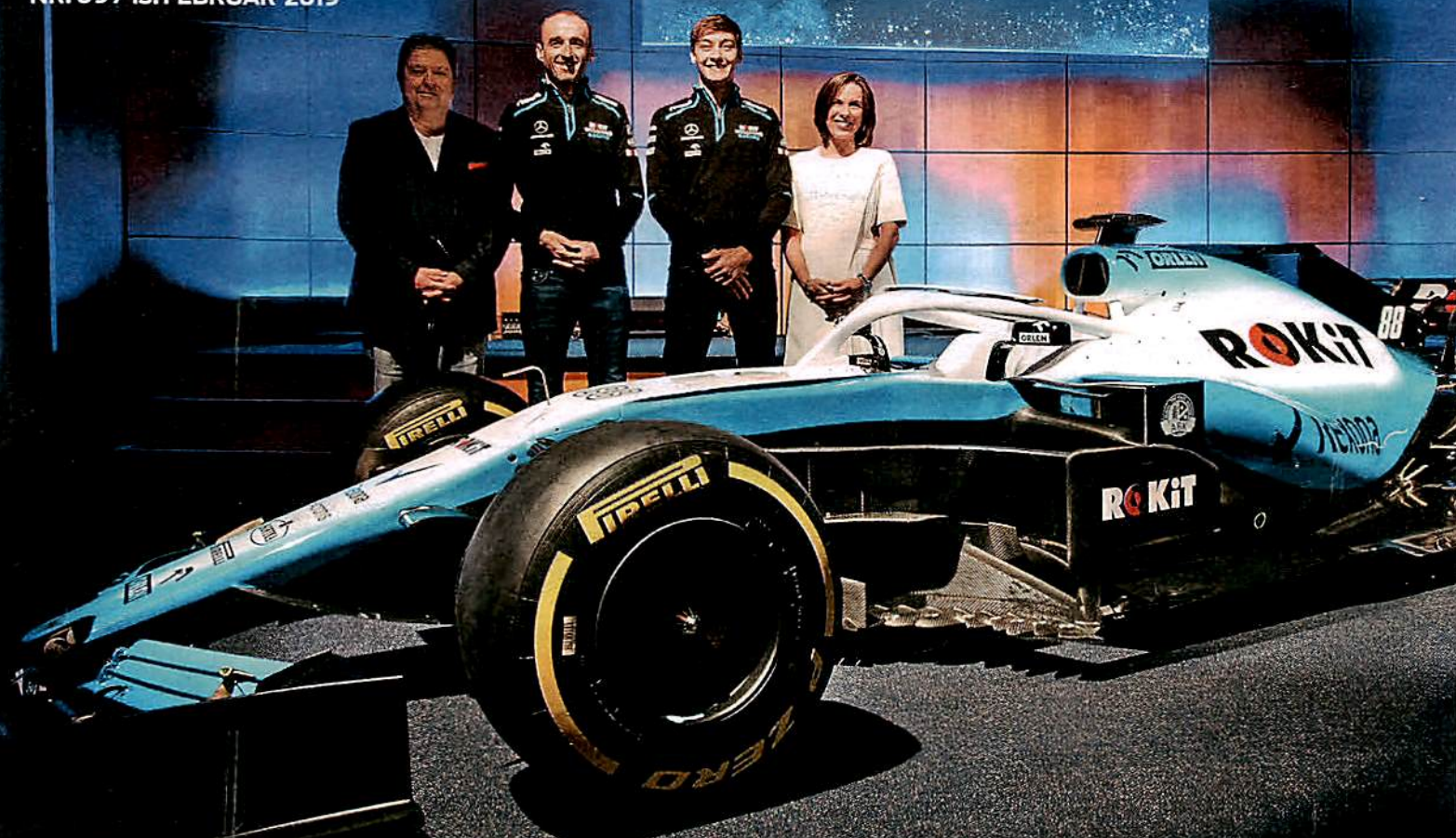


# MOTORSPORT aktuell

Formel 1: Die ersten Präsentationen

# Neue Autos im Rampenlicht

NR. 09 / 13. FEBRUAR 2019



ADAC GT4 Germany  
**Erster Ausblick  
aufs GT4-Debüt**

MotoGP: Rossi wird 40  
**Happy Birthday,  
Valentino Rossi!**

Deutschland €2,50

A € 2,80 CH sfr 4,00 I € 3,30

B, NL, LUX € 3,00 E € 3,30



Trophée Andros: Finale in Paris  
**Elektro vs Verbrenner:  
Kampf der Konzepte**



Rallye: Interview Sébastien Loeb  
**WM-Ikone Loeb über  
sein Hyundai-Debüt**



MotoGP: Testfahrten in Sepang  
**Ducati-Pilot Petrucci  
mit Rekord-Bestwert**

# Inhalt

## Automobil:

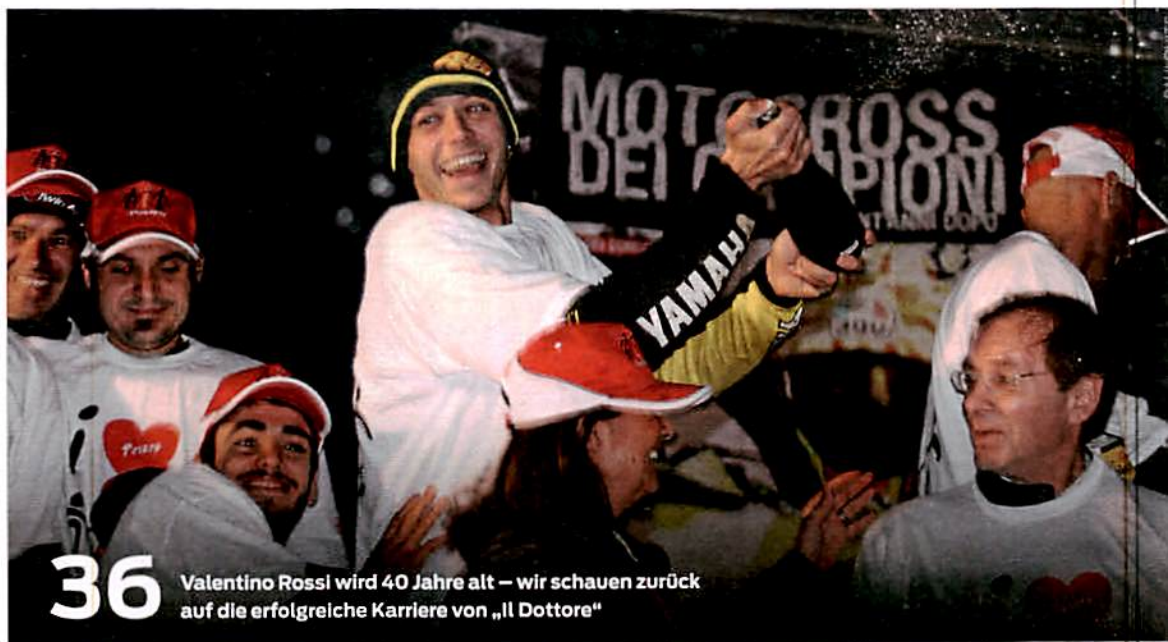
- Formel 1** Haas bringt Schwarz-Gold zurück in die F1 S. 4
- Formel 1** Weitere neue Autos unter die Lupe genommen S. 6
- Formel 1** Kommentar: Etikettenschwindel um Alfa Romeo S. 9
- Formel 1** Niki Laudas Zustand und weitere Hintergründe S. 10
- Historie** Porsches Achtzylinder-Boxermotor in der Formel 1 S. 12
- Sportwagen** Der Stand der Dinge in der ADAC GT4 Germany S. 14
- Sportwagen** Bathurst-Nachlese und weitere Hintergründe S. 16
- Rallye-WM** Interview S. Loeb und Vorschau Schweden S. 18
- Rallye** Vorschau Junior-WM und weitere Hintergründe S. 20
- Eisrennen** Finale der Trophée Andros im Stade de France S. 22
- Tourenwagen** Alle Hintergründe zur neuen NASCAR-Saison S. 26
- Tourenwagen** Aktuelle News aus DTM, WTCR und Co. S. 28

