mit drei Titeln durch Mattias Ekström und Johann Kristoffersson noch in der Weltmacht ist.

## Die Bürde der Champions

Im Ralliesport haben die Schweden schon lange nichts mehr zu feiern. Wohl auch, weil der schwedische Verband seit dem Aufstieg von Marcus Ericsson, ähnlich wie die benachbarten Finnen nach Häkkinen, Räikkönen und nun Bottas, in Formel-1-Sphären schwebt und den Ralliesport links liegen lässt.

Noch liegen die Trekkronen mit insgesamt 43 WM-Siegen vor Großbritannien (42) und hinter den mit Abstand führenden Nationen Frankreich (191) und Finnland (179) auf Rang 3. Der letzte WM-Sieg eines Schweden ist aber satte 26 Jahre her: 1992 und 1993 ließ ein gewisser Mats Ohlsson die weltbesten Driftkünstler auf heimischem Geläuf hinter sich. In den 80ern war der heute 62-Jährige wie Kenneth Eriksson Teil eines schwedischen Junior-Teams.

Die beiden Weltmeister Björn Waldegård und Stig Blomqvist saßen bis ins hohe Alter lieber selbst hinterm Steuer, als jungen Landsmännern den Weg an die Weltspitze zu ebnen. Bezeichnend: In einer WM-Statistik haben die Schweden die Nase vorne: Waldegård ist mit 46 Jahren und 55 Tagen der älteste WM-Laufsieger aller Zeiten. ■



MCKLEIN

Matti Häkkinen: Einfach verschwunden



ROESELER

# Winter gesucht

Die Wetterkapriolen der diesjährigen Schweden-Rallye sind beileibe kein neues Problem, aber eines, das turnusmäßig wiederkehrt und sich im Kreis dreht.

Von: **Markus Stier**

**N**ein, es war nicht die globale Erwärmung, sondern nur ein unglücklich terminiertes Hochdruckgebiet, wie es sie im Winter immer mal gibt. Und am Ende konnten auch alle Prüfungen gefahren werden. Die Diskussionen um die Schweden-Rallye waren in diesem Februar leiser als in früheren Jahren, doch sie verstummen nie. Tatsächlich stand die gesamte Rallye schon mehrmals auf der Kippe. Selten war es so ernst wie 2016: Neun

Prüfungen mussten gestrichen werden. Dass der durchkommende Schotter die Spike-Reifen vernichtet, spielt dabei keine Rolle, aber die Forstwege gehören Kommunen und Holzunternehmen, denen der Veranstalter sechsstellige Summen zur Wegereparatur überweisen musste.

## Dünnes Eis

Der Klimawandel macht sich durchaus bemerkbar. Die Seen Värmlands sind nur noch selten so dick gefroren, dass man sie für Prüfungen oder als Zuschauerplatz nutzen könnte. Doch es gab schon deutlich früher heikle Jahre. Wie 2002 und 2004, als Frost und Schnee erst am Abend vor dem Start eintrafen. Ein einziges mal musste die Rallye sogar komplett abgesagt werden, das war schon 1990. Sobald sich das Thermometer von unten der Null nähert, fordern Hersteller, Fahrer

und auch Journalisten jährlich reflexartig den Umzug in schneesichere Gebiete. Nur wohin?

## Geld geht nicht mit

Das nördlichere Östersund ist kleiner als Karlstad, doch in der Wintersportmetropole ist der Rallyesport nicht allzu willkommen. Schneesicher ist sie auch nicht, „dazu müsste man nach Lappland gehen“, sagt Orga-Chef Glenn Olsson, nur dass das Geld dorthin nicht mitgeht.

Die Rallye wird nicht vom Staat und von keinem großen Automobilclub gestützt, auch nicht vom Motorsportverband, der nur ein kleiner Anteilseigner ist. Die laut Promoter Oliver Ciesla in Sachen einmalige TV-Bilder wichtigste Rallye des Jahres kostet zwei Millionen Euro, die zu einem großen Teil aus dem Topf von mittelständischen Unternehmen aus Hagfors stammen, wo man zäh-

neknirschend zuschaut, dass der Servicepark ins weiter westlich gelegene Torsby verlegt wurde – näher an die schneesichereren Prüfungen in Norwegen.

Das Nachbarland stemmte 2009 eine WM-Rallye mit meterhohen Schneewänden und anfangs minus 29 Grad. Aber Norwegen hat nicht das Geld, um mehr als ein paar WM-Prüfungen pro Jahr zur Schweden-Rallye beizusteuern. Dort kann man immerhin auf all die Ehrenamtlichen vom Motorsportverband Värmland bauen, die es am Polarkreis ebensowenig gäbe wie große Scharen von Fans. Deren Tickets sind eine wichtige Einnahmequelle für Olsson.

Oliver Ciesla träumt schon länger vom großen Ausbruchversuch aus dem Teufelskreis. Eine Rallye Japan rund um das Wintersportmekka Nagano ist eine schöne Idee, aber Japan setzt bei der WM-Rückkehr auf einen Asphalt-Lauf in wärmeren Gefilden. Ciesla schwärmt schon seit drei Jahren vom Sprung nach Kanada, doch das ist zwischen Saisonbeginn und direkt vor der ersten Schotter-Rallye im März in Mexiko ein logistischer Albtraum. Zudem existiert die Winter-Rallye dort bisher nur in schönen Plänen. Estland hat eine Menge Fans, ist aber auch nicht schneesicher, und so wäre die realistischste Lösung eine in Sankt Petersburg stationierte Rallye Russland, wo Ciesla schon lange einen neuen Markt erschließen will. Warum nicht mit Hilfe von Väterchen Frost?

## Es bleibt bei Schweden

Doch auch hier sind die ökonomischen und organisatorischen Verhältnisse nicht so, dass es ein konkretes Datum, geschweige denn eine Streckenführung und Organisation gäbe. Und so trifft man sich bis auf Weiteres wieder in Värmland, wo drei Tage vor dem Start noch alle von perfekten Bedingungen schwärmten. ■



ROESELER



ROESELER



ROESELER

Norwegen 2009 war ein kurzer Wintertraum

2016 wurden in Schweden neun WPs gestrichen

Zertrümmerter Spike-Reifen nach Schotterortur

Hyundai schickt Andreas Mikkelsen nach durchwachsenem Saisonstart auf die Ersatzbank. Auf Korsika wird der Norweger durch Dani Sordo vertreten, doch bei einem Mal muss es nicht bleiben.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**ie Fakten sprechen scheinbar für sich. Hyundai-Neuzugang Sébastien Loeb konnte sowohl bei der Rallye Monte Carlo als auch in Schweden punkten und hat nach den beiden Auftaktläufen 18 WM-Zähler auf seinem Konto. Besser noch, obwohl jeweils nur einen Testtag und reichlich Mühe mit der Umstellung von seinen bisherigen Dienstwagen auf den ungewohnten i20 WRC, konnte der Franzose auf zwei Wertungsprüfungen auch schon die gesamte Weltelite hinter sich lassen. Anders Stammpilot Andreas Mikkelsen: Beim Saisonauftakt riss er seinem Dienstwagen ein Rad aus. Beim skandinavischen Heimspiel musste der Norweger nach or-



## Mikkelsen vor dem Aus?

dentlicher Fahrt im Schlussspurt dem auf den Fahrertitel angesetzten Teamkollegen Thierry Neuville den Podiumsplatz überlassen und sich mit Rang 4 begnügen. Ergibt magere zwölf Punkte aus zwei WM-Läufen für den 29-jährigen.

Prompt zog Hyundai-Teamdirektor Andrea Adamo erste Konsequenzen: Bleibt es beim kommenden WM-Lauf in Mexiko bei

der bereits verkündeten Fahrerriege mit Neuville, Mikkelsen und Dani Sordo, wolle man auf Korsika (28. bis 31. März) die Asphaltstärken der Fahrer gezielt einsetzen und auf das Trio Neuville, Loeb und Sordo setzen. Der noch vor Saisonbeginn für alle 14 WM-Läufe gesetzte Mikkelsen muss pausieren.

Es könnte nicht das letzte Mal sein. In Spanien dürfte an Neu-

ville, Lokalmatador Sordo und Vorjahressieger Loeb kein Weg vorbeiführen. Gleiches gilt für die Rallye Deutschland. Und sollte sich Hyundai an Loeb's Erfolgsbilanz in Argentinien und seine Siege in Finnland erinnern, könnte es für Mikkelsen noch schlimmer kommen, zumal sein Vertrag am Saisonende ausläuft. Eine Verlängerung scheint aktuell eher unwahrscheinlich. ■

Rallye-WM

## Meeke will mehr

Nach zweitägigem Schottertest rechnet sich Toyota-Neuzugang Kris Meeke für Mexiko einiges aus – nicht zuletzt wegen seiner guten Startposition.



Meeke: In freudiger Erwartung

**S**o etwas vergisst man nicht: Vor zwei Jahren war Kris Meeke in Mexiko obenauf und feierte nach einem spektakulären Ritt über einen Zuschauerparkplatz den Sieg – sein zweitletzter in Citroën-Diensten. Der Rest ist Geschichte. Denn ein gutes Jahr später folgte der Rausschmiss.

Seit Saisonbeginn sitzt der 39-jährige Routinier nun am Steuer eines Yaris WRC und würde in Mexiko nur allzu gerne seinen ersten Sieg für Toyota feiern. Die Chancen stehen gut. „Wir alle arbeiten darauf hin, auch dort gut abzuliefern“, so Meeke und verrät: „Ott Tänak testete zum Beispiel direkt am Montag nach der Rallye Schweden, wohlgemerkt in Südspanien. Ich war dann Ende der Woche für zwei

Testtage dran.“ Dem bevorstehenden WM-Lauf misst Meeke große Bedeutung zu. „Es ist der erste Schotterlauf. Wenn es nicht regnet, sind die Bedingungen, abgesehen von den unterschiedlichen Startpositionen, konstant. Ich gehe als Vierter auf die Strecke, das ist nicht so schlecht. Aber wichtiger: In Mexiko bekommt man ein klares Bild, wie die Autos auf Schotter funktionieren. So gesehen ist die Veranstaltung der Schlüssel für die weiteren Läufe in Argentinien, Chile, Portugal und Sardinien“, blickt der WM-Vierte schon weiter nach vorne. ■ RK

International

## Dinkel geht neue Wege

Der deutsche Vizemeister steigt vom Skoda auf Hyundai um und kehrt Deutschland den Rücken, um mehr Schotter-Erfahrungen zu sammeln.

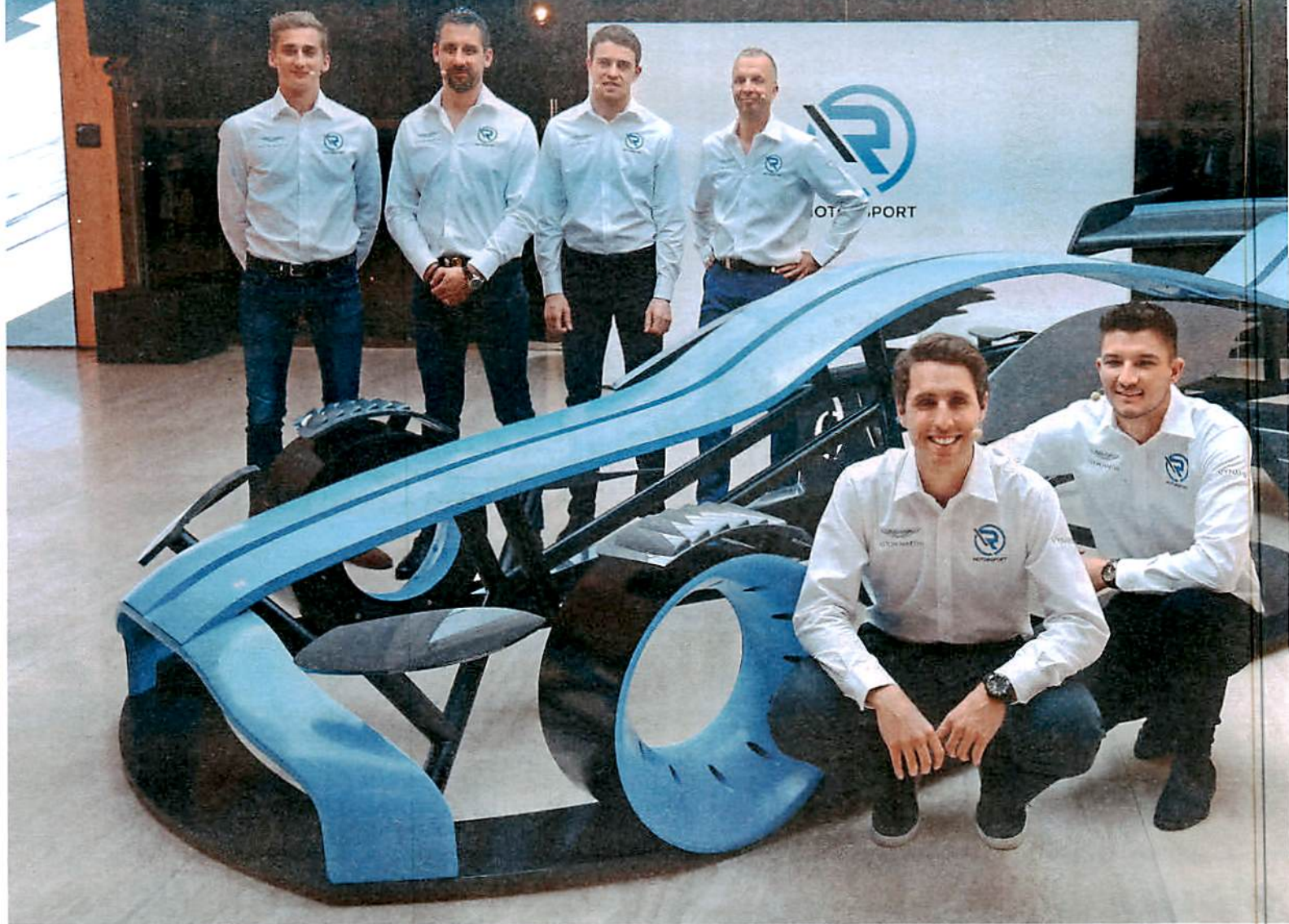
**V**ergangene Saison konnte Dominik Dinkel in der DRM zwar die meisten Bestzeiten setzen, er musste sich aber erneut mit Rang 2 begnügen. Wohl auch deshalb orientiert sich der 26-jährige Kfz-Meister komplett um und beschreitet gemeinsam mit Copilotin Christina Fürst

in einem von Sarrazin Motorsport eingesetzten Hyundai i20 R5 ein internationales Mischprogramm, das es in sich hat.

Los geht es schon Mitte März mit einer französischen Asphalt-rallye. Es folgen vier Schotter-Veranstaltungen, darunter der WM-Lauf in Portugal. Zurück auf Festbelag geht es erst wieder im August mit der Rallye Deutschland. Im Herbst steht mit der Wales Rally GB ein weiterer Schotterklassiker aus der WM auf dem Programm, bevor die heimische 3-Städte-Rallye den Saisonabschluss bildet. ■ RK



Neuer Dienstwagen für neue Aufgaben: Dominik Dinkels Hyundai i20 R5



# Kunst der Stunde

Der Aston-Martin-Einstieg in die DTM ist ein Kraftakt. In nur 100 Tagen machen R-Motorsport und HWA vier Autos startklar für den Saisonauftakt am 4. Mai – wenn alles planmäßig geht. Doch es galt, die Gunst der Stunde zu nutzen. Durch die Einführung des Turbomotors schmilzt der Erfahrungsvorsprung von Audi und BMW.

Von: **Claus Mühlberger**

Im schweizerischen Hauptquartier von R-Motorsport schlummerte der Star des Nachmittags zunächst unter einer anthrazitfarbenen Decke.