## Motorrad:

- Kalender** Terminübersicht der wichtigsten Rennserien S. 24
- MotoGP** Ducati schockt Gegner bei Sepang-Testfahrten S. 30
- MotoGP** Die Technik-Highlights der Generation 2019 S. 32
- MotoGP** Valentino Rossi wird 40 – ein Karriereüberblick S. 36
- Motorradspport** Aktuelles aus Motorrad-WM und Co. S. 38
- Eisspeedway** Die WM-GPs in Shadrinsk und EM in Ufa S. 40
- Offroad** Roczen wieder Supercross-WM-Leader, News S. 41
- Offroad** SuperEnduro-WM Budapest, Motocross Mantova S. 42

## Leserservice:

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



**36** Valentino Rossi wird 40 Jahre alt – wir schauen zurück auf die erfolgreiche Karriere von „Il Dottore“



**27** Knallstart in die NASCAR-Saison: Beim „Clash“-Rennen, dem Vorgeplänkel zum Daytona 500, krachte es gewaltig



**22** Trophée Andros in Paris: Im Stade de France ließen sich auch echte Größen aufs Glatteis führen



**41** Cooper Webb gelang in Minneapolis der dritte Saisonsieg in der Supercross-WM, Ken Roczen ist aber wieder Leader



**30** MotoGP: Wie Ducati beim Sepang-Test alle schockte – plus Technik-Highlights

**FI: ETIKETTENSCHWINDEL**

Sauber ist Geschichte, Alfa Romeo kommt. So könnte man als Außenstehender das Geschehen auffassen. Welcher Etikettenschwindel wirklich dahinter steckt und was er bedeutet, kommentiert Michael Schmidt.

**Seite 9**

**GT4: STAND DER DINGE**

2019 erblickt mit der ADAC GT4 Germany ein neues Baby in Motorsport-Deutschland das Licht der Welt. Wir schauen auf den aktuellen Stand der Dinge und beleuchten, was Fans und Aktive erwarten dürfen.

**Seite 14**

**MOTOGP: DIE INVALIDEN**

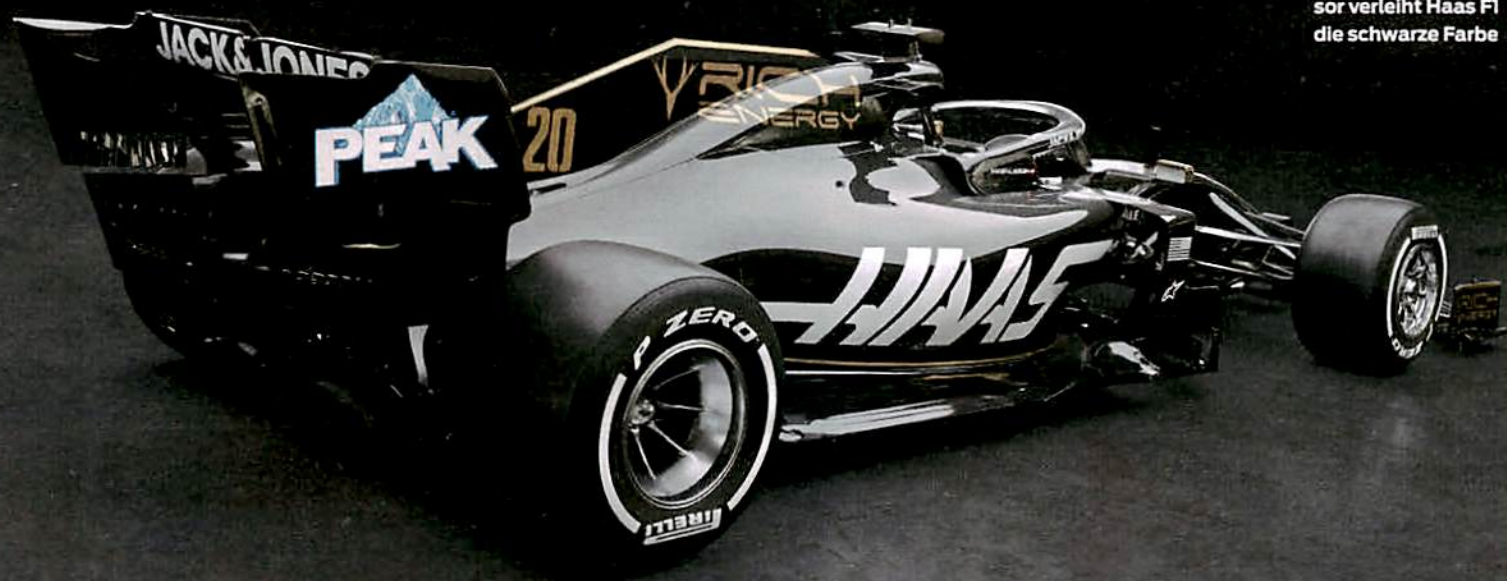
Wie hart die MotoGP für den Körper eines Piloten ist, mussten unter anderem die Weltmeister Jorge Lorenzo und Dani Pedrosa feststellen. So schreitet der Genesungsprozess der beiden Rekonvaleszenten voran.

**Seite 38**

CUDRY

SPALDING

Black is beautiful:  
Der neue Titelsponsor  
verleiht Haas F1  
die schwarze Farbe



# Black is back

Haas F1 macht wie im Vorjahr den Anfang. Der US-Rennstall zeigte als erstes Team, wie die Ingenieure die neuen Aerodynamikregeln interpretieren.

Von: **Michael Schmidt**

**D**ie Spannung war groß. Wie jedes Mal, wenn sich die Regeln im großen Stil ändern. Die FIA will mehr Überholmanöver. Untersuchungen hatten ergeben, dass die zerklüftete Aerodynamik und das Konzept, die Luft außen um die Autos herum zu dirigieren, die Hauptschuld an der Misere tragen.

Ein ganzes Maßnahmen-Paket soll den sogenannten „Outwash-Effekt“ vermindern: breitere und einfachere Frontflügel, simple Bremsbelüftungen ohne Anbauten, keine Luftdurchleitung durch die Vorderachse, niedrigere Bargeboards, Heckflügel-Endplatten ohne Slots oben und ohne Fransen unten. Höhere und breitere Heckflügel sollen hel-

fen, das Auto wieder in Balance zu bringen. Die Maßnahmen vorne hätten sonst im Heck zu viel Abtrieb gekostet.

Doch was die FIA will, ist eine Sache. Was die Konstrukteure daraus machen, eine andere. Der neue Haas F1 VF-19 ist ein erster Gradmesser, was uns bei dem Formel-1-Jahrgang 2019 erwartet. Der neue schwarz-goldene Anstrich für den neuen Titelsponsor Rich Energy verdeckt ein bisschen die Konturen des Autos, doch man sieht auch so genug. Die Aerodynamiker unter der Leitung von Ben Agathangelo haben an allen Ecken und Enden versucht, das aufzufangen, was ihnen die Regeln wegnehmen. Ein Supertrick ist noch nicht dabei. Aber viele kleine Detaillösungen.

## Angst vor Flügelschäden

Der neue Frontflügel ist wirklich so simpel, wie er uns angekündigt wurde. Fünf Elemente, keine Kaskaden, keine vertikalen Strömungsausrichter, nur zwei Stabilisatoren unter dem Flügel pro Seite, Endplatten aus dem Lego-Baukasten, maximal 15 Grad nach

außen angewinkelt. Die vorderen Bremsbelüftungen sind wie vom Reglement gewollt zu dem verkümmert, was sie eigentlich sein sollten. Hilfsmittel zum Kühlen der Bremsen. Die Leitbleche vor den Seitenkästen sind tatsächlich nur noch 35 Zentimeter hoch, beginnen dafür zehn Zentimeter früher. Der um sieben Zentimeter höhere und zehn Zentimeter breitere Heckflügel bringt das Auto mit dem mächtigen Frontflügel optisch einigermaßen ins Gleichgewicht.

Im Zweikampf wird so mancher Frontflügel Kohlefaserteile verlieren. Trotzdem wird Haas nicht mehr Flügel zu den Rennen mitbringen, wie Teamchef Guenther Steiner verrät: „Wir bringen weiterhin sechs Frontflügel zu den Rennen. Wenn es passiert, passiert es sowieso erst im Rennen. Und dann ist es meistens zu spät.“ Die Herstellung eines einzelnen Flügels ist zwar billiger geworden, doch das wird möglicherweise dadurch wieder aufgefangen, dass man mehr Flügel braucht oder mehr Varianten entwickelt, weil es nun einfacher ist, sie zu produzieren.

Die Feinheiten des Haas F1 VF-19 offenbaren sich erst auf den zweiten Blick. Je enger die Zwangsjacke, in die man die Ingenieure stecken will, desto größer ihr Ehrgeiz, sich daraus zu befreien. Am Haas F1 sehen wir viele Details, die darauf hindeuten, dass die Konstrukteure sich anderswo zurückholen, was ihnen an den beschriebenen Orten gestohlen wurde. Machen wir deshalb einen kleinen Rundgang um den neuen US-Ferrari.

## Jetzt auch mit S-Schacht

Der breitere Frontflügel wird neue Formen bei der Nase kreieren, wurde uns erzählt. Beim Haas fällt das noch dezent aus. Die Nasenspitze ist schlanker, der Bauch darunter weniger kantig. Alles angepasst an den S-Schacht, den Haas jetzt auch von Ferrari übernommen hat. Weil am Frontflügel sämtliche Vortex-Generatoren verschwunden sind, übernehmen diese Aufgabe jetzt die Strömungsausrichter unter der Nase. Sie sind länger und noch mehr zerklüftet.

Um Abtrieb zurückzugewinnen, wachsen überall kleine Flü-

gel aus dem Auto. Neben dem Cockpit bis raus zu den neu positionierten Spiegeln. Auf der Airbox über der TV-Kamera. An der vorderen Kante des Unterbodens in einer Art Schlaufe. Der bananenförmig geschwungene T-Flügel vor dem Heckflügel sieht jetzt verdächtig nach Ferrari 2018 aus. Die oberen Querlenker der Hinterachse folgen einer McLaren-Idee aus dem Vorjahr, sind aber wesentlich eleganter in einem Flügelprofil gestaltet. Es sieht aus, als wachse der extrem hoch stehende Querlenker direkt aus der Verkleidung.

Steiner bestätigt: „Wir haben rundherum neue Flügel draufgepackt. Das wäre vielleicht im Rahmen der normalen Entwicklung auch passiert, da aber der

Fokus jetzt nicht mehr so auf dem Frontflügel liegt, konnten wir uns mehr auf diese Richtung konzentrieren. Und es ist noch nicht zu Ende. Da kommen bestimmt noch ein paar Flügelchen dazu.“

### Mercedes-Trick bei Felgen

Beim Heckflügel haben die Haas-Techniker das Reglement ganz genau gelesen. Waagerechte Slots oben und Fransen unten sind in den Endplatten verboten. Die Ingenieure teilen die Endplatten jetzt in zwei Elemente, die vorne durchgehend miteinander verbunden sind, hinten aber ein großes Loch aufweisen. Exakt dort, wo der Heckflügel gemäß Reglement schmaler werden muss. Aus der oberen Kante im

beschriebenen Loch wachsen Fransen. Sie sind damit per Definition nicht am unteren Ende. Diese Lamellen erzeugen Luftwirbel, die die Endplatten künstlich nach hinten verlängern – und die Luft für das nachfolgende Auto verschlechtern.

Die Entwicklung verlagert sich immer mehr ins Detail. Nachdem Mercedes letztes Jahr mit seinen gelochten Distanzscheiben in den Hinterradfelgen trotz Protesten von Ferrari durchgekommen ist, stürzen sich jetzt wohl auch andere Teams auf die Räder. Die Fotos des neuen Haas VF-19 lassen erkennen, dass die Felgen vorne und hinten offenbar eine doppelte Wand haben. Die Luft, die dazwischen zirkuliert, wird bei-

stimmt nicht nur zur Kühlung verwendet. Ein Durchlass könnte einen ähnlichen Effekt erzielen wie einst die Luftdurchleitung durch die Vorderachse: schlechte Luft nach außen drücken.