Extrem flach, mordsmäßig lang und ziemlich breit, garniert mit einem mächtigen Heckflügel – das zeichnete sich unter der Plane schon mal ab. „Wenn darunter wirklich das Aston-Martin-DTM-Auto steckt, muss ich beginnen, mir ernsthaft Sorgen zu machen“, brummte Audi-Sportchef Dieter Gass, sichtlich beeindruckt, aber auch leicht amüsiert von den gewaltigen Dimensionen des Exponats.

Schon der große Moment bei der Teampräsentation in Niederwil bei St.Gallen: Die Chefs von R-Motorsport, Andreas Baenziger und Florian Kamelger, schritten zur Enthüllung. Als das Geheimnis gelüftet war, blieb einigen Besuchern beinahe die Spucke weg. Zum Vorschein kam nämlich ein Gerippe aus armdicken, schwarzen Stahlrohren, sparsam beladung mit Anbauteilen aus

Kunststoff und natürlich mit dem Aston-typischen Kühlergrill. Spektakulär, aber auch irgendwie seltsam.

Klar, dieses „Auto“ hatte mit dem DTM-Renner so viel zu tun wie die „Deutsche Umwelt Hilfe“ des Jürgen Resch mit einer objektiv rotglühendinformierenden Nichtregierungsorganisation. Die Aston-Männer rühmten die kühne Skulptur „als kunstvolles Modell“. David Coulthard, Markenbotschafter des britischen Herstellers, verwertete die Steilvorlage zu einem kleinen Witz: „Unsere Gegner machen sich bestimmt schon Gedanken über den unsichtbaren Motor.“

Seine Existenz hat die schwarzblaue Skulptur aber wohl weniger der Begeisterung der R-Motorsport-Macher für die Kunst zu verdanken, sondern vielmehr schierer Zeitnot.

Das Projekt „DTM“ ist bei R-Motorsport zeitlich auf Kante genäht. „Wenn wir am 4. Mai beim ersten Rennen in Hockenheim am Start stehen, haben wir es geschafft, innerhalb von rund 100 Tagen ein DTM-Auto auf die Räder zu stellen“, sagte Florian Kamelger. Das „wenn“ in diesem Quote sei übrigens nicht kausal, sondern temporär zu verstehen, stellte der frühere Unfallchirurg später klar. „Am 5. März sind wir beim dreitägigen DTM-Test in Jerez auf jeden Fall mit dabei.“

Ohne die enge Zusammenarbeit mit HWA wäre dieser Kraftakt nicht zu schaffen gewesen, betonte Kamelger. Die erfahrene Mannschaft aus Affalterbach, die beinahe seit Menschengedenken in der DTM für Mercedes als Voll dienstleister (Konstruktion, Bau und Einsatz der Autos) aktiv war, ist jetzt in der gleichen Rolle für

Turbo-DTM-Autos absolviert hat, wird der Aston Martin beim Jerez-Test seine Jungfernfahrt erleben. Jetzt müsse man halt hoffen, dass es nicht zu unliebsamen Überraschungen kommt, meinen die Vynamic-Männer. Viele Teile, etwa Monocoque, Getriebe, Bremsen und Radaufhängungen seien zwar altbekannt. Aber die Umstellung vom V8 auf die Vierzylinder-Turbomotoren ist keineswegs banal.

„Die beiden Hauptthemen sind Vibrationen, wie wir sie vom V8 nicht kannten, und vor allem die Hitzeabstrahlung des Turbo“, räumte BMW-Sportchef Jens Marquardt ein. Man müsse zum Beispiel den Stoßdämpfer vorne rechts, der in unmittelbarer Nachbarschaft mit dem oft rot glühenden Turbolader lebt, sehr

gewissenhaft abschirmen. Gleiches gelte für das Monocoque.

Die neuen Motoren leisten rund 100 PS mehr als die V8-Sauger. Dies sei im Hinblick auf die Kraftübertragung aber nicht beunruhigend, versichern die Techniker. Das Getriebe halte die Power locker aus. Lediglich die Kardanwelle wird durch verstärkte Exemplare ersetzt.

Schon beim Saisonauftakt in Hockenheim soll das Aston Martin-Quartett in voller Mannstärke auflaufen: Der Schotte Paul di Resta, der Brite Jake Dennis, der Spanier Dani Juncadella sowie der Österreicher Ferdinand Habsburg sind sich einig: Alle vier können es kaum erwarten, im Mai loszulegen.

„Es ist ein Wahnsinn, was alle im Team in dieser kurzen Zeit

seit dem Ende der letzten Saison erreicht haben“, sagte Paul di Resta, DTM-Champion von 2010. „Nie zuvor wurde in kürzerer Zeit ein DTM-Auto entwickelt.“

Während di Resta auf die Erfahrung von 126 DTM-Rennen mit elf Siegen zurückblickt und es Juncadella immerhin auf 76 Starts (mit einem Sieg) bringt, sind die andern beiden DTM-Frischlinge. Dementsprechend demütig geben sich Dennis und Habsburg. „Auf mich als Youngster kommt jede Menge Lernarbeit zu“, sagte der ehemalige Formel 3-Crack Habsburg.

Teamchef Kamelger ist sich sicher, die Richtigen gewählt zu haben: „Hinsichtlich Erfahrung, Talent und Ehrgeiz lässt unser Fahrerteam nichts zu wünschen übrig.“ ■



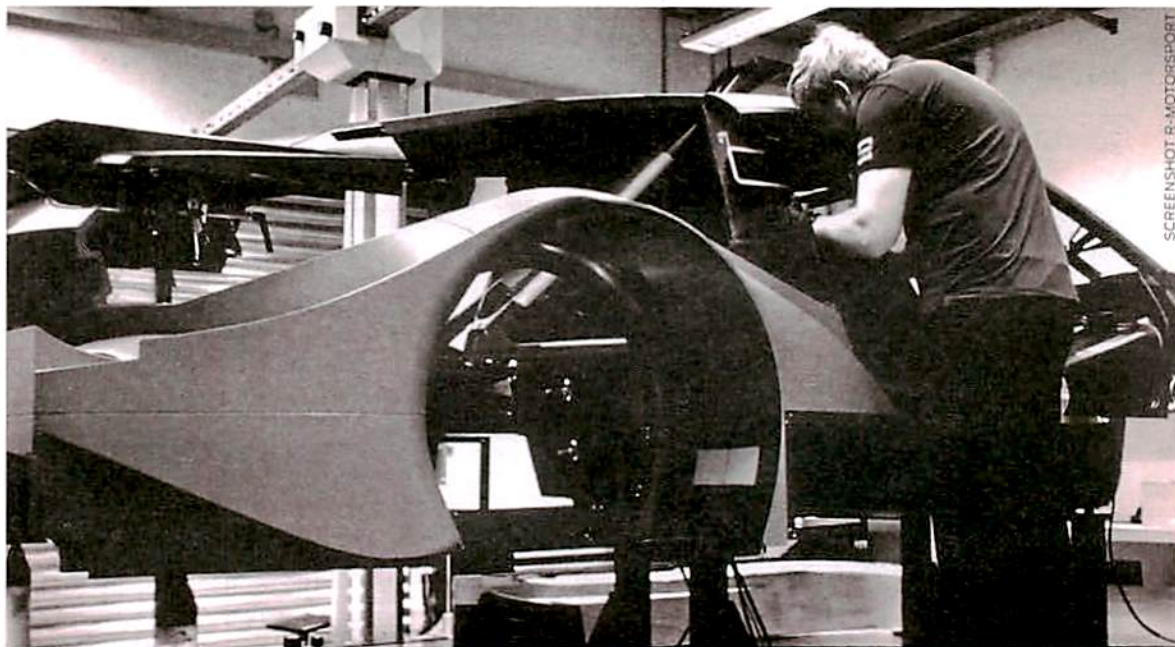
**Mannschaftsaufstellung mit DTM-Skulptur: Ferdinand Habsburg, Dr. Florian Kamelger, Paul di Resta, Dr. Andreas Baenziger, Daniel Juncadella und Jake Dennis**

**Höflichkeitsbesuch: Die Sportchefs Gass (Audi) und Marquardt (BMW) mit den Doctores Baenziger und Kamelger**

Aston Martin und R-Motorsport tätig. In die Schweizer DTM-Autos fließt also die ganze Erfahrung ein, die HWA in den letzten drei Jahrzehnten in der Tourenwagenklasse gesammelt hat. Nach außen hin firmiert die deutsch-schweizerische Arbeitsgemeinschaft unter dem Namen „Vynamic“.

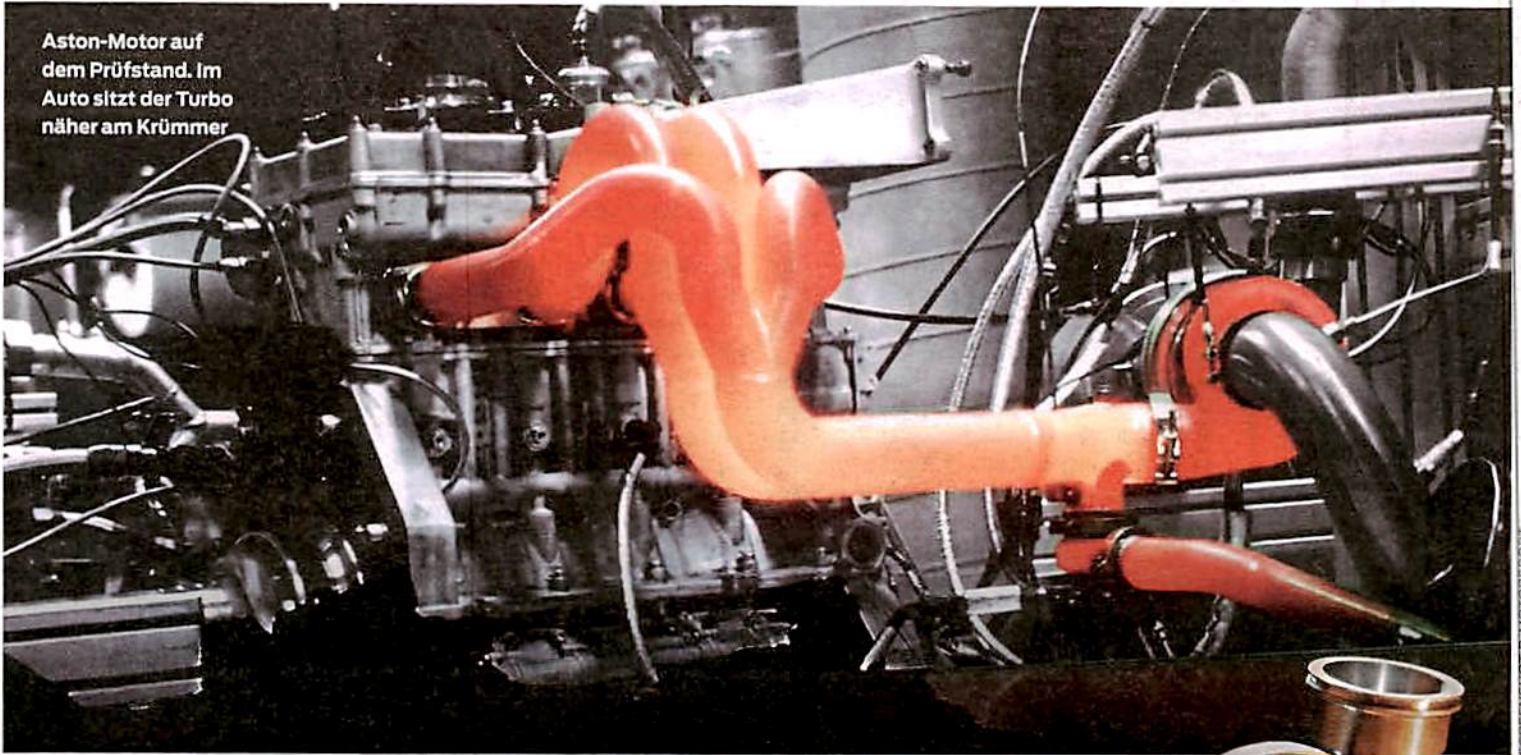
HWA-Mitbegründer Hans Werner Aufrecht nutzte in der Schweiz die Gelegenheit, sich beim Daimler-Topmanagement zu bedanken. „Ich bin sehr froh, dass Ola Källenius sein Ok für das Joint-Venture geben hat.“ Selbstverständlich ist dies nicht, denn HWA ist in der Formel E momentan sozusagen die Vorhut für den schon bald bevorstehenden Mercedes-Werkeinsatz.

Während die Konkurrenz von Audi und BMW jeweils bereits bis zu sechs Testtage mit den neuen



**Die Aston-Martin-DTM-Renner werden bei HWA, dem langjährigen Mercedes-Partner in der DTM, gebaut**

Aston-Motor auf dem Prüfstand. Im Auto sitzt der Turbo näher am Krümmer



# Ritt auf dem Kanonenkugelchen

Nach 19 Jahren haben die V8-Saugmotoren in der DTM ausgedient. Die neuen Zweiliter-Turbo-Triebwerke leisten mehr als 600 PS. Sie könnten noch sehr viel stärker sein, im Sinne von Zuverlässigkeit und Sicherheit werden die aufgeladenen Triebwerke jedoch stark eingebremst.

Von: **Claus Mühlberger**

**D**er Ritt auf der Kanonenkugel.“ DTM-Chef Gerhard Berger wurde in den letzten beiden Jahren nicht müde, dieses Bild zu beschwören. Doch ganz so wild, wie es in Bergers aktiver Zeit in der Formel 1 zuring, als die Vierzylinder-Turbos von BMW im Jahr 1986 im Qualifying sage und schreibe 1430 PS leisteten, wird es in der DTM 2019 nicht zugehen.

Gut 600 PS stemmen die neuen Turbomotoren der Tourenwagen auf die Karbonkupplungen. Natürlich werden die Zweiliter-Vierzylinder per Reglement kräftig

eingebremst, denn sonst würde die Leistung locker in den vierstelligen Bereich schnellen. Dies wäre bestimmt schön für die Show, aber nicht besonders günstig für die Haltbarkeit. Die Motoren müssen nach wie vor auf eine Laufleistung von mehr als 3000 Kilometern auslegt sein. Sollten Triebwerke vorzeitig schwächeln und ausgewechselt werden müssen, drohen wie bisher saftige Strafen.

In der DTM 2019 werden die Motoren gleich durch drei leistungszügelnde Maßnahmen auf ein bekömmliches Maß zurechtgestutzt:

Erstens: Begrenzung der Kraftstoffmenge. Die Durchflussmenge fürs Benzin ist limitiert, und zwar auf maximal 95 Kilogramm pro Stunde. Dies entspricht rund 126 Litern. Wenn die Fahrer den Push-to-Pass-Knopf drücken, darf der Verbrauch 100 Kilo/Stunde betragen. Die fünfprozentige Erhöhung ergibt ein Leistungsplus in gleichem Maße, also ebenfalls fünf Prozent (= rund 30 PS).

Dieser Regel-Passus ist laut ITR-Quellen aber noch nicht endgültig verabschiedet, was wahrscheinlich damit zusammen-

hängt, dass 30 Mehr-PS kaum ausreichen, um Überholmanöver erfolgreich zu gestalten.

Zweitens: Begrenzung des Ladedrucks. Der Boost wird auf maximal 3,5 bar absolut festgeschrieben. Wie bei sehr vielen Komponenten in DTM-Autos handelt es sich auch beim Turbolader um ein Einheitsbauteil. Der Lader wird vom amerikanischen Hersteller Garrett geliefert.