Die Seitenkästen sind stärker eingezogen als beim Vorgängermodell. Die Querlenker der Vorderachse stehen höher. Damit strömt noch mehr Luft Richtung Diffusordach. Möglich wurde die schlanke Taille im Heck durch eine Spezialkonstruktion der Kühler im Inneren. Sie sind wie eine Spirale ineinander verdreht, um Platz zu schaffen. Die Seitenkastenflügel reichen nicht mehr bis zum Boden und weisen auch weniger Slots auf. Grund: Ihnen wachsen neue Leitbleche entgegen, die am Boden montiert sind.

### Neun Prozent mehr Geld

Die neuen Regeln mögen unverdächtig daherkommen, aber sie haben größere Auswirkungen, als man denken mag. Sie ändern das komplette Aerodynamikkonzept des Autos. Es fehlen jetzt einige Hilfsmittel, um Luftwirbel zu produzieren. Und damit wird es schwieriger, die Autos nach hinten stark anzustellen. Haas F1 wird nicht das einzige Team bleiben, das den Anstellwinkel verringert und dafür den Radstand verlängert, um aerodynamische Fläche zu gewinnen. Erste Messungen ergeben einen sechs bis sieben Zentimeter längeren Radstand als im Vorjahr. Größer wird auch der Tank. Die Regeln erlauben 110 statt 105 Kilogramm (149 statt 142 Liter) Benzin für eine Renndistanz.

Der neue Hauptsponsor Rich Energy gibt dem US-Team mehr finanziellen Spielraum. Ein Teil des Geldes wird dazu verwendet, das Eigenkapital zu reduzieren, der andere, um das Budget von 147 auf 160 Millionen Dollar aufzustocken.

Die Frage aller Fragen wird erst in Melbourne beantwortet. Wird 2019 tatsächlich mehr überholt? Experten wie Red-Bull-Technikchef Adrian Newey befürchten das Gegenteil. Steiner sagt: „Wir leiten die Luft immer noch außen am Auto vorbei, nur nicht mehr ganz so extrem. Das Überholen wird weiter schwer bleiben.“ Sicher ist auch, dass die Rundenzeiten nicht wie prognostiziert zwei Sekunden langsamer werden. Die Teams haben längst wieder die Abtriebswerte von Melbourne 2018 erreicht. ■



Neuer Look: Viele Zusatzflügel auf dem Auto kompensieren Abtriebsverlust



Das HaasF1-Team 2019: Magnussen, Grosjean, Storey, Steiner. William Storey ist Chef von Sponsor Rich Energy



Mit den eckigen Lufteinlässen an den Seitenkästen folgt Toro Rosso dem Vorjahres-Red-Bull

# Die neue Formel 1

Mit der Vorstellung der neuen Modellgeneration beginnt für die Technik-Fans die wichtigste Phase der Saison. Auch wenn es von Williams, Renault und Toro Rosso zunächst nur Computer-Grafiken gab, lassen sich schon einige Details erkennen.

Von: **Tobias Grüner**

**D**ie zehn Formel-1-Teams treiben ihr Versteckspiel dieses Jahr auf die Spitze. Alle versuchen bis zum letzten Moment, mit der Vorstellung der Neuwagen zu warten. Bloß nicht vorzeitig Geheimnisse an die Konkurrenz verraten. Die Top-Teams sicherten sich die Plätze am Ende der Woche vor den ersten Testfahrten. Vor Redaktionsschluss

rückten neben Haas nur Toro Rosso, Renault und Williams erstes Material heraus. Doch wer Fotos der echten Autos erwartet hatte, der wurde enttäuscht. Mithilfe von Grafikprogrammen ließen die Teams digitale Modelle aus den Garagen rollen. Man muss annehmen, dass nicht alle Details der Realität entsprechen.

## Toro Rosso

Für die Freunde des kleinen Toro-Rosso-Teams gab es in der jüngeren Vergangenheit nicht viel zu feiern. Platz sieben im Konstrukteurspokal war in den letzten zehn Jahren das höchste der Gefühle. Seitdem alle Rennställe 2010 gezwungen sind, ihre Autos komplett in Eigenregie zu bauen, dümpelte Toro Rosso meist am Ende des Mittelfeldes herum.

Doch 2019 könnte es dank geänderter Rahmenbedingungen wieder aufwärts gehen. Das Team aus Faenza will jetzt die

Früchte der Vorjahresarbeit ernten, als das B-Team für Red Bull Versuchskaninchen bei der Arbeit mit Neu-Motoren-Partner Honda spielen musste. Die Japaner wurden zu einer aggressiven Entwicklung angetrieben, was sich nachteilig auf die Zuverlässigkeit auswirkte. Die Quittung war am Ende ein enttäuschender Platz 9 im Konstrukteurspokal. Teamchef Franz Tost hofft, dass man 2019 dafür umso stärker auftrumpfen kann: „Honda hat das ganze Jahr über große Fortschritte gemacht, sowohl was die Performance als auch die Haltbarkeit betrifft. Für dieses Jahr ist ein weiterer großer Schritt geplant.“ Dass man auch 2019 wieder das Versuchskaninchen spielen könnte, sieht der Österreicher locker: „Das wäre überhaupt kein Problem. Wir können dadurch ja auch unsere eigene Leistung verbessern. Und wenn wir dabei auch noch Red Bull hel-



TORO ROSSO

Alexander Albon & Daniil Kvyat

fen, spielen wir gerne diese Rolle.“

Dank des verbesserten Motors und der Lockerung der Regeln bei den sogenannten „Listed Parts“, also den Teilen, die ein Team extern einkaufen darf, dürfte Toro Rosso 2019 ganz automatisch einen Sprung nach vorn machen. Die Entwicklungshilfe aus Milton Keynes wird deutlich ausgedehnt, wie Red-Bull-Sportchef Helmut Marko erklärt: „Wir werden alle Möglichkeiten ausnutzen, die das Reglement erlaubt, und Toro Rosso praktisch mit einem 2018er-Red-Bull-Chassis fahren lassen. Dadurch haben

wir finanzielle Synergieeffekte und den doppelten Erkenntnisgewinn.“ Wie es Ferrari schon seit zwei Jahren erfolgreich mit Haas praktiziert, werden auch bei Red Bull und Toro Rosso die Heckpartien praktisch identisch sein. Schon während der Saison 2018 liefen die Vorbereitungen. Franz Tost erklärt die Hochzeit: „Komponenten des Antriebsstrangs entsprechen der gleichen Spezifikation wie bei Red Bull. Die meisten anderen zugelieferten Teile stammen aus dem Vorjahr. Als kleines Team können wir nicht mit der schnellen Entwicklung und der Teileproduktion mithalten.“

Dank der Red-Bull-Hilfe konnte sich Toro Rosso ganz auf die Entwicklung des Chassis konzentrieren. Auch der Abgang von Technikchef James Key zu McLaren ließ sich relativ leicht kompensieren. In den Linien des neuen STR14 dürfte die Handschrift des Briten aber noch erkennbar sein. So wurden die Seitenkästen komplett umgebaut. Sie sind schmaler und erinnern in ihrer Form stark an den letzten Red Bull. Zu den interessanten Features des STR14 gehören auch die Flügelemente an den Außenspiegeln und die Auffächerung

**„Wir werden alle Möglichkeiten des Reglements nutzen und Toro Rosso praktisch mit einem 2018er-Red-Bull-Chassis fahren lassen.“**

**Helmut Marko**

der Frontflügelstützen, wie man es schon von McLaren kennt. Die Leitbleche sehen auf den ersten Bildern dagegen noch sehr simpel aus. Da wird sich bis Melbourne sicher noch etwas ändern.

Ganz neu ist auch die personelle Besetzung der Cockpits. Daniil Kvyat feiert nach einem Jahr auf der Ersatzbank sein Comeback in der Königsklasse. Auch sein Teamkollege Alex Albon war bei Helmut Marko zwischenzeitlich in Ungnade gefallen und aus dem Junior-Kader geflogen. Vor allem dank der Unterstützung der thailändischen Red-Bull-Anteilseigner klappte es für den Vorjahresdritten der Formel 2 doch noch mit dem Sprung in die Königsklasse.

## Renault

Nicht nur Toro Rosso geht diese Saison mit neuem Personal an den Start. Auch bei Renault muss man sich an ein neues Gesicht gewöhnen. Daniel Ricciardo wird an der Seite von Nico Hülkenberg für die französische Werks-Equipe auf Punktejagd gehen. Der ehemalige Red-Bull-Pilot weiß, dass sich die Chance auf Siege mit dem Tapetenwechsel deutlich reduziert hat. Der Australier plant langfristig. „Ich will jetzt vor allem neuen Schwung ins Team bringen. Nach dem beeindruckenden Aufwärtstrend der letzten Jahre bin ich optimistisch, dass Renault weiter Fortschritte machen kann. Ich will unbedingt Teil dieses Prozesses sein und in Gelb aufs Podium fahren.“ Mit Teamkollege Hülkenberg funkt der 29-Jährige bereits auf einer Wellenlänge. „Wir wohnen beide in Monaco, sind beide ungefähr gleich alt und haben einen ähnlichen Weg durch die Junior-Serien bestritten. Er konnte da praktisch alles gewinnen, was es zu gewinnen gab. Als Gegner hatte ich immer großen Respekt vor ihm. Deshalb freue ich mich schon darauf, ihn jetzt an meiner Seite zu haben.“

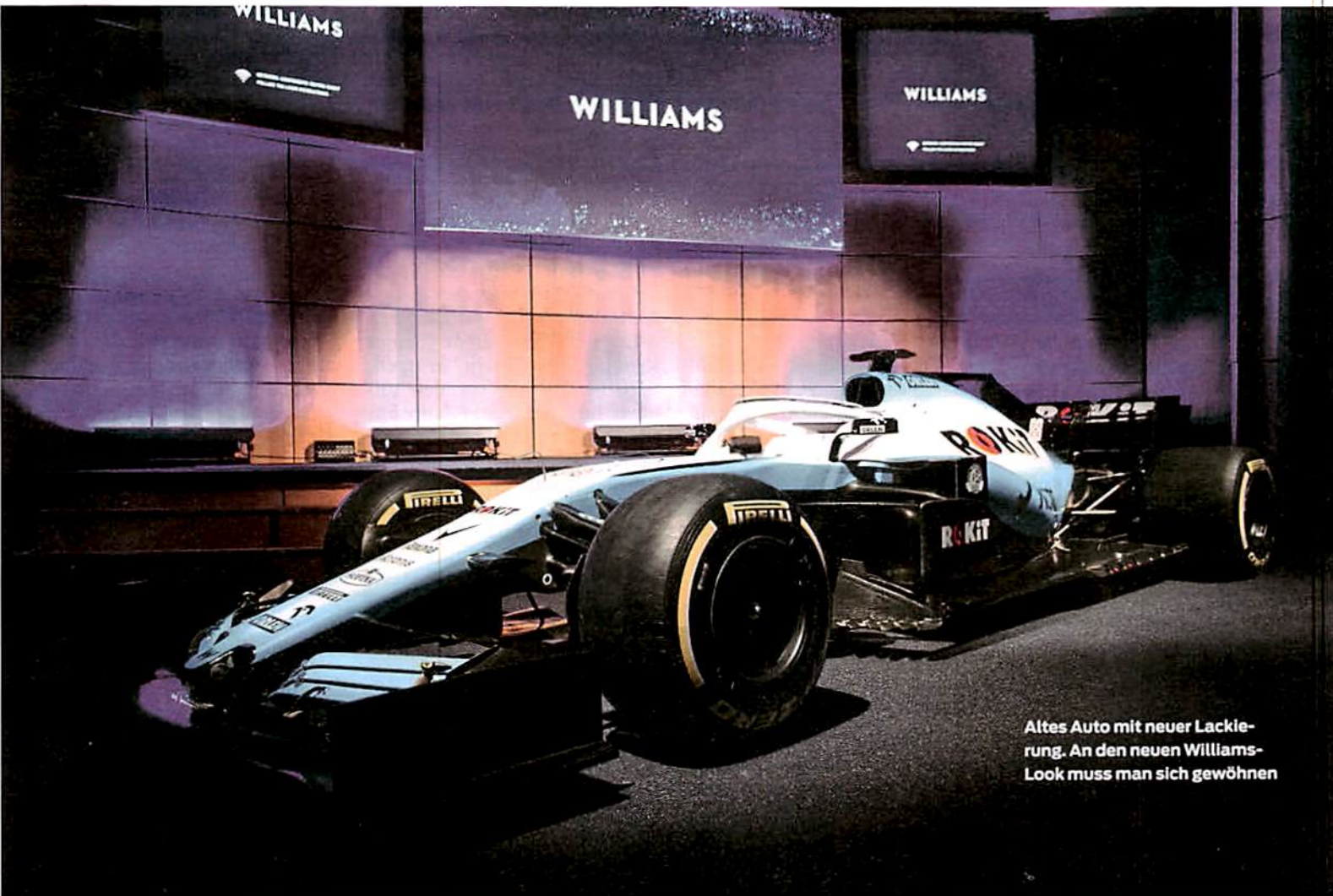
An der Qualität der Fahrerpaarung wird es sicher nicht liegen, sollte Renault sein Ziel verfehlen, den Rückstand auf die Top-Teams deutlich zu verringern. Mit dem Start der Saison 2019 ist die Halbzeit im Fünfjahresplan erreicht, an dessen Ende der Gewinn des WM-Titels stehen soll. Um mit Ferrari, Mercedes und Co. konkurrieren zu können, wurden in der Fabrik in Enstone zuletzt Millionen in Ausstattung und Personal investiert. So langsam muss sich das auch auf der Strecke bemerkbar machen. Technikchef Nick Chester ist zuversichtlich, dass der R.S.19 die Erwartungen erfüllen kann: „Wir haben uns vor allem darauf konzentriert, die Aggregate en-