Drittens: Begrenzung der Höchstdrehzahl. Die Vierzylinder dürfen maximal 9500 Umdrehungen pro Minute drehen. Auf einen Air-Restrictor, bei Saugmotoren seit Jahrzehnten probates Mittel zur Leistungsreduzierung, verzichtet die DTM. ■



Herzstück der „neuen“ DTM: Der Turbolader von Garrett, ein Einheitsbauteil, liefert bis zu 3,5 bar



Schon bis zu sechs Testtage: Die Turboautos von Audi und BMW



# Zeitvorteil

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



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

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



## 2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

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

**Für Sie  
zur Wahl**

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

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

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

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte Bestellnummer angeben:  
1773031

10 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 17,50 € (D) inkl. MwSt. und Versand (zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung für das Extra).

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

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

WTCR

# Neues Team gibt WTCR-Debüt

Nicht Boutsen Ginion Racing, sondern KCMG wird das zweite Honda-Team in der WTCR. Die Aufsteiger aus der TCR Europe bringen Attila Tassi mit. Damit sind nun auch bei Honda alle Fahrer bekannt.

Von: **Michael Bräutigam**

**E**s fehlte ohnehin nur noch die Info, wer das vierte Honda-Cockpit besetzen wird. Mit den beiden Münnich-Piloten Esteban Guerrieri und Néstor Girolami sowie Tiago Monteiro als Drittem im Bunde waren schon vor einigen Wochen drei Viertel des Fahrpersonals vorgestellt worden. Was fehlte waren das Team und ein Teamkollege für Monteiro.

Beides ist nun gefunden. Das KCMG-Team beerbt Boutsen Ginion Racing als zweites Honda-Team in der WTCR. 2018 war die Mannschaft aus Hongkong noch in der TCR Europe unterwegs. Mit Tassi feierte man zwei Lauf-



Wagen den Aufstieg in die WTCR: Das Team KCMG aus Hongkong und der ungarische Youngster Attila Tassi

siege und den vierten Rang in der Fahrerwertung. Außerdem räumte man mit Tassi, Josh Files sowie Finalsieger Mike Halder den Teamtitel ab. Damit gehen die jeweiligen Teamchampions aus WTCR und TCR Europe den entgegengesetzten Weg.

Nach zwei Wildcard-Einsätzen im letzten Jahr ist KCMG nun also fix dabei. „Mit Tiago Monteiro haben wir einen der erfahrens-

ten Tourenwagentitel der Welt. Attila ist ein interessanter junger Fahrer, der das Potenzial hat, vorne in der WTCR mitzufahren“, lobt KCMG-Teamchef Paul Ip sein Fahrerduo im Voraus.

Der 19-jährige Ungar war 2017 bereits Vizemeister der TCR International Series und ist nach Norbert Michelisz der zweite Shootingstar der motorsportbegeisterten Nation.

Das von der WTCR selbst „Supergrid“ genannte Fahrerfeld umfasst nun also bereits 23 bestätigte Piloten. Noch offen ist, wo etwa Tom Coronel unterkommt, nachdem er seinen Verbleib zwar angekündigt hat, aber nun alle Honda-Cockpits vergeben sind. Es deutet sich ein Wechsel ins Alfa-Lager an. Auch der zweite Comtoyoun-Cupra ist bislang noch unbesetzt. ■

Supercars Australien

# Neues Auto, alter Meister?

Am Wochenende startet die neue Saison der Supercars. In Adelaide feiert auch der Ford Mustang sein Renndebüt.

Von: **Michael Bräutigam**

**V**or Jahresfrist schaute das Supercars-Fahrerlager gespannt auf das Debüt des neuen Holden Commodore. Der lieferte tadellos ab: Shane van Gisbergen landete einen Doppelsieg und schockte gemeinsam mit einigen Markenkollegen die Konkurrenz. Neue Besen kehren eben gut. Im Laufe der Saison legte sich der Schock allmählich. Auch die Diskussionen um möglicherweise zu große technische Zugeständnisse beim „Neuen“ flachten schnell ab.

Am Ende der langen Saison stand dann auch kein Holden, sondern in Form von Scott McLaughlin ein Ford-Pilot an der Spitze der Fahrerwertung. Der Fahrer aus dem DJR Team Penske darf sich wie seine Ford-Mitstreiter

für den diesjährigen Saisonauftakt über ein neues Sportgerät freuen. Der Mustang tritt erstmals seit 1990 wieder in Australiens Topklasse an.

Beim offiziellen Test auf Phillip Island belegten gleich drei

Mustangs die ersten drei Plätze. Es zeichnet sich aber wieder ab, dass es ein Kopf-an-Kopf-Rennen mit Holden geben wird. Der Commodore – Schwestermodell des Opel Insignia – hat sein erstes Jahr überstanden, die Teams haben jetzt also für alle Strecken Erfahrungswerte und werden diese zu nutzen wissen.

Über den Winter gab es einige Verschiebungen auf dem Fahrermarkt. Unter anderem tauschten Mark Winterbottom und Lee Holdsworth ihre Cockpits bei Tickford Racing (Ford) und Charlie Schwerkolt Racing (Holden). Auch Winterbottoms Teamkollege Richie Stanaway hat Tickford verlassen – in Richtung Garry Rogers Motorsport (Holden). Seinen Platz nimmt Ex-Nissan-Pilot Michael Caruso ein. Er wird bei Kelly Racing wiederum von Garry Jacobson ersetzt. ■



Wieder ein Auftakt nach Maß? Shane van Gisbergen beim Doppelsieg 2018

# Das Rechnen beginnt

In Valencia wurden die neuen und stark überarbeiteten TCR-Modelle beim BOP-Test auf Herz und Nieren geprüft. Nun müssen die Daten ausgewertet werden.

Von: **Michael Bräutigam**

Am Ende der Auswertung steht dann eine Grund-BOP für alle TCR-Serien weltweit. Nachdem bislang immer alle Modelle getestet wurden, reichte aufgrund der eingefrorenen Regularien in diesem Jahr ein einziges Referenzfahrzeug als bekannte Größe. Neben dem Cupra Leon, der als solcher fungierte, traten noch fünf Modelle an: Die neuen Modelle Lynk & Co 03 und Hyundai Veloster N sowie die über den Winter stark überarbeiteten Alfa Romeo Giulietta, Lada Vesta und Renault Mégane. Als Fahrer war wie im Vor-



Beim BOP-Test: Mégane, Vesta, Giulietta, Veloster, Lynk & Co 03

jahr Daniel Lloyd, amtierender Meister der TCR UK, im Einsatz.

Zum Lada gibt es interessante News: In einem Interview verriet Mirko Lubner, dass der Vesta in diesem Jahr von seinem Team in der ADAC TCR Germany eingesetzt wird. Als Pilot wird Jan Seyffert ins Lenkrad greifen. Die ersten drei Events kommt dabei noch ein Opel Astra zum Einsatz, ab Zandvoort sitzt er dann im russischen TCR-Renner.

Auch von Renault-Bauer Milenko Vukovic gibt es News. Er hat mittlerweile die offizielle Renault-RS-Vertretung in der Schweiz und bekommt auch beim TCR-Projekt mehr Unterstützung aus Versailles.

Der Lynk & Co trifft erstmals beim WTCR-Test Ende März auf die direkte Konkurrenz. Der Hyundai Veloster kommt vorerst wahrscheinlich nur in Nordamerika zum Einsatz. ■

## NACHRICHTEN

### TCR MALAYSIA: ENGSTLER UND JORDAN HOLEN TITEL

Luca Engstler (Hyundai) ist der erste Meister der TCR Malaysia. Kai Jordan (VW) wurde Vizemeister und gewann zudem die Cup-Wertung. Das Team Engstler Motorsport holte die Teammeisterschaft. Die Siege beim Finale gingen an Mitchell Cheah (VW) und Luca Engstler. Cheah wird 2019 auch in der ADAC TCR Germany sowie beim WTCR-Finale in Sepang starten.

### BTCC: PLATO KEHRT ZU VAUXHALL ZURÜCK

Der zweifache BTCC-Meister Jason Plato wechselt vom Subaru-Team BMR zum Team Power Maxed Racing. Dort wird er einen Vauxhall Astra pilotieren. In damals Werkdiensten des britischen Opel-Ablegers holte er 2001 den Titel. Der 2017er Meister Ashley Sutton hat dagegen seinen Vertrag bei BMR verlängert.

## NASCAR

# Erster Sieg für den Mustang

Brad Keselowski bescherte dem Ford Mustang seinen ersten Cup-Sieg. Das neue Aero-Paket, das erstmals zur Anwendung kam, hatte noch nicht die gewünschten Auswirkungen.

Von: **Michael Bräutigam**

Mehr Aerodynamik, mehr Windschatten, engeres Racing. Diese Kausalkette funktionierte in der Theorie zwar gut, im Realbetrieb auf dem Atlanta Motor Speedway zeigte sich aber eher die dadurch verstärkte „Dirty Air“ als Spielverderber. Erstmals kam auch der neue, dickere Spacer zum Einsatz, welche die V8-Motoren auf rund 550 PS begrenzen.

Dass es nicht zum gewünschten Pack Racing kam, hatte aber auch andere Gründe. Der spezielle, sehr raue Bodenbelag in Atlanta, war durch Regenfälle in der Nacht saubergespült worden.

Erst als das Feld die ersten zwei Reifensätze in den grobkörnigen Asphalt gewalzt hatte, konnte es ansatzweise Racing geben.

Die meiste Zeit in einem sehr ruhigen Rennen – es gab nur zwei ungeplante Gelbphasen – lag Kyle Larson (Chevrolet) an der Spitze. Nach 142 Führungsrunden wurde er aber in der Boxengasse geblitzt. Die Strafe schickte ihn bis ans Ende der Top 20 zurück. Da sich das Überholen trotz oder gerade wegen des neuen Aero-Pakets sehr schwierig gestaltete, war am Ende nicht mehr als P12 drin. Auch Martin Truex Jr. (Toyota) biss sich am späteren Sieger die Zähne aus. Trotz des besseren Autos im Longrun musste er sich im Finish Brad Keselowski (Ford) geschlagen geben. Der litt an einem Magen-Darm-Infekt und war eigentlich gar nicht fit. Aber eiserner Wille und ein bisschen Fortune in einer Gelbphase (Lucky Dog) bescherten ihm den ersten Saisonsieg und dem Mustang seinen ersten Erfolg. ■



Erster Sieg für den Mustang: Brad Keselowski gewann trotz eines Infekts

## NASCAR CUP SERIES

### Atlanta/Georgia (USA)

2. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Brad Keselowski (USA)	Ford
2.	Martin Truex Jr. (USA)	XToyota
3.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Clint Bowyer (USA)	Ford
6.	Kyle Busch (USA)	Toyota
7.	Erik Jones (USA)	Toyota
8.	Aric Almirola (USA)	Ford
9.	Chris Buescher (USA)	Chevrolet
10.	Daniel Suárez (MEX)	Ford

### Gesamtwertung

nach 2 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	87 Punkte
2.	Kevin Harvick (Ford)	79
3.	Ky. Busch (Toyota)	78
4.	Larson (Ford)	77
5.	Logano (Ford)	75
6.	Keselowski (Ford)	72
7.	Jones (Ford)	68
8.	Kurt Busch (Chevrolet)	63
9.	Bowyer (Ford)	60
10.	Stenhouse Jr. (Ford)	60



# Das blaue Wunder

Der letzte Testtag vor der MotoGP-Saison wurde nach dem Redaktionsschluss dieser Ausgabe gefahren. Am zweiten Testtag war Suzuki-Pilot Álex Rins der Schnellste vor Maverick Viñales und Rookie Fabio Quartararo.

Von: Imre Paulovits

**Á**lex Rins stand mit einem breiten Grinsen vor seinem Motorrad. „Von mir aus könnten wir gleich morgen das Rennen fahren“, strahlte der Suzuki-Werkspilot. Hatte er bereits zwei Wochen zuvor in Sepang mit seiner Rennpace und seiner Konstanz brilliert, war er nun nach dem zweiten von drei Testtagen auch in der Zeitentabelle ganz oben. „Wir haben in Sepang und hier einen sehr guten Job gemacht. Wir konnten alles, was in Sepang gut funktioniert

hat, auch hier bestätigen. Und auch die neuen Teile, wie der neue Auspuff, den Suzuki hier in Katar gebracht hat, haben gut funktioniert. Ende letzter Saison hatte ich Suzuki darum gebeten, unser Bremsverhalten zu verbessern, und das ist ihnen gelungen. Das Bike ist zwar sehr ähnlich zum Schluss des letzten Jahres, aber die kleinen Änderungen, die sie gemacht haben, haben sich alle bewährt. Unser Ziel sind Siege, und ich denke, wir sind auf einem guten Weg dahin.“

Maverick Viñales, der in den letzten beiden Jahren nach einem furiosen Beginn bei Yamaha durch die Hölle gehen musste, zeigte sich nicht minder zufrieden. „Es ist endlich die Konstanz da, die wir all die Zeit gesucht hatten“, freute sich der Yamaha-Werkspilot. „Ich konnte mit den gebrauchten Reifen sehr konstant meine Zeiten halten. Und als wir den neuen Reifen reingemacht haben, konnte ich noch einmal zulegen. Jetzt müssen wir noch versuchen, am letzten Testtag

durch Feintuning an der Elektronik noch eine bessere Beschleunigung zu erzielen, damit wir im Rennen gegen die Konkurrenz gewappnet sind. Sonst könnten uns Fahrer überholen, die uns dann im Weg stehen. Auf der Fahrwerks-Seite stehen wir sehr gut da. Wir haben den Kurveneingang verbessern können und noch etwas Grip gefunden. Und unser Rhythmus war wirklich gut. Ich denke, das Motorrad ist auf dem

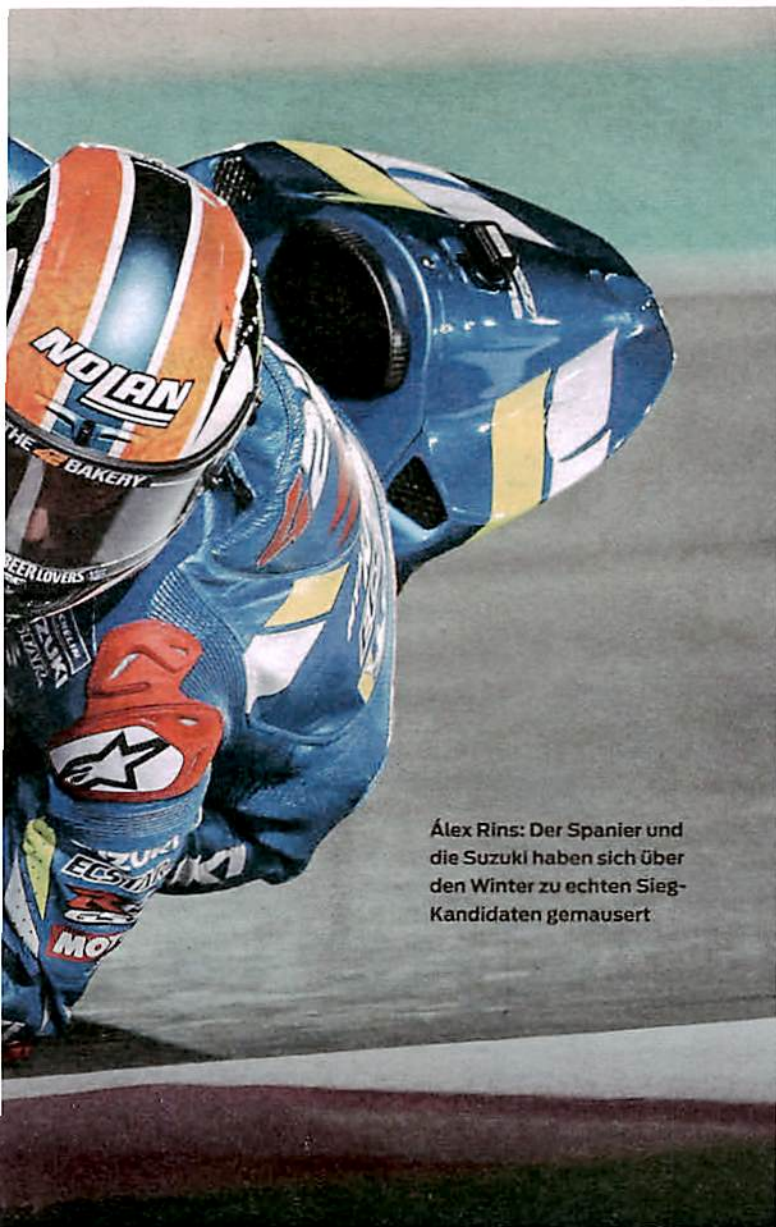
„Von mir aus könnten wir gleich morgen das erste Rennen fahren, alles funktioniert gut. Unser Ziel sind Siege, und ich denke, wir sind auf einem guten Weg dahin.“

Álex Rins

besten Stand, den wir in den letzten beiden Jahren hatten. Nur hat die Konkurrenz seither immens zugelegt. Ich hoffe, dass wir noch etwas Beschleunigung und Top-speed finden, das wird für das Rennen hier immens wichtig sein.“

## Rossi in Sorge

Ins gleiche Horn blies auch Valentino Rossi. Der 40-Jährige war der Einzige, der sich gegenüber seiner Bestzeit vom ersten Tag nicht verbessern konnte. „Wir hatten am ersten Tag eine gute Basis-Abstimmung. Dann haben wir versucht, Traktion zu finden, aber wir sind in die falsche Richtung gegangen. Jetzt müssen wir versuchen, etwas anderes zu finden, damit wir konkurrenzfähiger sind“, grübelte der Ex-Weltmeister. „Außerdem müssen wir uns beim Motor noch verbessern. In Sepang standen wir ganz gut da, jetzt fehlt uns auf der Geraden einfach Top-speed. Letzten November hatten wir zwei Motorenvarianten, ich habe mich für diese hier entschieden. In



SUZUKI

**Álex Rins:** Der Spanier und die Suzuki haben sich über den Winter zu echten Sieggandidaten gemausert



YAMAHA

**Maverick Viñales:** Guter Rhythmus, aber es fehlt noch an Toppespeed



SIC

**Fabio Quartararo:** Falsche Zeit abgelesen, zugelegt und Sensation gefahren

Sepang hatte sie sich bestätigt, aber hier verlieren wir auf die Honda und die Ducati auf der Geraden zehn km/h. Maverick hatte eine sehr gute Pace, und auch Quartararo war sehr schnell, dafür hatten Franco Morbidelli und ich etwas Probleme. Ich kann nur hoffen, dass wir bis Saisonbeginn noch Grip finden.“

### Display falsch abgelesen

Fabio Quartararo war die Sensation schlechthin. Der Rookie aus dem Petronas-Yamaha-Team knallte die drittbeste Zeit hin, was ihn selbst überraschte. „Ich hatte einen neuen Reifen reingemacht und mein Hirn abgeschaltet, um noch schneller zu fahren“, grinste der 19-jährige Franzose. „Ich bin dann drei Runden gefahren, ganz allein, und bin niemanden hinterhergefahren. Bereits mit alten Reifen war ich gut. Als wir einen neuen reingemacht haben, hat es gleich eine Sekunde gebracht. Gleich die erste Runde war eine 1.55,0. Ich hatte 1.56 auf dem Dashboard

gelesen, da habe ich gedacht, jetzt muss ich aber noch zulegen. Dann sah ich plötzlich die 1.54,9.“

Die Ducatis hoben sich die Zeitenjagd für den letzten Tag auf, weil sie viele neue Dinge ausprobieren (siehe S. 32).

Die beiden verletzungsgeplagten Honda-Piloten werden versuchen, in ihrem derzeitigen Fitness-Zustand das erste Saisonrennen einigermaßen über die Bühne zu bringen. „Ich bin beim Rhythmus nun viel näher an den Top-Leuten“, konstatierte Marc Márquez. „Katar war eh noch nie unsere Strecke. Jetzt muss ich sehen, wie ich es mit meiner Schulter hinbekomme.“ Jorge Lorenzo kämpfte sich vier Wochen nach seiner Kahnbein-OP durch die beiden Tage. „Das Handgelenk schmerzte am zweiten Tag etwas, deshalb habe ich früher aufgehört“, so der Mallorquiner. „Aber es geht mir immer besser, und wir haben auch beim Motorrad in eine gute Richtung gearbeitet. Mal sehen, was beim Rennen herauskommt.“ ■

## ERGEBNISSE

### MotoGP-Test Losail (Q), 23.–24.02.2019, Bestzeiten

Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.54,593	95
2. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1.54,650	102
3. Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.54,908	103
4. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP19	1.54,953	85
5. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.55,004	91
6. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1.55,173	89
7. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.55,175	92
8. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP19	1.55,205	82
9. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1.55,247	78
10. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	1.55,255	91
11. Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1.55,280	100
12. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP19	1.55,380	88
13. Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.55,556	99
14. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1.55,604	98
15. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP18	1.55,661	95
16. Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP18	1.55,680	94
17. Andrea Iannone (I)	Aprilia RS-GP	1.55,698	68
18. Johann Zarco (F)	KTM RC16	1.55,716	113
19. Jorge Lorenzo (E)	Honda RC 213 V	1.55,742	82
20. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP18	1.55,951	90
21. Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	1.56,274	93
22. Bradley Smith (GB)	Aprilia RS-GP	1.56,866	111
23. Hafizh Syahrin (MAL)	KTM RC16	1.56,983	86



# Ideen gehen nicht aus

Auch noch beim letzten Test vor der Saison versuchen findige Köpfe, neue Ideen umzusetzen, um in der ungeheuer engen MotoGP-Konkurrenz ein kleines Zipfelchen Vorteil zu gewinnen. Die Italiener haben dabei wieder die Nase vorn.

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

**U**nsagbar eng. Anders kann man die MotoGP-Realität heute nicht umschreiben. Obwohl die Bedingungen auf dem Losail International Circuit alles andere als optimal waren und ständig wechselten, wurden die Zeiten aus dem Vorjahr unterboten, und 20 Fahrer lagen trotz der relativ langen Runde innerhalb von 1,3 Sekunden! Erstaunlich war auch, wie die Rookies unter ihnen mithielten. All das zeigt das Niveau der mittleren Klasse, aber auch, dass sich die Motorräder nicht nur sehr angenähert

haben, sondern dass sie auch gut fahrbar geworden sind.

Aber die Suche nach Verbesserung geht in diesem Feuer des Wettbewerbs ständig weiter. Und wenn auch ein großer Teil des Materials hinterher auf dem Schrottplatz der Geschichte landet, bringt dieser Kampf das hervor, was die kaum vorstellbaren Grenzen des Machbaren immer weiter verschiebt, und das schließlich auch die Serienentwicklung in neue Dimensionen treibt.

Aprilia kam erst einmal auffällig anders daher. Nicht nur

dadurch, dass sich Romano Albersiano nun voll auf die Technik konzentrieren kann. Auch das letztjährige großflächige Rot-Weiß-Grün ist einem schwarzen Hintergrund mit schlanken rot-weiß-grünen Streifen gewichen. Auf der technischen Seite war das Auffälligste, dass es zwei unterschiedliche Akrapovic-Auspuffanlagen gab. Neben der, die bereits in Valencia, Jerez und Sepang benutzt wurde, auch eine mit deutlich längeren Rohren. Dies ist ein Indikator dafür, dass wieder eine neue Motorvariante



Ducati: Passend zur Schaufel an der Schwinge eine Lufthutze an der Gabel



Aprilia: Neue Lackierung und Motorvariante mit längerem Auspuff

probiert wurde. Aprilia fällt ja nicht unter die eingefrorene Motorenentwicklung. Es wurde angekündigt, dass sie die Saison mit einem neuen Motor beginnen werden.

### Neue Luftspiele

Was Reglement-Fuchs Gigi Dall'Igna und seiner findigen Ingenieurs-Truppe alles einfällt, um die Fesseln zu umgehen, die ihnen in ihrem aerodynamischen Tatendrang auferlegt wurden, lässt einen schon schmunzeln.

Dabei kann einem MotoGP-Technikchef Danny Aldridge leidtun, der viele zähe Verhandlungen durchmachen musste und dann ein Regelwerk nach bestem Wissen und Gewissen formuliert hat. In dem die Italiener doch noch zahlreiche Schlupflöcher gefunden haben. Wenn sie schon nicht mehr so an die Verkleidung dürfen, wie sie wollen, dann machen sie es halt dort, wo es noch erlaubt ist. In Katar wurde eine Hinterradschwinge mit einer fein ausgearbeiteten Schaufel getestet, die genau so platziert ist, dass der Verkleidungskeil ihr möglichst viel Luft zuführt. Passend dazu gab es eine Lufthutze an der Gabel. Man kann das Ganze als Bremsen- und Reifenkühlung deklarieren, was im Regelwerk ausgesprochen erlaubt ist, aber die Teile wirken klar als Anpresshilfe. Und sie wirken direkt auf die Räder, ohne dass die Federung den Effekt reduziert. Da es keine Einschränkung gibt, können sie auch beliebig feingetunt werden.

Das Regelwerk besagt für die Verkleidungen in diesem Jahr, dass eine Aero-Variante für das erste Rennen homologiert werden muss, von dem keine Teile entfernt werden dürfen. Während der Saison kann eine zweite Vari-

ante homologiert werden, egal bei welchem Rennen, die vorige Version darf aber weiter benutzt werden. Man kann davon ausgehen, dass Ducati eine Version für die Strecken nehmen wird, wo wenig Abtrieb nötig ist, und eine für den Red Bull Ring, Motegi und Sepang. Dazu können sie über die Rad-Deflektoren feintunen, allerdings wird dafür wohl noch einige Testarbeit nötig sein. Sowohl Dovizioso als auch Petrucci führen ihre schnellsten Zeiten ohne.

Was die Flügelmutter auf der Gabelbrücke bewirkt, wurde in einem Video ersichtlich, das ein Fan bei Youtube hochgeladen hat. Es zeigt Andrea Dovizioso bei einer Startübung in Sepang. Wenn man genau hinschaut, sieht man, wie er im dritten Gang auf die Gabelbrücke greift und sich das Heck anhebt. Mit dem flacheren Heck wird die Wheelie-Neigung beim Start unterbunden. Allerdings könnte man sich eine denkbar bessere Positionierung vorstellen, denn wenn 21 andere MotoGP-Fahrer mit auf die erste Kurve zuschießen, ist es nicht so lustig, den Lenker loszulassen.

### Behindertengerecht

Bei Honda sah man keine wirklich neuen Sachen. Bei Jorge Lorenzo wurde sehr viel daran gearbeitet, Sitz- und Tankform so hinzubekommen, dass sie die von ihm gewünschte Abstützung bieten. Dafür wurde sogar mit dem Material des Sitzbezuges experimentiert, denn dem Mallorquiner ist auch das wichtig. Je nachdem, wie glatt der Bezug ist, kann Lorenzo seine Bewegungsabläufe so fließend durchführen, wie er es will. Dazu gibt er selber zu, dass er in den ersten Rennen noch mehr Abstützung brauchen wird, um sein Handgelenk zu schonen.

! Im Regelwerk wurde ganz genau festgeschrieben, wie groß die Flächen für die Abtriebshilfe an der Verkleidung sein dürfen. An die Rad-aufhängungen hat vor den Ducati-Ingenieuren allerdings niemand gedacht.

KTM brachte neue Rahmen mit, aber weder Johann Zarco noch Pol Espargaró wurden damit glücklich. Es ist nun sehr viel Yamaha-Wissen in die Entwicklung eingeflossen, denn neben Johann Zarco und Hafizh Syahrin, die letztes Jahr für Yamaha gefahren sind, hat die Tech3-Techniktruppe 20 Jahre Erfahrung mit Yamaha. Komplette wäre die Sache eigentlich dann, wenn Guy Coulon mit Johann Zarco ins Werksteam gekommen wäre, weil er die Wünsche seines Landsmannes zwei Jahre lang intensiv studiert hat. Die Änderungen haben mittlerweile auch Pol Espargaró schneller gemacht. Zarco selbst bestätigte einen Fortschritt bei der Abstimmung am zweiten Testtag.

Suzuki hatte einen Doppelauspuff von Akrapovic, wie er beim Honda-Vierzylinder-Motor in der Moto2 von KTM zuerst eingeführt wurde. Da alle Motorräder Drehmoment-Sensoren an den Getriebe-Ausgangswellen hatten, kann man

davon ausgehen, dass die letzte Motorvariante vor dem Verplomben probiert wurde.

Die Gasannahme-Kennfelder werden programmiert, indem man die Daten der letzten Motorvariante aus dem Drehmoment-Sensor auf die neue Version überträgt und von da aus versucht, weiter zu optimieren. Rins war unheimlich schnell und lobte die neue Konfiguration. Auch Joan Mir gefiel sie sehr gut – der Rookie fuhr erstaunliche Zeiten. „Ich hatte das Gefühl, als würde unser Bike jetzt 400 laufen“, hatte Mir scherzhaft angemerkt.

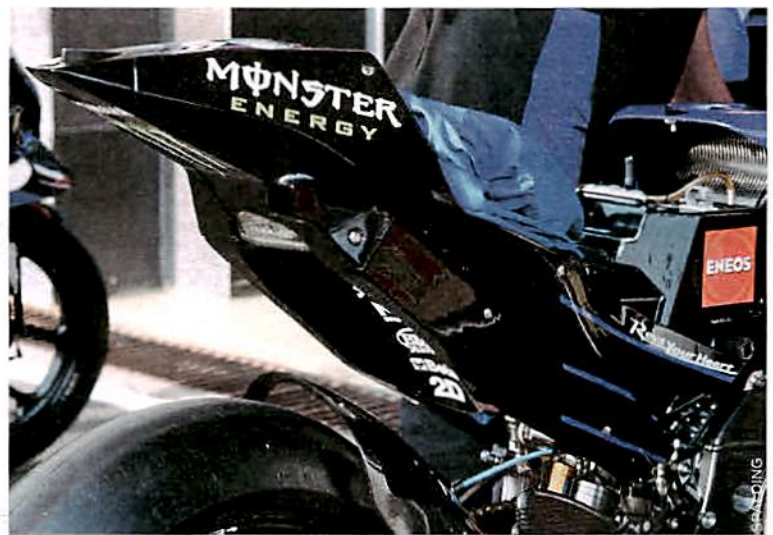
Bei Yamaha war an dem Motorrad von Maverick Viñales eine neue Sitzverkleidung montiert, die einerseits die Störung des Luftstroms für den Windschatten bewirken soll. Sie ist andererseits an den Seiten so breit ausgeführt, dass man auch davon ausgehen kann, dass der Massedämpfer, den Yamaha schon seit Jahren hat, variabel platziert werden kann – wie nun von Ducati vorgemacht. Außerdem waren in der Box mehrere Varianten des Rahmens zu sehen, die schon in Sepang getestet wurden. Es scheint auch, dass der Schwingarm-Drehpunkt bei diesen Rahmen höher sitzt und in einem breiteren Bereich eingestellt werden kann.

### Testfahrer als Spion

Dass außer Bradley Smith, der mit einer Wildcard am Katar-GP teilnehmen wird, keiner der Testfahrer im Einsatz war, hatte gute Gründe. Katar ist als Strecke speziell, mit wenig Grip am Abend, so können die Daten nur wenig anderweitig genutzt werden. Aber Mika Kallio war als Riding Coach sowohl für Pol Espargaró als auch für Johann Zarco unterwegs. ■



Suzuki: Doppelauspuff für den Reihenvierzylinder nach Moto2-Vorbild



Yamaha: Neue Sitzbankverkleidung, vielleicht für mehr Platz für Massedämpfer



Ex-Moto3-Weltmeister Brad Binder: Fünf Testtage gut genutzt

Moto2

# KTM ist wieder spitze

Nach dem Jerez-Test im November hat KTM am Fahrwerk nachgebessert. Und Brad Binder fuhr nun auch gleich Bestzeit. Doch die Konkurrenz bleibt dran.