Nico Hülkenberg & Daniel Ricciardo



Der Renault R.S.19 kommt mit neuen Seitenkästen und einer geänderten Heckflügel-Stütze



Altes Auto mit neuer Lackierung. An den neuen Williams-Look muss man sich gewöhnen

ger anzuordnen und das Gewicht zu reduzieren. Wir werden 2019 deutlich mehr Ballast zum Spielen einbauen können.“ In Sachen Aerodynamik fällt auf den ersten Blick vor allem die neue Seitenkastenform auf, die dem neuen Toro Rosso ähnelt. Auch die Leitbleche an den Flanken wurden modifiziert. Der Heckflügel am gelb-schwarzen Renner steht jetzt wie beim Vorjahres-Ferrari auf zwei Stelzen. Das hilft bei der kontrollierten Verbiegung unter Last. Unklar ist noch, wie konkurrenzfähig der neue Antrieb sein wird. Hier lag eine der großen Schwächen in der Vergangenheit. „Wir haben letztes Jahr gesehen, dass die Entwicklungsrichtung passt. Die Fortschritte für 2019 sind zufriedenstellend. Wir konnten die Leistung verbessern und gleichzeitig die Zuverlässigkeit erhalten“, gibt sich Motorenchef Remy Taffin zuversichtlich. Um das Entwicklungstempo während der Saison zu steigern, wurde in der Motorenfabrik im französischen Viry-Châtillon ein neuer Prüfstand entwickelt, mit dem die Ingeni-

„Für mich ist es schon eine der größten Leistungen meines Lebens, dass ich diese Saison überhaupt wieder in der Startaufstellung stehen darf.“

Robert Kubica

eure den kompletten Antriebsstrang zusammen mit dem Heck des Autos testen können. Er soll demnächst in Betrieb gehen.

Williams

Auch Williams will 2019 einen Sprung nach vorne machen. Und auch beim britischen Traditionsteam sind neue Fachkräfte für den anspruchsvollen Job am Lenkrad verpflichtet worden. Robert Kubica sorgt mit 34 Jahren für das Comeback des Jahres. Mit Formel-2-Champion George Russell bekommt der Pole das größte

Junior-Talent, das die Motorsportwelt aktuell zu bieten hat, als teaminternen Gegner zur Seite gestellt. Statt gegeneinander zu kämpfen sollten die Fahrer aber lieber zusammenarbeiten, um die sportliche Talfahrt des Traditionsteams endlich zu stoppen. „Die Saison 2018 war für alle im Team nicht einfach. Aber wir haben viel gelernt und werden hart arbeiten, damit es jetzt endlich wieder aufwärts geht und wir in der Startaufstellung einen Schritt nach vorne machen“, gibt sich Kubica zuversichtlich, dass die Talsohle durchschritten ist. „Für mich persönlich ist es schon eine der größten Leistungen meines Lebens, dass ich überhaupt wieder am Start stehen darf.“

Bilder oder Computergrafiken des neuen FW42 können wir Ihnen an dieser Stelle leider noch nicht präsentieren. Dafür hat uns das Team immerhin ein paar Fotos von der neuen Lackierung auf dem alten Auto zur Verfügung gestellt. Nach dem Abgang von Hauptsponsor Martini sind auch die markanten blau-rot-weißen Streifen des Aperitif-Herstellers



Robert Kubica & George Russell

Geschichte. Mit dem Handy- und Wifi-Spezialisten RoKit wurde aber schnell Ersatz gefunden, damit das Teambudget nicht allzu sehr schrumpft. Die Logos des neuen Partners finden sich prominent auf der Motorhaube, den Leitblechen und dem Heckflügel. Ein weiterer neuer Partner ist die polnische Mineralölfirma PKN Orlen, die dank Robert Kubica bei Williams andockte. Zur weißen Grundfarbe gesellt sich am oberen und unteren Rand des Rennwagens auch noch ein hellblauer Schatten auf der Karbonhülle. An diesen Look müssen sich die Fans sicher erst noch gewöhnen. ■

# Etikettenschwindel mit Alfa Romeo



Sauber tritt ab sofort unter der Flagge von Alfa Romeo an, hat aber nichts mit Alfa Romeo zu tun, außer dass Geld aus Italien kommt. Die Formel 1 tut sich mit so einem Etikettenschwindel keinen Gefallen. So verliert sie ihre Marken.

Von: **Michael Schmidt**

**W**ir werden uns in dieser Saison an zwei neue Namen in der Nennliste gewöhnen müssen. Force India tritt jetzt auch offiziell unter dem Namen Racing Point an, und Sauber wird in den Nennlisten und Resultaten unter dem Namen Alfa Romeo Racing geführt. Auch das Auto heißt Alfa Romeo. Bleiben wird nur noch die Nomenklatur der Typbezeichnung. Der Neue heißt C38.

Für Racing Point kann ich ja noch Verständnis aufbringen, auch wenn ich den Namen bescheuert finde. Das Team hat mit Lawrence Stroll einen neuen Besitzer, und der kann seinen Rennstall nennen, wie er will. Auch wenn die Leute im Team dieselben geblieben sind. Das ist vorher auch so beim Übergang von Jordan in Midland, von Midland in Spyker und von Spyker in Force India passiert.

Bei Sauber aber hat sich gar nichts geändert, außer dass Alfa Romeo vielleicht noch ein bisschen mehr Geld in die Teamkasse einzahlt als im letzten Jahr. Die Besitzverhältnisse sind, wie man der Pressemitteilung entnehmen kann, die Gleichen geblieben. Motor und Getriebe kommen weiterhin von Ferrari und nicht von Alfa Romeo. Die Basis des Rennstalls ist immer noch Hinwil. Und das Team wächst zwar seit einem Jahr wieder, doch der Grundstock sind die Mitarbeiter, die Sauber seine Identität gegeben haben.

Der Namenswechsel ist auch nicht mit der Zeit von 2006 bis 2009 zu vergleichen, als der Rennstall unter der Flagge von

BMW segelte, denn BMW gehörten damals 80 Prozent vom Team. 2010 kaufte Peter Sauber diese Anteile zurück. Mitte der Saison 2016 hat die Finanzverwaltungsgesellschaft Longbow die Aktien übernommen.

Wenn der eidgenössische Rennstall und das Auto jetzt als Alfa Romeo antreten, dann ist das schlicht Etikettenschwindel.

**Kein echter F1-Fan wird hier Alfa Romeo mit dem glorreichen Team in Verbindung bringen, das 1950 und 1951 die ersten beiden Weltmeisterschaften gewonnen hat.**

Außer dem Geld kommt nichts von Alfa Romeo. Mercedes heißt ja auch nicht Petronas, nur weil der Titelsponsor so viel Kohle bezahlt. Okay, das heutige Mercedes-Team entstand auch nicht auf der grünen Wiese, doch der

Rennstall gehört wenigstens mehrheitlich dem Stuttgarter Autokonzern.

Die ständigen Namenswechsel sind einer der größten Schwachpunkte in unserem Sport. So können keine Marken entstehen. Und Sauber war eine Marke in der Königsklasse. Die Schweizer sind immerhin seit 1993 an Bord und damit das viertälteste Team im Zirkus. Der Fußball macht es da eindeutig besser: Real Madrid bleibt Real Madrid und Bayern München bleibt Bayern München, egal wer das Geld gibt. Nur so kann eine Identität und eine Fanbasis entstehen.

Man darf Statistik und Tradition nicht unterschätzen. Die US-Sportarten nutzen die historischen Zahlenspiele, um Fans zu generieren und sie zu unterhalten. Kein echter F1-Fan wird hier Alfa Romeo mit dem glorreichen Team in Verbindung bringen, das 1950 und 1951 die ersten beiden Weltmeisterschaften gewonnen hat. Und auch nicht mit den weniger glorreichen Einsätzen von 1979 bis 1985. Damals stammte aber wenigstens noch die Technik aus Mailand. Und das Team gehörte auch Alfa Romeo.

In den Ergebnislisten und der Statistik wird nun aber fälschlicherweise die Geschichte von Alfa Romeo fortgeschrieben. Mit zwei WM-Titeln und zehn GP-Siegen. Das ist genauso falsch, wie dem Team den BMW-Sieg von Montreal 2008 anzurechnen. Das war ein BMW-Einsatz. Die FIA und das F1-Management könnten diesen Namensänderungen ganz einfach einen Riegel vorschieben. Wer den Namen ändern will, bekommt zwei Jahre kein Antrittsgeld. Mich wundert, dass einige Teams Racing Point dieses Geld verweigern wollen, Alfa Romeo aber nicht. Nur weil der Name besser klingt?

Also, für mich bleibt Sauber weiter Sauber. Ich werde sämtliche Resultate Sauber gutschreiben und nicht irgendwelchen Namensräubern. Wir können wieder drüber reden, wenn Alfa Romeo Sauber kauft. ■

## RETURN TO SENDER

**Etikettenschwindel bei Sauber:**

Darf Sauber Alfa Romeo heißen? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: [msa-lesertribune@motorpresse.de](mailto:msa-lesertribune@motorpresse.de)



Der Name Sauber wird 2019 ganz aus der Formel 1 verschwinden. Die Autos fahren für das Team Alfa Romeo Racing

Formel 1

# Lauda kämpft

Niki Lauda hat sich zum zweiten Mal innerhalb von sechs Wochen eine Grippe eingefangen. Der Österreicher erzählt von seinem Kampf zurück ins Leben.

Von: **Michael Schmidt**

**N**iki Lauda kämpft sich nach seiner Lungentransplantation im August 2018 mühsam zurück ins Leben. Seit Beginn des Jahres liegt der Österreicher wieder im Krankenhaus. „Mich hat zum zweiten Mal in kurzer Zeit eine Grippewelle erwischt. Zur Zeit trifft mich leider alles, was mich treffen kann“, verrät Lauda MSA in einem Telefongespräch. Doch das Stehaufmännchen hat seinen Optimismus nicht aufgegeben: „Ich hoffe, dass ich nächste Woche normal Luft schnappen kann.“

Trotz der Rückschläge befindet sich Lauda weiterhin voll im Reha-Programm. „Ich trainiere jeden Tag sechs Stunden, von zehn bis vier Uhr.“ Das Schwie-

rigste ist der Muskelaufbau nach der langen Liegephase. „Im Moment brauche ich zum Gehen noch den Rollator.“ McLaren-Anteilseigner Mansour Ojeh ruft regelmäßig an. Der 66-jährige Geschäftsmann aus Saudi-Arabien musste sich im November 2014 einer Lungentransplantation unterziehen. „Mansour gibt mir viele Tipps und erzählt, wie es bei ihm war.“

Der Mercedes-Außenminister bleibt im Motorsport weiter am

Ball. „Ich telefoniere oft mit Toto und weiß, wo wir stehen.“ Ein Rennbesuch steht weiter auf dem Plan. „Es ist nur die Frage, wann und wohin. Zur Zeit kämpfe ich immer noch mit den depperten Nebenwirkungen der Behandlung. Mein Problem sind große Menschenansammlungen. Ich darf keine Hände schütteln, weil ich mir da wieder etwas einfangen kann. Wenn ich komme, bleibe ich im Hintergrund und halte Abstand zu den Leuten.“ ■



Trotz Krankheit und Reha ist Niki Lauda immer über die Formel 1 informiert

## NACHRICHTEN

### SPONSOR IM VISIER

In Australien wurde eine Untersuchung eingeleitet, die klären soll, ob die Lackierung des Ferrari gegen das Tabak-Werbeverbot verstößt. Dabei geht es um die „Mission Winnow“-Logos, die Sponsor Philip Morris auf die roten Autos lackieren lässt.

### HUBBARD GESTORBEN

Der Erfinder des Nackenschutz-Systems „HANS“, Bob Hubbard, ist vergangene Woche im Alter von 75 Jahren verstorben. Das Sicherheitsfeature, das ein Zurückweichen des Kopfes bei Unfällen verhindert, ist seit 2003 in der Formel 1 Pflicht.

### CHILTON SCHNELLSTER

Max Chilton fuhr beim IndyCar-Test in Laguna Seca Bestzeit. Der Ex-Formel-1-Pilot war mit 1.11,29 Minuten um vier Hundertstel schneller als Rookie Felix Rosenqvist. Es folgten Ryan Hunter-Reay, Jack Harvey und Alexander Rossi. Neuling Marcus Ericsson landete nur auf Platz 17.

Formel 1

## Zweiter Teil der Verstappen-Strafe

Max Verstappen hat nun auch den zweiten Tag „Sozialdienst“ abgeleistet, den er für die Auseinandersetzung mit Esteban Ocon in São Paulo aufgebremmt bekommen hatte.

**V**or einem Monat musste Verstappen einen Tag lang die Arbeit der FIA-Stewards beim Formel-E-Rennen in Marrakesch begleiten. Nun folgte Teil 2 der Strafe für die Schuberei mit Esteban Ocon im Anschluss an den Grand Prix von Brasilien im Vorjahr. Am Sonntag nahm der Red-Bull-Pilot an einem Lehrgang für Rennkommissare teil. Bei der Veranstaltung in Genf kommen jedes Jahr mehr als 200 FIA-Stewards aus ver-

schiedenen Rennserien zusammen, um Erfahrungen auszutauschen und sich fortzubilden. Dabei werden einige Streitfälle noch einmal aufgearbeitet, um zu analysieren, ob die Schiedsrichter in bestimmten Szenen besser hätten reagieren können.“

Für Verstappen war es eine lehrreiche Erfahrung: „Wir Rennfahrer versuchen auf der Strecke die bestmögliche Leistung abzuliefern. Und es ist klar geworden, dass die Stewards auch nur ihre Arbeit erledigen, um bestmöglich zu fairen Entscheidungen zu kommen“, erklärte der 21-Jährige. „Das war eine gute Lektion für mich. In Marrakesch habe ich viel Verständnis für die Arbeit der Stewards gewonnen und auch hier in Genf war es gut, ein Teil dieser Veranstaltung zu sein.“ ■ TG

Formel E

## Günther muss für Nasr Platz machen

Nach nur drei Rennen muss Formel-E-Rookie Maximilian Günther sein Cockpit schon wieder räumen. In Mexiko sitzt Ex-Formel-1-Pilot Felipe Nasr im Dragon.