Von: Imre Paulovits

**D**ie ersten drei der letzten sechs Testtage begannen letzte Woche in Jerez bei schönem Wetter, bis auf den starken Wind am zweiten Tag konnte bei optimalen Bedingungen getestet werden. So war es nicht weiter verwunderlich, dass die beste Zeit, die mit dem neuen Triumph-Motor gefahren wurde,

über eine Sekunde schneller war als der Quali-Rekord, den Lorenzo Baldassarri letztes Jahr aufstellte.

## Binder dominiert

KTM mietete die Strecke bereits zwei Tage zuvor für seine Piloten. Werksfahrer Brad Binder konnte so an zwei der drei offiziellen Testtage die Bestzeit markieren. Der Südafrikaner war auch entsprechend gut gelaunt. „Diese fünf Tage waren wirklich gut. Ich habe das Gefühl, dass wir ständig besser geworden sind und am letzten Tag gefunden haben, wonach wir von Anfang an gesucht hatten. Also bin ich mehr als zufrieden. Ich bin nun besser für den letzten Test vorbereitet, als ich es erwartet hatte, und auch

die Longruns waren sehr gut“, freute sich Binder.

Philipp Öttl fuhr auf der Tech3-KTM über die fünf Tage um die 1300 Kilometer und konnte seinen Rückstand auf die Bestzeit von 2,7 Sekunden im November auf 1,6 Sekunden reduzieren. „Ich habe viel am Fahrstil gearbeitet“, gab Öttl zu. „Es dauert seine Zeit, bis sich das auch in besseren Resultaten zeigt. Immerhin wird mein Rückstand immer kleiner. Wir haben auch viel mit den Reifen gearbeitet, wo es große Unterschiede gibt. Die weiche Mischung lässt nur wenige schnelle Runden zu. Man hat kaum Zeit herauszufinden, wie viel mehr Grip sie haben. Da fehlt mir noch die Er-

fahrung. In Katar hoffe ich, den nächsten Schritt zu machen.“

Lukas Tulovic fuhr schon am Montag und am Dienstag 120 Runden beim KTM-Test und fügte diesen beim offiziellen Test weitere 131 hinzu. „Ich bin happy! Wir haben unseren Weg gefunden, und inzwischen passt das Setup ziemlich gut“, freute sich der 18-jährige Ebersbacher. „Natürlich gibt es noch kleinere Anpassungen zu machen, aber insgesamt bin ich mit der KTM-Moto2 längst eins. Zum Schluss sind wir mit neuen Reifen noch auf Zeitenjagd gegangen. Das habe ich schließlich gut hingekriegt und bin eine halbe Sekunde schneller gewesen als am Montagnachmittag.“



Tom Lüthi (#12) und Marcel Schrötter: Rundenlimit der Motoren erreicht



Philipp Öttl: Weiterfeilen am Moto2-Fahrstil und die Limits strecken

## ERGEBNISSE

### Moto2-Test Jerez (E), 20.–22.02.2019, Bestzeiten

Fahrer	Motorrad	Zeit	Rdn.
1. Brad Binder (ZA)	KTM	1.40,982	172
2. Sam Lowes (GB)	Kalex	1.40,989	148
3. Iker Lecuona (E)	KTM	1.41,111	145
4. Luca Marini (I)	Kalex	1.41,146	150
5. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	1.41,149	175
6. Álex Márquez (E)	Kalex	1.41,208	160
7. Nicolò Bulega (I)	Kalex	1.41,281	137
8. Jorge Navarro (E)	Speed Up	1.41,302	139
9. Remy Gardner (AUS)	Kalex	1.41,378	146
10. Jorge Martín (E)	KTM	1.41,385	174
11. Marcel Schrötter (D)	Kalex	1.41,395	159
12. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	1.41,417	157
13. Augusto Fernández (E)	Kalex	1.41,472	156
14. Tom Lüthi (CH)	Kalex	1.41,508	168
15. Bo Bendsneyder (NL)	NTS	1.41,608	128
16. Xavi Vierge (E)	Kalex	1.41,625	178
17. Enea Bastianini (I)	Kalex	1.41,651	113
18. Joe Roberts (USA)	KTM	1.41,706	169
19. Fabio di Giannantonio (I)	Speed Up	1.41,736	98
20. Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta	1.41,953	160
21. Andrea Locatelli (I)	Kalex	1.42,011	162
22. Simone Corsi (I)	Kalex	1.42,053	137
23. Stefano Manzi (I)	MV Agusta	1.42,061	142
24. Jake Dixon (GB)	KTM	1.42,158	121
25. Steven Odendaal (ZA)	NTS	1.42,168	172
26. Lukas Tulovic (D)	KTM	1.42,247	131
27. Somkiat Chantra (T)	Kalex	1.42,318	182
28. Philipp Öttl (D)	KTM	1.42,672	156
29. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	1.42,729	165
30. Marco Bezzecchi (I)	KTM	1.42,756	151
31. Dimas Ekky Pratama (RI)	Kalex	1.43,441	180
32. Xavier Cardelús (E)	KTM	1.43,561	149

### Zufriedene Gesichter

Das Intact-Team arbeitete an der Kalex weiter, und Teamchef Jürgen Lingg freute sich über die Daten, die gesammelt werden konnten. Tom Lüthi probierte sehr viele Abstimmungen durch und war mit dem Ergebnis zufrieden: „In der Zeitentabelle bin ich zwar nicht ganz vorn, das ist aber nicht weiter schlimm. Ich bin sehr konstante Zeiten gefahren, und das ist positiv. Wir sind aber definitiv noch nicht am Ende angelangt mit der Abstimmungsarbeit. Jetzt müssen wir in Doha weitermachen.“

Marcel Schrötter machte nach Gesamtrang 11 auch ein zufriedenes Gesicht. „Im Großen und Ganzen war das ein sehr guter

Test“, meinte der Bayer. „Ich bin ziemlich happy, dass ich zwischendurch auch mit einem älteren Reifen gute Rundenzeiten fahren konnte. Wir haben viel am Motorrad probiert, mit den Testtagen in Katar sollten wir für die Rennen bereit sein.“

Dominique Aegerter fuhr 160 Runden mit der MV Agusta. „Diese drei Tage waren sehr hilfreich“, sagte der Schweizer. „Wir haben noch immer eine Menge Arbeit mit der MV Agusta F2, und das braucht noch Zeit, zumal nicht nur das Motorrad, sondern auch die Techniker im Team neu sind. Wir haben noch eine Lücke nach vorn zu schließen. Ich hoffe, dass wir davon in Katar einiges weiterarbeiten können.“ ■



Jaume Masia:  
Bestzeit und  
Zehenbruch

### Moto3

## Masia trotz den Hondas

Der Junior-Vizeweltmeister von 2017 war unter den Moto3-Fahrern in Jerez der Schnellste. Auch die Teams von Prüstel und Peter Öttl waren gut dabei.

Es war etwas Schmerzverzerrtes in seinem Lächeln: Jaume Masia hatte am letzten Tag zwar noch Romano Fenati, der eine wohl letzte Chance beim Snipers Team in der Moto3 bekommen hat, im Kampf um die Bestzeit abgehängt. Doch bei einem Sturz hat sich Masia auch einige Zehen gebrochen. So wird sein WM-Auftakt in Katar wohl alles andere als ein Zucker-schlecken werden.

Arón Canet – der im Team von Peter Öttl und Max Biaggi bleibt – wurde von solchem Ungemach verschont, allerdings hatte auch er zwei Stürze wegzustecken. Am zweiten Tag, als die Bedingungen am schlechtesten waren, fuhr der 19-jährige Spanier Bestzeit. Doch als er am dritten Tag eine Rennsimulation versuchte, kam er zu Fall. Seine Zeit reichte schließlich für den sechsten Gesamtrang. „Leider fiel es mir dieses Mal nicht so leicht, schnell

zu sein wie in den vorherigen Tests“, wunderte sich Canet. „Mal kam ich durch den starken Wind zum Sturz, ein anderes Mal habe ich es übertrieben. Wichtig ist, dass ich mich nicht verletzt habe. Wir müssen jedoch auch die Abstimmung weiter verbessern. Das wird unsere primäre Aufgabe bei den Tests in Doha sein.“

Auch PrüstelGP arbeitete sich mit seinen beiden tschechischen Fahrern Jakob Kornfeil und Filip Salac durch die Abstimmung der neuen KTM. Kornfeil wurde 19. mit 1,291 Sekunden Rückstand zu Masia, war mit dem Test aber nicht unzufrieden.

„Ich fühle mich auf dem Bike jetzt wirklich gut“ stellte Kornfeil fest. „Ich bin zufrieden mit der Arbeit, die wir in den letzten Tagen geleistet haben. Wir konnten alles testen, was wir auf dem Plan hatten. Wir verwendeten hauptsächlich benutzte Reifen, denn wenn wir eine 1,47 mit Altreifen fahren können, kann ich leicht eine 1,46 oder besser auf frischen Reifen fahren. Wir gehen mit einem Lächeln nach Hause, und ich freue mich schon, das Motorrad in Katar erneut zu testen und endlich die Saison zu beginnen.“ ■ IP

## ERGEBNISSE

### Moto3-Test Jerez (E), 20.–22.02.2019, Bestzeiten

Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1. Jaume Masia (E)	KTM	1.45,241	113
2. Romano Fenati (I)	Honda	1.45,921	70
3. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	1.45,936	159
4. Tony Arbolino (I)	Honda	1.46,051	95
5. Andrea Migno (I)	KTM	1.46,084	111
6. Arón Canet (E)	KTM	1.46,088	90
7. Albert Arenas (E)	KTM	1.46,130	126
8. Marcos Ramírez (E)	Honda	1.46,144	120
9. Sergio García (E)	Honda	1.46,198	176
10. Ayumu Sasaki (J)	Honda	1.46,212	124



Lukas Tulovic: „Fühle mich nun eins mit der KTM-Moto2“

Álvaro Bautista auf der neuen Ducati Panigale V4 R: In Australien eine unerreichbare Kombination



# Feuer hoch drei

Álvaro Bautista brannte bei seinem Debüt und dem der Ducati Panigale V4 ein lodernes Feuerwerk ab. Er gewann alle drei Rennen des neuen Superbike-WM-Formats.

Von: Imre Paulovits

**D**a stand ein kleingewachsener Spanier ganz oben auf dem Podest und hörte andächtig der Hymne seines Landes zu. Fast genau zehn Jahre war es her, dass Álvaro Bautista beim 250er-Grand-Prix von Barcelona 2009 das letzte Mal auf der obersten Stufe eines WM-Podiums gestanden hatte. Und weil es so schön war, wiederholte er das Ganze gleich noch zweimal.

Zuletzt konnte John Kocinski 1996 als Umsteiger aus der Grand-Prix-Königsklasse in die Superbike-WM beide Rennen bei seinem Debüt gewinnen, nun wurde er von Álvaro Bautista durch das neue Format von drei Rennen an einem Wochenende übertroffen, weil dieser alle drei gewann.

Und so geriet auch das Debüt der neuen Ducati Panigale V4 R, mit der Ducati 31 Jahre Zweizylinder-Einsatz durch einen High-tech-Vierzylinder abgelöst hat, zu einer überzeugenden Galavorstellung.

## MotoGP-Reifen-Erfahrung

Viele Insider wussten, dass Bautista in den letzten Jahren in der MotoGP durch nicht konkurrenzfähiges Material unter Wert geschlagen wurde und eigentlich auf seinem fahrerischen Höhepunkt die Klasse verlassen hat. Doch was er mit seinem ehemaligen Aprilia-MotoGP-Crewchief Giulio Nava, den Andrea Iannone nicht wollte, und der so mit Freude mit Bautista zum Ducati-Superbike-Team mitgegangen ist, über den Winter zustande gebracht hat, war eine Meisterleistung. Klar, die fast 10 km/h Top-speed, um die die Ducati der Kawasaki von Jonathan Rea überlegen war, erleichterten die Aufgabe von Bautista im Sprintrennen gegen den vierfachen Weltmeister. Doch dass er die beiden Rennen über die lange Distanz so souverän gewinnen konnte, lag daran, dass sie, in der MotoGP mit den sensiblen Michelin-Reifen bestens trainiert, über die Woche eine Abstimmung für die Panigale ausgetüftelt haben, mit der Bautista fast seinen vollen Speed über die Distanz gehen konnte, während Rea und alle anderen auf der reifenmordenden Strecke von Phillip Island fast um eine Sekunde zurückschrauben mussten.

„Es ist schon frustrierend, wenn man nur mit Halbgas fahren kann, während er vorne mit

Volldampf davonfährt“, konstatierte Weltmeister Rea. Aber immerhin konnte er im Sprintrennen zeigen, dass er selbst auf dem für ihn ungünstigen Phillip-Island-Kurs vom Speed her mit Bautista mithalten kann. Dafür ist ihm mit Leon Haslam ein un-

heimlich starker Gegner erwachsen, gegen den er im zweiten Rennen alle Register ziehen musste.

Mal sehen, wie es auf den europäischen Strecken kommen wird. Aber eines ist sicher: Dieses Jahr wird kein Solo-Durchmarsch für Jonathan Rea. ■



Leon Haslam (#91) vor Jonathan Rea: Neue Konkurrenz im Kawasaki-Werksteam



Markus Reiterberger (#28) vor Tom Sykes: Turbulentes Wochenende für BMW

# Sandro Cortese überzeugt

NACHRICHTEN

Die Rückkehr von Markus Reiterberger und BMW war durchwachsen, aber vielversprechend. Und Sandro Cortese war genial.

Von: Imre Paulovits

**T**om Sykes konnte mit der neuen BMW bei dem Test in der Woche vor dem WM-Auftakt brillieren, und auch in der Superpole stellte der Weltmeister von 2013 das Motorrad auf den vierten Startplatz. Doch es zeigte sich eine bei BMW ungeübte Schwäche: Das Motorrad ist auf der Geraden zehn km/h langsamer als die Japaner und gut 15 langsamer als die Ducati von Bautista. „Wir verlieren hier in Phillip Island etwa 0,4 Sekunden auf der Geraden“, stellte Sykes fest. Doch umso mehr lobte er das

agile, aber bremsstabile Fahrverhalten der BMW, mit dem er den Gegnern ständig reinstechen konnte. Dies übertrieb er aber im Zehn-Runden-Rennen in Turn 1, verlor viele Plätze und musste den zweiten Lauf so vom zehnten Startplatz aus in Angriff nehmen. Und so wurde er dort von Markus Reiterberger geschlagen, der, je länger das Rennen dauerte, umso schneller wurde. „Wir haben zum zweiten Rennen hin einen Weg gefunden, mit dem ich viel mehr Gefühl für das Motorrad habe“, freute sich Reiterberger. „Jetzt kann ich es kaum erwarten, dass es in Buriram weitergeht.“

Sandro Cortese hatte sich vorgenommen, bei seinem Superbike-WM-Debüt unter die ersten zehn zu fahren. Mit zwei achten Rängen in den langen Rennen und einem siebten Platz im Sprintrennen übertraf er diese Erwartungen sogar. „Viel wichtiger ist



Cortese: zweimal 8., einmal 7.

aber noch, dass ich an diesem Wochenende extrem viel gelernt habe“, freute sich der Supersport-Weltmeister. „Wir hätten sogar noch ein bisschen besser abschneiden können, wenn ein paar Dinge noch besser gepasst hätten. Von daher können wir den nächsten Rennen gelassen entgegenblicken.“ ■

## Auftaktsieg von „Krummi“

Randy Krummenacher gewann wie vor drei Jahren den Supersport-WM-Auftakt auf Phillip Island. Und Thomas Gradinger zeigte wieder ein starkes Rennen.

Von: Imre Paulovits

**E**s war schon vor dem Start klar, dass es ein hektisches Rennen sein würde. Weil sich bei den Tests Anfang letzter Woche gezeigt hatte, dass der berühmte australische Kurs die profilierten Supersport-Reifen über Gebühr strapaziert, wurde noch vor dem Rennwochenende entschieden, dass ein Reifenstopp mit einer Mindest-Standzeit vorgeschrieben wird. Und dies brachte so manches Drama mit sich.

Als Randy Krummenacher als einer der Ersten reinkam, funktionierte beim Schweizer alles präzise, er ging knapp vor Jules Cluzel wieder raus. Doch als sein Teamkollege Federico Caricasulo eine Runde später reinkam, wollte dieser zu hastig losfahren, der Hinterradständer blieb an der Schwingen hängen, und er musste noch einmal stehen bleiben, da-

mit ihm die Mechaniker wieder herausziehen konnten. Noch schlimmer erwischte es Cluzel und Mahias, die die Standzeit nicht einhielten und Zeitstrafen aufgebremst bekamen. Doch auch ohne Cluzels Zeitstrafe war Randy Krummenacher auf der Strecke klar der Schnellere. „Unsere Anstrengungen bei den Tests haben sich eindeutig auszahlt“, freute sich „Krummi“. „Beim Boxenstopp hat das Team perfekt gearbeitet und auf die Zeiten gearbeitet, sodass alles reibungslos verlief. Ich hoffe, dass ich auch in Thailand das letztjäh-

rige Ergebnis, als ich dort gewonnen habe, wiederholen kann.“

Thomas Gradinger wurde auf der Kallio-Yamaha Fünfter. „Nach einem guten Start war ich schnell auf Rang 4“, berichtete der 21-jährige Österreicher. „Leider hatte unmittelbar vor mir einer einen Highsider, weshalb ich zudrehen musste. Auch beim Boxenstopp, der sieben Sekunden zu lang gedauert hat, hatten wir Pech. Ich habe mich aber auf dem Motorrad super wohlgefühlt, daher freuen wir uns alle auf Thailand, wo die Ausbeute noch besser sein sollte.“ ■



Randy Krummenacher (#21) vor Jules Cluzel: Der Schweizer setzte sich durch

### SUPERBIKE-WM

Chaz Davies steht zwar derzeit klar im Schatten von Álvaro Bautista, dennoch nimmt ihn Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna in Schutz: „Er hat die Wintertests verletzt begonnen und konnte deshalb nicht so schnell fahren wie man es sollte, wenn man ein neues Motorrad an seine Grenzen bringen muss, um die Schwachpunkte aufzudecken und alles für sich abzustimmen. Ich denke, Chaz braucht noch etwas Zeit, und dann wird er wieder ein echter Sieganwärter sein.“ Während das Motorrad im Qualifying noch wild herumrutschte und der Vizeweltmeister Mühe hatte, die Linien zu halten, hatte sein Team das Motorrad bis zum zweiten Rennen so weit, dass sich der Brite immerhin von Startplatz 16 bis auf den siebten Platz vorarbeiten konnte.

### SUPERBIKE-WM

Yamaha hat sich neben Kawasaki klar zur zweiten japanischen Kraft in der Superbike-WM entwickelt. Und dass die Motorräder der beiden Teams absolut identisch sind, zeigten Michael van der Mark, Alex Lowes, Marco Melandri und Sandro Cortese zeitweilig in spektakulären Formationsflügen, wo sich die vier blauen Maschinen in den Positionen abwechselten. Marco Melandri hatte letztes Jahr in Phillip Island noch auf Ducati beide Rennen gewonnen und fuhr im ersten Rennen wieder aufs Podest. Im zweiten Rennen am Sonntag war er wieder drauf und dran, die beiden Kawasakis von Jonathan Rea und Leon Haslam einzuholen und ums Podium zu kämpfen, doch zum Schluss gingen ihm die Reifen aus.

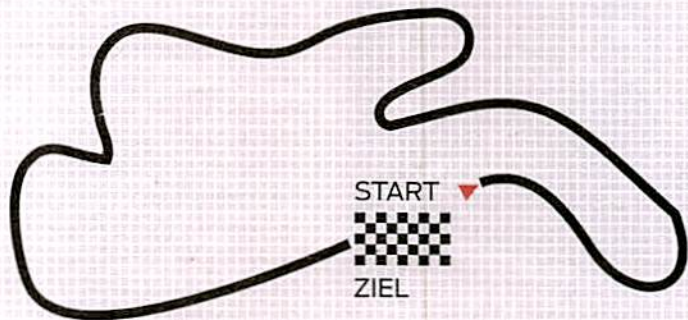
### AUSTRALIAN SUPERBIKE

Troy Bayliss hatte beim Auftakt der Australischen Meisterschaft zwei Stürze bei jeweils um die 300 km/h. Zum Glück blieb der bald 50-Jährige bis auf einen gebrochenen Finger, der operiert werden muss, weitgehend unversehrt.

**SUPERBIKE-WM 2019 RESULTATE**

**PHILLIP ISLAND (AUS) 4,445 KM**

**STRECKE**



**ERGEBNIS 1. RENNEN**

Phillip Island (AUS): 23. Februar 2019; 1. WM-Lauf; 97,790 km über 22 Rdn. á 4,445 km; 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 21 Grad; Asphalt: 41 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	22	33.38,901	1.30,884	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+14,983	1.31,453	20
3. Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	22	+16,934	1.31,861	16
4. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	22	+16,984	1.31,162	13
5. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	22	+19,179	1.31,873	11
6. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	22	+21,203	1.31,459	10
7. Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	22	+21,488	1.31,597	9
8. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	22	+23,018	1.31,633	8
9. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+25,580	1.32,207	7
10. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	22	+27,124	1.31,929	6
11. Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR	22	+28,214	1.32,036	5
12. Eugene Laverty (IRL)	Ducati Panigale V4 R	22	+30,055	1.31,755	4
13. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	22	+31,859	1.32,119	3
14. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	22	+34,793	1.31,945	2
15. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+41,009	1.31,503	1
16. Ryuichi Kiyonari (J)	Honda CBR 1000 RR SP2	22	+45,523	1.32,447	-

**SUPERBIKE SUPERPOLE RACE**

Phillip Island (AUS): 24. Februar 2019; 2. WM-Lauf; 10 Runden á 4,445 km (= 44,450 km); 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: trocken, Temperatur Luft/Asphalt: 26/21 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	15.11.323
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+1,176
3. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+5,072
4. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	+6,713
5. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	+6,800
6. Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	+7,904
7. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	+8,224
8. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+10,944
9. Eugene Laverty (IRL)	Ducati Panigale V4 R	+12,416
10. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	+14,068
11. Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	+14,710
12. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	+16,994
13. Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR	+20,012
14. Ryuichi Kiyonari (J)	Honda CBR 1000 RR	+24,013
15. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	+36,851
16. Troy Herfoss (AUS)	Honda CBR 1000 RR	+48,731
17. Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR	+58,942

**SUPERSPORT-WM**

Phillip Island (AUS): 24. Februar 2019; 1. WM-Lauf; 16 Runden á 4,445 km (= 71,120 km); 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: trocken, Temperatur Luft/Asphalt: 26/34 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF-R6	26.22.386
2. Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	+6,157
3. Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R6	+7,338
4. Héctor Barberá (E)	Yamaha YZF-R6	+9,918
5. Thomas Gradinger (A)	Yamaha YZF-R6	+15,035
6. Hikari Okubo (J)	Kawasaki ZX-6R	+17,256
7. Corentin Perolari (F)	Yamaha YZF-R6	+17,428
8. Péter Sebestyén (H)	Honda CBR 600 RR	+23,595
9. Jules Danilo (F)	Honda CBR 600 RR	+29,007
10. Loris Cresson (B)	Yamaha YZF-R6	+29,017

**WM-STAND**

1. Krummenacher	25 Punkte
2. Cluzel	20
3. Caricasulo	16
4. Barberá	13
5. Gradinger	11
6. Okubo	10
7. Perolari	9

**SUPERPOLE**

1. Rea	1.29,413
2. Haslam	1.29,624
3. Bautista	1.29,729
4. Sykes	1.29,822
5. Lowes	1.29,987
6. Cortese	1.30,159
7. Van der Mark	1.30,361
8. Rinaldi	1.30,390
9. Melandri	1.30,401
10. Camier	1.30,608
11. Laverty	1.30,730
12. Torres	1.30,760
13. Reiterberger	1.30,900
14. Razgatlioglu	1.31,015
15. Mercado	1.31,062
16. Davies	1.31,587
17. Kiyonari	1.31,626
18. Delbianco	1.32,135
19. Herfoss	1.36,895

**WM-STAND FAHRER**

1. Bautista	62 Punkte
2. Rea	49
3. Melandri	30
4. Lowes	30
5. Van der Mark	29
6. Haslam	24
7. Cortese	19
8. Davies	15
9. Sykes	12
15. Reiterberger	7

**WM-STAND HERSTELLER**

1. Ducati	62 Punkte
2. Kawasaki	49
3. Yamaha	35
4. BMW	13
5. Honda	6

**ERGEBNIS 2. RENNEN**

Phillip Island (AUS): 24. Februar 2019; 3. WM-Lauf; 97,790 km über 22 Rdn. á 4,445 km; 19 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 28 Grad; Asphalt: 45 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	22	33.38,114	1.30,573	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+12,195	1.31,130	20
3. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+12,454	1.30,838	16
4. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	22	+16,574	1.31,216	13
5. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	22	+16,859	1.31,563	11
6. Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	22	+17,329	1.31,154	10
7. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	22	+26,823	1.31,845	9
8. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	22	+27,580	1.31,910	8
9. Eugene Laverty (IRL)	Ducati Panigale V4 R	22	+29,116	1.32,166	7
10. Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR SP2	22	+29,178	1.32,108	6
11. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	22	+29,460	1.32,035	5
12. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	22	+29,896	1.32,213	4
13. Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	22	+31,231	1.32,085	3
14. Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR	22	+40,926	1.32,677	2
15. Ryuichi Kiyonari (J)	Honda CBR 1000 RR SP2	22	+41,616	1.32,772	1
16. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+1 Rd.	1.32,537	-



Álvaro Bautista: Drei Siege und klare WM-Führung



GLANZEL

Moto2/MotoE

## Gewaltiger Ansturm

Das Interesse war riesig, als das deutsche Intact-Team auf der Swiss-Moto in Zürich seine Moto2- und MotoE-Fahrer vorstellte.

Von: **Imre Paulovits**

**E**inst für den Moto2-Aufstieg von Sandro Cortese gegründet, hat sich das Intact-GP-Team um die Teameigner Stefan Keckeisen, Wolfgang Kuhn und Jürgen Lingg zu einem der solidesten im ganzen WM-Paddock gemauert. In diesem Jahr eröffnen sie ein weiteres Kapitel, und dass sie nun zwei Schweizer Fah-

rer haben, zelebrierten sie mit ihren Partnern und einem riesigen Stand auf der Swiss-Moto in Zürich, wo das Moto2-Team mit Tom Lüthi und Marcel Schrötter sowie das MotoE-Team mit Jesko Raffin offiziell vorgestellt wurden.

Noch einen Schritt weiter geht das Team in der Moto2-EM. Jürgen Lingg hatte einst Zulfahmi Khairuddin betreut, nun hat er mit ihm und dem Sepang International Circuit zusammengespannt, und so werden sie mit einem hochkarätigen Team in der Moto2-EM antreten. Fahrer werden Matthias Meggle und der 19-jährige Malaysier Kasma Daniel Kasmayudin sein. ■

Seitenwagen-WM

## Schlosser kommt

Er hat wieder ein Jahr Pause einlegen müssen, kehrt aber zuverlässig zurück. Markus Schlosser gibt 2019 sein Comeback in der Sidecar-WM.

Von: **Anke Wiczorek**

**I**m Gegensatz zur IDM fährt der 47-jährige Schweizer dem Titel in der WM noch hinterher. Vor drei Jahren verpasste er ihn mit Thomas Hofer als Beifahrer wegen eines unglücklichen Ausfalls in Oschersleben zum Saisonende knapp. Nun unternimmt Schlosser den nächsten Anlauf. Er hat ein neues Gespann mit Yamaha-R6-Motor mit Trockensumpfschmierung und Yamaha-Kit-Teilen sowie LCR-Chassis gebaut. Das Chassis stammt wirklich noch aus der Ära von Louis Christen, bevor er sein Unternehmen an die britischen Birchall-Brüder verkaufte. Schlosser peilt Podiumsplätze an.



HORN

Markus Schlosser 2016 in der IDM

Im Boot sitzt ab jetzt Marcel Fries und nicht mehr Thomas Hofer. „Thomas ist in der vergangenen Saison gut mit Lukas Wyssen gefahren. Ich habe die beiden technisch betreut und werde sie jetzt nicht auseinanderreißen“, erklärt Schlosser. „Ich bin letztes Jahr zwei oder drei Runden mit Fries in Val de Vienne gefahren. Wir werden uns beim nächsten Training, das vom 18. bis 22. März stattfindet, sicher gut abstimmen.“ Wenn es das Budget zulässt, wird Schlosser auch in der IDM antreten. ■

## NACHRICHTEN

### MOTORRAD-WM

Beim MotoGP-Test in Katar wurde an einer Stelle der Strecke eine zusätzliche Schleife probiert. Die Idee war, so etwas vielleicht in alle Strecken einzubauen und so bei Verlassen der Strecke keine Zeitstrafen zu verhängen, sondern eine Durchfahrtsstrafe. „Die Idee ist nicht schlecht, aber man verliert mehr als die drei Sekunden, die vorgesehen waren“, so Marc Márquez. „Aber wenn, ist das für alle gleich.“

### MOTORRAD-WM

Indonesien und die Dorna nehmen einen dritten Anlauf. Die Industrie drängt schon seit Jahren auf einen Grand Prix auf dem drittgrößten Motorradmarkt der Welt. Nach den gescheiterten Projekten mit Sentul und auf der

Insel Sumatra wurde nun vom Ministerium für Entwicklung und Tourismus ein Budget freigegeben, um auf einem Areal auf der östlich von Bali gelegenen Insel Lombok eine Strecke in einem urbanen Umfeld zu bauen. Dort sollen bereits 2021 sowohl ein Grand Prix als auch ein Superbike-WM-Lauf stattfinden.

### MOTORRAD-WM

Eine spezielle Ehrung wurde dem im letzten Jahr verstorbenen Luigi Taveri auf der Swiss-Moto in Zürich zuteil. Eine riesige Ausstellung mit Bildern und Utensilien des dreifachen Weltmeisters wurde im Konferenzsaal der größten Schweizer Zweiradmesse aufgebaut, seine Fünfzylinder-125er-Honda wurde in der Mitte in einer Vitrine ausgestellt.



## YAMAHA R3 bLU cRU CUP 2019 Günstiger Einstieg in den Rennsport!

R3 bLU cRU Cup 2019 – im Rahmen der IDM Supersport 300 Klasse.

• Basis: Die 2018er Yamaha R3 mit einem Racing Kit.

• UVP: nur 5.695,- € inklusive Racing Kit\*. Preisvorteil: 5.100,- €

• Angebot gilt für maximal 10 Fahrer, die in der IDM an den Start gehen. Es gilt: „First come, first serve“.

\*zzgl. Nebenkosten

Details / Anmeldung:  
[https://fal.cn/r3\\_cup](https://fal.cn/r3_cup)

YAMALUBE | MY GARAGE

**YAMAHA**  
Rev Your Heart

# Vorbild Valentino Rossi

Mit einer Fan-Aktion konnte sich Max Nagl einen Startplatz beim MXGP-Auftakt 2019 kommendes Wochenende in Neuquen/Argentinien sichern. Nach den bemerkenswerten Podiumsplatzierungen in Hawkstone (GB) und Mantova (I) steigt die Spannung beim deutschen Sarholz-KTM-Piloten.

Von: **Frank Quatember**

## Nur noch wenige Tage bis zum WM-Auftakt in Neuquen. Wie ist der Stand Ihrer Vorbereitung?

Die Vorbereitung lief bisher super. Die Testarbeiten am Motorrad sind abgeschlossen, es kann also losgehen. Es ist natürlich in meinem Team Sarholz alles vom Ablauf her im kleineren Stil als beim Werksteam. Ich fahre einen Standardmotor, also komplett Serie inklusive Fahrwerk. Der Motor wurde von Schäfer Motorsport überarbeitet und hat nun ein bisschen mehr Leistung, ein längeres Drehzahlband. Für mich ist das einfacher zum Fahren. Heute haben die 450er Motorräder so viel Leistung, mir kommt es eher auf die Fahrbarkeit an.

## Bisher lief die Vorbereitung ohne Verletzungspech ab, ein gutes Omen?

Ohne Verletzungen durch den Winter zu kommen, ist natürlich top. Wir waren ab Anfang Januar in Spanien, dann in Italien zum Trainieren und sind bei den Vorbereitungsrennen in Ottobiano und Mantova gestartet. Alles lief wie geplant, und so sollte eine Saison beginnen. Meine Starts sind wieder besser, auch wenn mir nach wie vor der normale Untergrund wie in Hawkstone mehr taugt als die Metallgitter in der WM. Allerdings war mein Start in Mantova auf Gitter auch gut, also denke ich, meine Starts sind jetzt besser, als sie vielleicht letztes Jahr waren.

## Haben Sie an Ihrer KTM einen Mapping-Schalter? Was halten Sie generell davon?



„Einem Crowdfunding verdanke ich meinen Start in Argentinien. Jeder Punkt in Neuquen ist einer für meine Fans.“

Max Nagl

Ja, ich habe einen Mapping-Schalter an meiner KTM. 100 Prozent Serie, nichts mit dem Computer geändert. Man kann Mapping 1 und 2 wählen für zwei Leistungskurven sowie Traktionskontrolle. Wie gut die funktioniert, hat mich überrascht. Die Nutzung ist allerdings begrenzt, auf Strecken wie Uddevalla oder Loket mit rutschigem Untergrund macht es Sinn. Im Sand funktioniert die Kontrolle nicht. Aber insgesamt ein geniales Zubehör von KTM.

## Ihr Start in Argentinien wurde erst durch eine Fan-Aktion möglich.

Die ganze Sache war ein Crowdfunding von einer Facebook-Seite meiner Fans. Dahinter steckte Dietmar Müller, ich wusste zunächst nichts darüber. Als ich

davon hörte, wollte ich das eigentlich zunächst nicht, weil sich so eine Spendenaktion für mich ein wenig nach Betteln anhört. Aber nachdem der Zuspruch von den Fans so positiv war, so viele geile Kommentare geschrieben wurden, habe ich meine Meinung geändert. Die Fans wollten mich einfach bei der WM sehen. Es waren so viele Spender, kleine und große, und viele anonym. Aber auch Vereine wie Teutschenthal und mein Verein MSC Aichwald haben sich mit größeren Summen beteiligt. Somit ist der Trip nach Argentinien fast finanziert und trotz der knappen Zeit gut organisiert. Ich bin mega-happy über diese Hammeraktion und jeder Punkt aus Argentinien ist einer für meine Fans.

## Liegt Ihnen die Strecke in Neuquen?

Sehr gut sogar, ich habe hier immerhin schon einen GP gewonnen. Jeder Fahrer sagt, es ist die schönste Strecke im Kalender. Riesengroß, schnell und macht Megaspasß zum Fahren.

## Was ist drin für Max Nagl in 2019?

Ich weiß nicht, wie es in der WM mit den Übersee-Rennen in Asien weitergeht, wo ich wahrscheinlich nicht fahren werde. Abhän-



Max Nagl

**Geburtstag:** 7. August 1987

**Geburtsort:** Weilheim (D)

**Herkunftsland:** Deutschland

## WM-KARRIERE

2003: GP-Debüt 125 ccm

2004: MX-Masters Pl. 1 (KTM)

2006: MX-Masters Pl. 1 (KTM)

2008: MX1-WM Pl. 6 (KTM)

2009: MX1-WM Pl. 2 (KTM)

2010: MX1-WM Pl. 4 (KTM)

2011: MX1-WM Pl. 5 (KTM)

2012: Teamweltmeister (D)

in Lommel/B (KTM)

2013: MXGP Pl. 10 (Honda)

2014: MXGP Pl. 6 (Honda)

2015: MXGP WM-Leader

bis zur Verletzung (Husqvarna)

2016: MXGP Pl. 3 (Husqvarna)

2017: MXGP Pl. 8 (Husqvarna)

2018: MXGP Pl. 16 (wegen Verletzung) (TM)

gig davon, wie es bis dahin läuft. Mein Ziel ist ansonsten Top 10, ganz klar. Ein paar Top-5-Ergebnisse wären traumhaft, an einem guten Tag vielleicht sogar mal ein Podium. Das wäre dann mein Traumziel für dieses WM-Jahr. Für mein Team Sarholz-KTM und mich ist es natürlich sehr wichtig, den ADAC-MX-Masters-Titel zu holen, nachdem das in 2018 aufgrund der Verletzung nicht funktioniert hat. Mein Kalender ist auf jeden Fall bis Ende Oktober voll.

## Mit dem Engagement bei Ihrem alten Team Sarholz KTM schließt sich ein Kreis für Sie.

Ich habe damals bei Burkhard meine Karriere begonnen, das stimmt. Aber ich würde nicht sagen, dass sich der Kreis für mich hier schließt. Vom Gefühl her bin ich noch nicht so weit. Mein Vorbild ist heute ganz klar Valentino Rossi. Er ist 40, ist voll motiviert und kann mit den Jungen mithalten und um die WM kämpfen. Ich will damit nicht sagen, dass ich um den WM-Titel mitfahren werde, aber ich bin immer noch gut genug, um sicher in die Top 10 oder sogar Top 5 zu fahren. So wie ich mich körperlich fühle und vom Kopf her habe ich noch ein paar Jahre vor mir. ■

Supercross-WM Detroit

# Schadensbegrenzung mit Grippe

Ein kranker Ken Roczen verfehlte im Triple Crown Event in Detroit das Podium und verlor weitere vier Punkte auf Cooper Webb. Mit zwei Heatsiegen wurde Eli Tomac Tagessieger.

Von: **Thomas Schiffner**

**D**as Triple Crown Format, bei dem statt einem drei kurze Finalrennen über die Meisterschaftspunkte entscheiden, wurde in Detroit zum zweiten Mal in dieser Saison ausgefahren. In dem von vielen Fahrern, insbesondere aber von Ken Roczen ungeliebten Modus verfehlte der Deutsche das Podium einmal mehr. Diesmal war aber nicht nur das Format für die enttäuschende Leistung des WM-Zweiten verantwortlich: Ken Roczen hatte sich eine Grippe eingefangen und kam geschwächt nur auf die Plätze 5, 6 und 5. Dabei konnte er froh sein, dass er sich im dritten Lauf nach einer Kollision mit dem Schotten Dean Wilson auf dem Motorrad halten und weiterfahren konnte.

Da WM-Spitzenreiter Cooper Webb zwar den letzten Finallauf vor KTM-Markenkollege Blake Baggett sowie Justin Barcia ge-

wonnen hat, aber insgesamt in Michigan nur Zweiter wurde, konnte der Amerikaner seinen Vorsprung auf Roczen nur um vier auf sechs Punkte ausbauen. Insofern sah der 24-jährige Thüringer sein Ergebnis als Schadensbegrenzung: „Ich bin froh, dass der Abend rum ist. Zum Podium fehlte mir nur ein Punkt.“

## Roczen: „Froh, heil zu sein“

Das Resümee des Honda-Werkspiloten: „Ich habe die ganze Woche mit dieser Erkältung gekämpft. Mein Körper fühlte sich heute Abend nicht wie gewohnt an. Ich versuchte, den Schaden zu minimieren. Ich bin froh, dass ich noch heil bin und hoffe, dass ich kommende Woche sehr viel besser dran bin.“

Webb begann den ersten Lauf schlecht und fiel auf Platz 6 zu-



Start: Savatgy, Cooper Webb, Marvin Musquin, Eli Tomac, Ken Roczen (v.l.)

rück. Im zweiten Lauf musste er sich nur dem überragenden Eli Tomac geschlagen geben. Finale 3 gewann KTMs neue Speerspitze nach einem hinreißenden Duell mit KTM-Kollege Blake Baggett sogar. „Heute war mein Beginn nicht gut. Ich kämpfte vorher

schon mit der Bahn und qualifizierte mich als Neunter. In Lauf 1 machte ich eine Menge Fehler. Ich wünschte, dass ich hier etwas besser gefahren wäre, dann hätte ich möglicherweise den Gesamtsieg holen können“, so der Mann aus North Carolina. Mit zwei Laufsiegen holte sich Kawasaki-Star Tomac seinen zweiten Saisonsieg, nach dem Drama von San Diego aber dem ersten im Trockenen.

Die Sensation des Tages aber war Chad Reed. Der fast 37-jährige Suzuki-Pilot kam mit den Plätzen 3, 5 und 7 aufs Podium, zum 35. Mal in seiner Karriere. Eli Tomac bei der Pressekonferenz: „Ich habe ihn als Kind im Fernsehen bewundert. Es ist witzig, dass er immer noch da ist, und dann auf dem Podium.“ ■

## SUPERCROSS-WM

### Detroit (USA), 23. Februar

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

## MEISTERSCHAFTSSTAND

### WM-Stand nach 8 von 17 Läufen

1. Cooper Webb	173 Punkte
2. Ken Roczen	167
3. Marvin Musquin	161
4. Eli Tomac	160
5. Dean Wilson (GB), Husqvarna	122
6. Justin Barcia	120
7. Blake Baggett	119
8. Chad Reed	114
9. Aaron Plessinger (USA), Yamaha	104
10. Justin Brayton	97

X-Trial-WM Granada

# Ein sehr spezieller Abend für Bou

Mit seinem dritten Saisonsieg im vierten Wettbewerb ist Toni Bou der Titelverteidigung in Granada ein gutes Stück nähergekommen.

Von: **Thomas Schiffner**

**D**er zwölfwache Weltmeister ist auf seiner Montesa-Honda zweifelsohne zurück zur Bestform gekehrt und zelebrierte vor 4000 spanischen Landsleuten Trial vom Allerfeinsten. In Runde 1 kassierte der Katalane lediglich zwei Punkte, in Runde 2 nur einen, und im Finale distanzierte er Landsmann Jaime Busto deutlich.

Busto erreichte auf seiner GasGas zum ersten Mal 2019 das Finale, hatte aber keine Chance gegen Bou. Er machte vier Fehler in seiner Runde und musste wegen Sturz das Motorrad wechseln, was ihm 23 Punkte gegen nur

sieben von Bou einbrachte.

Adam Raga kam diesmal nur ins Consolation Final, in dem er den Franzosen Benoit Binczaz mit 2:6 bezwang. Binczaz verlor schon in der ersten Sektion, wo Raga nur einen Punkt kassierte.

„Ich fühlte mich sehr gut heute und habe zu meinem aggressiven und effektiven Fahren zurückgefunden. Es war ein sehr spezieller Abend“, sagte der am 27. April vermutlich dann 13-fache Weltmeister Bou. ■



Aggressives Fahren: Toni Bou

## X-TRIAL-WM

### Granada (E), 23. Februar

<b>Finale</b>	
1. Toni Bou (E), Montesa-Honda	7 Punkte
2. Jaime Busto (E), GasGas	23
<b>Runners-up Final</b>	
3. Adam Raga (E), TRRS	2
4. Benoit Binczaz (F), Beta	6
<b>Runde 2</b>	
5. Jeroni Fajardo (E), GasGas	13
6. Miquel Gelabert (E), Sherco	19

## MEISTERSCHAFTSSTAND

### WM-Stand nach 4 von 6 Läufen

1. Toni Bou	75 Punkte
2. Adam Raga	62
3. Jaime Busto	45
4. Benoit Binczaz	33
5. Jeroni Fajardo	31
6. Miquel Gelabert	14
7. Jorge Casales (E), Vertigo	6
8. Gabriel Marcelli (E), Montesa	6
9. Takahisa Fujinami (J), Montesa	5
10. James Dabill (GB), Beta	3

Motocross Lacapelle-Marival

# Febvres Heimspiel

Der letzte Test vor dem WM-Auftakt war ein Heimspiel. Im französischen Lacapelle-Marival dominierte Weltmeister Romain Febvre.

Von: **Frank Quatember**

**M**it dem Sieg setzte Febvre ein deutliches Signal: Der heftige Startcrash 14 Tage zuvor in Mantova ist überstanden. Im ersten Finallauf der MX1-Klasse war es zunächst der Belgier Clement Desalle, der den Start gewann, aber zur Rennmitte von Yamaha-Pilot Gautier Paulin in der Führung abgelöst wurde. In der Schlussphase setzte Febvre die Akzente und konnte kurz vor Ultimo noch den Zweiten Desalle einfangen.

Die Grundlage für den Klassensieg, denn MX1-Lauf Nr. 2 wurde ein ungefährdeter Start-Ziel-Sieg von Febvre vor Landsmann Paulin, der damit Zweiter der MX1-Kategorie wurde. Mit Rang 3 gab



Heimsieg: Romain Febvre (l.) mit MX2-Sieger Ben Watson

Yamaha-Werkspilot Jeremy Seewer eine überzeugende WM-Kostprobe ab. Die deutsche Hoffnung Max Nagl hatte Pech mit dem Trainingsmotorrad. Der Motor gab in Lauf 1 den Geist auf, damit war Max' Arbeitstag beendet.

Im abschließenden Superfinale MX1/MX2 setzte sich erneut Febvre durch, gefolgt von Max Anstie und Paulin. Bester MX2-Fahrer wurde Ben Watson auf Position 5. ■

## MOTOCROSS

### Superfinale Lacapelle (F), 24.02.

1.	Romain Febvre (F)	Yamaha
2.	Max Anstie (GB)	KTM
3.	Gautier Paulin (F)	Yamaha
4.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha
5.	Ben Watson (GB)	Yamaha
6.	Clement Desalle (B)	Kawasaki
7.	Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna
8.	Shaun Simpson (GB)	KTM
11.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha
27.	Jeremy Sydow (D)	Husqvarna

FMX-WM Berlin

# Berlin feiert Luc

In Berlin startete die neue Freestyle-Saison mit einem Knaller. An beiden Abenden gewann der Thüringer Luc Ackermann und deklassierte damit auch den amtierenden Weltmeister Maikel Melero.

Von: **Thomas Schiffner**

**D**er jetzt 21-jährige Vizeweltmeister aus Niederdorla brachte die Mercedes-Benz-Arena schon am Freitag zum Kochen, als er sich mit einem noch nie gesehenen Programm in der Quali für das Finale empfahl. Im Finale legte Maikel Melero anspruchsvoll vor. Doch Ackermann toppte unter anderem mit einem Frontflip, dem Double Backflip und Double Flip

Nac Nac alles. Am Samstag vor über 10000 Zuschauern quasi eine Wiederholung: Der Deutsche bezwang Melero erneut, und das, obwohl der Spanier nach eigener Aussage den besten Run seiner Karriere zeigte: Mit dem Nac Flair, California Roll, No Hand Front Flip oder dem Superflair zeigte er alle Schwierigkeitsgrade. Ackermann aber führt die WM nun mit 40 Punkten vor Melero (36 Punkte), dem Tschechen Libor Podmol (32) und dem Australier Pat Bowden (28) an.

Der zweite Deutsche im elf-



Nie gesehen: Luc Ackermann

köpfigen Feld, Kai Haase, erreichte das Finale der besten sechs an keinem der beiden Tage. ■

## FMX-WM

### 1. Lauf Berlin (D), 22. Februar

1.	Luc Ackermann (D), Husqvarna	398 Punkte
2.	Maikel Melero (E), KTM	384
3.	Libor Podmol (CZ), Husqvarna	338
4.	Pat Bowden (AUS), Yamaha	317
5.	Rob Adelberg (AUS), Yamaha	231
7.	Kai Haase (D), Suzuki	249

### 2. Lauf Berlin (D), 23. Februar

1.	Luc Ackermann (D), Husqvarna	399 Punkte
2.	Maikel Melero (E), KTM	385
3.	Libor Podmol (CZ), Husqvarna	339
4.	Pat Bowden (AUS), Yamaha	332
5.	Rob Adelberg (AUS), Yamaha	324
8.	Kai Haase (D), Suzuki	272

## NACHRICHTEN

### WM MIT VAN HOREBEEK

Jeremy van Horebeek ist bereit für den WM-Auftakt kommendes Wochenende in Argentinien. Der belgische Vizeweltmeister von 2014 konnte erst in letzter Sekunde einen Deal mit seinem französischen Team SR Honda mit Unterstützung von Honda Frankreich abschließen. In der Vorbereitung ging Van Horebeek bei keinem der Vorsaisonrennen an den Start, sondern nahm am Beach Race in Le Touquet teil.

### ELF DEUTSCHE BEI DM MIT CELINA LIEBMANN

Die deutsche Eisspeedwaymeisterschaft als Ouvertüre zur WM am Donnerstag (17:00 Uhr) in Berlin sieht elf deutsche Piloten, so viele wie lange nicht, am Start. Darunter mit dem EM-Dritten Luca Bauer ein Fahrer mit italienischer Lizenz, der wie die sechs Ausländer nicht für die nationale Meisterschaft gewertet wird. Luca trifft u.a. auf seinen Vater Günther Bauer. Als Reserve ist zum ersten Mal eine Lady bei der DM am Start: Die 17-jährige Celina Liebmann, Tochter von Ex-WM-Fahrer Jürgen Liebmann, geht erstmals aufs Eis.

### HAARAHILTUNEN SCHWEDISCHER MEISTER

Schwedens überragender GP-Pilot Martin Haarahlitunen gewann am Samstag in Örnköldsvik auch die Schwedische Eisspeedway-Meisterschaft vor Niclas Svensson. Dritter wurde Jimmy Olsen, der keinen GP fährt, aber vor Ove Ledström (4.) und Stefan Svensson (5.) ins Ziel kam. Haarahlitunen gewann alle Läufe. In Togliatti fanden am Wochenende die letzten beiden Läufe der russischen Superliga statt. Der einzige Ausländer Franz Zorn erzielte für sein Team Shadrinsk (4.) am Samstag einen Punkt, am Sonntag startete er nicht mehr. Togliatti gewann die Meisterschaft nach acht Rennen mit 31 Matchpunkten vor Ufa (19) und Kamensk Uralskij (16).

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Abarth



**124 Spider 1,4 MultiAir Turismo Leder**  
Bo, EZ 04/2018, 3100 km, 125 kW (170 PS), Sportsitze, Sportabgasani., Sportfahrwerk, LED, Brembo u.v.m., 27.900,- € (MwSt. awb.), Tratega GmbH, Mergelgrube 33, 76646 Bruchsal, Tel. 07251-3217330, www.tratega.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47845

## Alfa Romeo

**Alfa Romeo Sud Sprint 1600**, Wagenpass, viele Siege, Histo Cup Gesamtsieger, unfallfrei, viel Zubehör, neu optimiert, Verkauf wegen Alter (83 Jahre), 25.000,- €. Tel. 09076/696

## Jaguar

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

## Maserati



**GranCabrio Sport Aero-Dyn.-Paket Carbon**, EZ 07/18, 4100 km, 338 kW, rosso trionfale, Aero-Dyn.-Paket in Carbon, 20" LMR, LED, Sportpaket, 1. Hd., 115.900,- € (MwSt. awb.), Tratega GmbH, Mergelgrube 33, 76646 Bruchsal, Tel. 07251-3217330, www.tratega.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47846



**Ghibli S Q4**, EZ 11/2017, 33900 km, 301 kW (410 PS), Schaltwippen, 20" LMR, Harman Sound, Business-Paket+, Kamera u.v.m., 59.900,- € (MwSt. awb.), Tratega GmbH, Mergelgrube 33, 76646 Bruchsal, Tel. 07251-3217330, www.tratega.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47847

## Mercedes



Diesen obigen E 350, dkl.blau, möchte ich optisch aufwerten. Front, Spoiler etc. Wer macht so etwas? Erbitte Foto mit Angebot. Tel. 07836/959926

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

## Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

## Kfz-Leitungen.de

Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung  
Herstellung Stahlflex- Gummischläuche + Rohre  
07666 / 9121550 - info@fabian-SPIEGLER.de



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

Ich suche einen Mercedes-Benz 190 SL als Restaurierungsobjekt zu kaufen. Bin Privatmann und Barzahler. Tel. 0172/4217200, martin-spielerling@t-online.de

## VANSPTS.DE

VanPartner by Mercedes-Benz



"V 250 4Matic" kompakt - VANSPTS VP GRAVITY, EZ 07/2017, ca. 34980 km, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen und mattschwarze Seitenschwellerrohre sowie 17 Zoll FIVE Räder (Allterrain-Bereifung 235/60 R17 AT), Höherlegung + 30 mm, Liegepaket (3er Sitzbank), Interieur- u. Exterieur-Pakete, Standheizung, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, DISTRONIC, NAVI Comand, Rückfahrkamera, 2x Schiebetür, 2x Klima u.v.m. zum Preis von 48.990,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47833

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

## VANSPTS.DE

VanPartner by Mercedes-Benz



4x4 VP GRAVITY - der Off Roadler "V 250d 4Matic", EZ 03/2017, ca. 31800 km, Höherlegung + 30 mm, Front-, Radlauf u. Heckschürzenaufsätze, mattschwarze Seitenrohre, 18 Zoll Alu- Radsatz KRONA mit Allterrain Bereifung 235/55 R18 General Grabber, Dachgepäckträger Frontrunner, konsequente Farbgebung weiß/mattschwarz, Euro 6, div. Interieur-Pakete, NAVI Comand, DISTRONIC, 2x Schiebetür, 2x Klima, 2x (l) Standheizung, 6 Einzelsitze u.v.m. zum Preis von 57.715,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47832



SLS 63 AMG, 56000 km, 571 PS, Magno-Allanitgrau, Klima, Navi, Leder, 1. Besitzer, von privat, VB 200.000,- €. pbloemer@gmx.de, 50858 Köln, Tel. 0178/6237546

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47901

## Mini

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

**Porsche**

Motorüberholung mit Hubraumerweiterung  
986/987-1 bis zu **50kW** Mehrleistung  
996/997-1 Abholservice und TÜV  
[www.t-t-p.de](http://www.t-t-p.de) 08061/36666

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



991 (911) Turbo Cabrio, EZ 05/2015, 46800 km, 383 kW (520 PS), tiefschwarzmet., Leder, Navi, Klima, SHZ, 128.000,- €, PDK, LED, Sport Chrono, Adaptive Sportsitze, PCM, Tempolimitanz., Rückfahrkamera u. v.m. Gerstenmaier Sportwagen Baden-Baden GmbH, Landstr. 75 (an der B3), 76547 Sinzheim, Tel. 07221 9849-0, [www.porsche-baden-baden.de](http://www.porsche-baden-baden.de)

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 47795

**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. 0700/22022011 H



911 2,4 T, 1972, Ölklappe, restauriert, dt. Fzg., Blutorange, el. SSD, Motor 6.000 km, gr. KD neu, H-Kennz., 87.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolftrathhauser Str. 64, 82065 Balerbrunn, Tel. 089-74424460, [www.autosalon-isartal.de](http://www.autosalon-isartal.de)

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 47806

**www.Rennsportshop.com**

**Renn/Rallye**

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

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

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

**Jetzt online abonnieren!**

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

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

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

**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 60

- ° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR [VentilFedar., -Teiler, NW-Räder, ...]
- ° RENN PLEUEL [SAE 4340, geschmiedet!]

**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

**Tesla**



Jetzt für alle Tesla S/X abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com), 09953/9816298 H

**Toyota**



Land Cruiser BJ 40 3.0 L, Bj. 6/1983, 124800 km, 59 kW (80 PS), rot, H-Kennz., Leder, 11.600,- € 63927 Bürgstadt, Tel. 0178/3386046, [Kompass77@t-online.de](mailto:Kompass77@t-online.de)

**Volvo**

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

**VW**

**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](mailto:info@feine-cabrios.de)  
FON: +49-8453-347467 H

VW & Audi Anhängerkupplungen auch für Sondermodelle. 09953/9816298, [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com) H

**Geschäftsverbindungen**

**BestWater**

Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für unsere Vertriebspartner! Tel. 01523/3752139, [168@bestwater.de](mailto:168@bestwater.de) H

**Immobilien**

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, [www.knipfer-immobilien.de](http://www.knipfer-immobilien.de) 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  
 Chefredaktion: Marcus Schurig  
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner  
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,  
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt  
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew  
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,  
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,  
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,  
 Markus Stier, Anke Wiczorek  
 Fotografen: sutton-images.com; XPB; BRfoto  
 Geschäftsführender Redakteur  
 Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz  
 Grafik und Produktion:  
 Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),  
 Michael Wehner  
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG  
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
 Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart  
 Telefon: +49 (0)711 182 18 20  
 MOTORSPORT aktuell gehört zur  
 auto motor und sport-Gruppe  
 Geschäftsführung:  
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),  
 Andrea Rometsch, Tim Rammes  
 Telefon: +49 (0)711 182 0  
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:  
 Tim Rammes

Publisher Automobil: Michaela Klein  
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
 Markus Eiberger  
 Anzeigenleitung: Stefan Granzler  
 sgranzler@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 Innerstall

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 €

Abonentenservice 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



Spionageabwehr: Bei den Testfahrten schieben Ferrari-Mechaniker einem Mercedes-Fotografen die Stellwand vor die Nase

## ACO: Ein französischer Provinzclub LMP1-Regelwerk für 2020 MSa 10/2019

ACO und FIA regieren mit ihrem selbst angelegten Regelkorsett am WAHREN Ausrichter, in diesem Fall den Werken, vorbei. Denn diese investieren nur dort, wo Kosten und Nutzen im Einklang sind. Also können wir uns noch ein Jahr in der WEC-Topklasse langweilen. Und dann ist Schluss! In der GTE-Pro-Klasse, wo Nuancen über Sieg oder Niederlage entscheiden, sehe ich durchaus eine Zukunft! In einer EIGENEN Weltmeisterschaft, in der man das unter Beweis stellen kann.

**Michael Thomae,  
 D-32427 Minden**

Wann zieht endlich mal jemand dem ACO den Stecker? Wieso bestimmt ein französischer Pro-

vinzautomobilclub, was in der WEC geschieht? Der ACO versucht doch nur, sein eigenes Rennen mit dem sturen Festhalten an seine so exklusiven Regeln am Leben zu halten. Dafür wird die WEC missbraucht und der französische FIA-Präsident nickt es ab. Kein Hersteller baut ein Auto nur für Le Mans – wann merkt das mal jemand? Und mit dieser Super Season fährt man den Karren nur noch schneller vor die Wand. Die IMSA macht vor, wie es geht: kostengünstiger Motorsport mit tollen Rennen, die man kostenlos im Livestream sehen kann.

**Ralf Hansjosten,  
 D-54338 Schweich**

## MotoGP: Frust TV-Situation MotoGP MSa 10/2019

Mit Entsetzen lese ich gerade, dass bei Servus TV keine Freien

Trainings mehr zu sehen sein werden. Es gibt nur die Möglichkeit, sich einen englischsprachigen Livestream für 19,99 Euro monatlich oder 139,99 Euro für die komplette Saison 2019 zu abonnieren. Schade! Das hätte ich vielleicht sogar bezahlt, aber nicht, wenn es nur einen englischen Kommentar dazu gibt. Ich habe mir die MotoGP-Trainings am Freitag immer gerne angesehen und angehört, nun ist das vorbei. Was denken sich die Verantwortlichen eigentlich dabei? Ein sehr frustrierter MotoGP-Fan!

**Reinhold Ahrends,  
 D-26629 Großefehn**

**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.

- 10. März: Freies Fahren Hockenheim GP (ohne Straßenzulassung)
- 21. März: Freies Fahren Nürburgring GP (mit Straßenzulassung)
- 22.–24. März: DSK Rallye Lizenz Lehrgang Stufe National A, Gröningen

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



# Termine

## TV-Programm

### Automobil

#### Mittwoch, 27. Februar

19.10 PS – Automagazin N-TV

#### Donnerstag, 28. Februar

23.30 Formel E Mexico City, Highlights ORF Sport+\*

#### Samstag, 02. März

12.10 PS – Automagazin (auch So, 08.10) N-TV

#### Sonntag, 03. März

17.00 Auto Mobil (Magazin) VOX

18.15 GRIP – Das Motormagazin RTL II

16.20 Monza Rally Show 2018 (Zus.) Motorvision TV\*

21.00 NASCAR Cup Series, Las Vegas LIVE Motorvision TV\*

#### Dienstag, 05. März

23.25 Blancpain GT Challenge America (Zus.) Eurosport 1

anschl. Formel E Hong Kong, Vorschau Eurosport 1

### Motorrad

#### Sonntag, 03. März

17.00 MXGP-WM Neuquén, 1. Lauf LIVE Eurosport 2\*

18.00 MX2-WM Neuquén, 1. Lauf (Aufz.) Eurosport 2\*

22.00 MX2-WM Neuquén, 2. Lauf (Aufz.) Eurosport 2\*

22.45 MXGP-WM Neuquén, 2. Lauf (Aufz.) Eurosport 2\*

#### Montag, 04. März

15.00/19.00 Motocross-WM, Neuquén (Zus.) Eurosport 2\*

### Sonstiges

#### Sonntag, 03. März

20.00 NASCAR eSports, Las Vegas LIVE Motorvision TV\*

## Streams / Internet

#### Samstag, 02. März

ca. 22.40 Blancpain GT Austin, 1. Rennen LIVE motorsport.tv\*

#### Sonntag, 03. März

ca. 21.00 Blancpain GT Austin, 2. Rennen LIVE motorsport.tv\*

\*kostenpflichtig

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

02./03.03. Blancpain GT World Challenge, Austin/Texas USA

02./03.03. Supercars Australien, Adelaide AUS

03.03. NASCAR Cup Series, Las Vegas/Nevada USA

### Motorrad

28.02. Eisspeedway-DM, Berlin D

02.03. Supercross-WM, Atlanta/Georgia USA

02./03.03. Eisspeedway-GP, Berlin D

03.03. Motocross-WM, Neuquén RA

10.03. Motorrad-WM, Losail/Doha Q

# Vorschau



FI-Test Barcelona: Das große Finale der Wintertests in der Analyse

STEFAN BALDAUF



DRM-Vorschau: Vor dem Saisonstart blicken wir auf die nationale Rallye-Szene

ADAC



Porsche-Historie: Kremer geigte vor 40 Jahren mit dem 935 K3 ganz groß auf

MOTORSPORT IMAGES



Moto2: Der letzte Test, bevor die neue Ära beginnt

GLAENZEL



# DARAUF HABT

# IHR GEWARTET

Sie haben lange genug auf die neue Saison gewartet. Jetzt ist sie da. Endlich. Und mit ihr eine neue Ausgabe von **MOTORRAD**, Europas größter Motorrad-Zeitschrift. Mit allen Neuheiten, den aktuellsten Modellen und jeder Menge Zubehör im Test, plus knallharter, unabhängiger Kaufberatung.

Das ist **MOTORRAD**. Gedruckt, online und als App.

**ALLE 14 TAGE**

**NEU IM HANDEL**



» [MOTORRADONLINE.DE](http://MOTORRADONLINE.DE)