**D**as war nur ein kurzes Vergnügen. Nach seinen ersten Elektro-Rennen in Saudi-Arabien, Marokko und Chile muss Maxi Günther beim nächsten Lauf in Mexiko zumindest vorerst auf der Ersatzbank Platz nehmen. Der aktuelle IMSA-Champion Felipe Nasr wird das Dragon-Cockpit neben José María López übernehmen. Für Günther ist das Formel-E-Abenteuer damit aber noch nicht komplett beendet. Er wird

dem Team weiter als Ersatzfahrer erhalten bleiben.

Für Günther kam die Entscheidung nicht überraschend: „Es war von vornherein klar, dass ich mir die Formel-E-Saison bei Dragon mit einem anderen Fahrer teilen werde. Ich weiß, dass ich in dieser Saison wieder für Dragon Rennen fahren werde. Bis dahin werde ich weiter die Simulatorarbeit übernehmen und dem Team als Test- und Ersatzfahrer zur Seite stehen.“ Das Team wollte noch nicht bestätigen, wann Günther wieder mitmischen darf. Wahrscheinlich ist aber, dass der 21-jährige Allgäuer im April in Rom mit von der Partie sein wird, wenn Nasr wegen eines parallel stattfindenden Laufs der IMSA-Meisterschaft in Long Beach verhindert ist. ■ TG

# Alleskönner

25 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell  
frei Haus plus Steckschlüsselsatz sichern!

**TOP  
EXTRA**

## MANNESMANN Steckschlüsselsatz

- 130-teiliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl
- Praktischer Tragekoffer
- Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, T-Gleitgriff
- 13 Steckschlüssel-Einsätze
- 7 Innensechskantschlüssel
- Hakenschrauber und Bit-Adapter
- Zuzahlung: 1,- €



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

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus
- Tolles Extra dazu
- 1 GRATIS-Ausgabe bei Bankelzug
- Nach 25 Ausgaben jederzeit kündbar

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

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben:  
Selbst lesen: 1773032 | Verschenken: 1773033

25 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell für zzt. 62,50 € – zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €).

Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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



Porsche 753 B8

# Acht Rennen, ein Sieg

Die Karriere des Porsche 753-Achtzylinder war kurz. Sie dauerte nur acht Rennen, brachte aber immerhin einen GP-Sieg. Das ist die Story zu einem Boxermotor, der nach Art des Hauses luftgekühlt wurde.

Von: **Michael Schmidt**

**D**ie Reglementsänderung der Formel 1 im Jahr 1961 öffnete Porsche die Tür zur Formel 1. Für die 1,5-Liter-Formel hatte der Stuttgarter Sportwagenhersteller bereits ein Auto und einen Motor. Er lief erfolgreich in der Formel 2. Porsche musste den Typ 718 nur ein bisschen aufmöbeln, und schon steckte man mittendrin in der Königsklasse. Und war mit Dan Gurney, Joakim Bonnier und Hans Herrmann auch fahrerisch erstklassig besetzt.

In der Hand von Gurney wurde das modifizierte Formel-2-Modell 787 zu einem sicheren Punktelieferant. Gurney teilte sich mit 21 Punkten mit Stirling Moss den dritten Platz in der Gesamtwertung. Trotzdem war klar: Mit dem luftgekühlten Vierzylinder-Motor und einer Verlegenheitslösung

beim Chassis würde man gegen Ferrari, Lotus, Cooper und B.R.M. nicht Weltmeister. Für 1962 mussten ein neues Auto und ein neuer Motor her: der Typ 804.

## Luftgekühlter Motor

1962 brachte Porsche ein echtes Formel-1-Auto an den Start. Im Heck des 804 schlug das Herz eines luftgekühlten Achtzylinder-Boxermotors, dessen Entwicklung schon im Jahr 1960 angelaufen war. Väter des Triebwerks waren Hans Hönick und Hans Mezger. Letzterer sollte 21 Jahre später den berühmten TAG-Turbo bauen, mit dem McLaren drei Mal in Folge Weltmeister wurde. Mit 185 PS bei 9300/min fehlte den deutschen „Silberpfeilen“ zwar nur minimal Leistung auf die englische Konkurrenz, doch das Auto aus der Feder der Ingenieure Hellmuth Bott und Willi Hilt war zu schwer.

Während der Entwicklung des 804 war der Achtzylinder-Motor noch nicht fertiggestellt, sodass bei Testfahrten zunächst noch der luftgekühlte 1,5-Liter-Vierzylinder-Boxermotor in den 804 eingebaut wurde. Mit Fertigstellung des neuen 1,5-Liter-Achtzylinder vom Typ 753 wurde das Vierzylinder-Triebwerk ersetzt.

Beim ersten Prüfstandslauf wollte der Motor zunächst nicht anspringen und gab dann nur

105 PS ab. Ernüchterung machte sich breit, zumal der kleine Vierzylinder ja schon 175 PS auf die Bremse brachte. Kleinere Ventilwinkel schafften Abhilfe.

Das Kurbelgehäuse, die Zylinder und die Kolben bestanden aus Leichtmetall. Je Zylinderreihe übernahmen zwei obenliegende Nockenwellen über einen Mittelabtrieb die Ventilsteuerung. Das erlaubte hohe Drehzahlen bis zu 9300/min. Der Motor hatte eine Trockensumpfschmierung mit separatem Ölbehälter und eine Bosch-Batteriezündung, die als Doppelzündung mit vier Zündspulen und zwei Verteilern ausgeführt war. Das Gemisch wurde von vier Weber-Doppel-Fallstromvergäsern aufbereitet. Die Verdichtung lag bei 10,0:1. Das für Porsche typische Gebläse für die Luftkühlung lag flach über dem Motor. So konnten das Auto niedrig und die Stirnfläche klein gehalten werden.

## Zwangspause nach Debüt

Nach dem Debüt in Zandvoort verordnete Ferry Porsche der Konstruktion erst einmal eine schöpferische Pause. Joakim Bonnier war hinter dem Porsche-Privatfahrer Carel Godin de Beaufort mit dem kleinen Vierzylinder nur Siebter geworden. Nach erfolgreichen Testfahrten auf dem

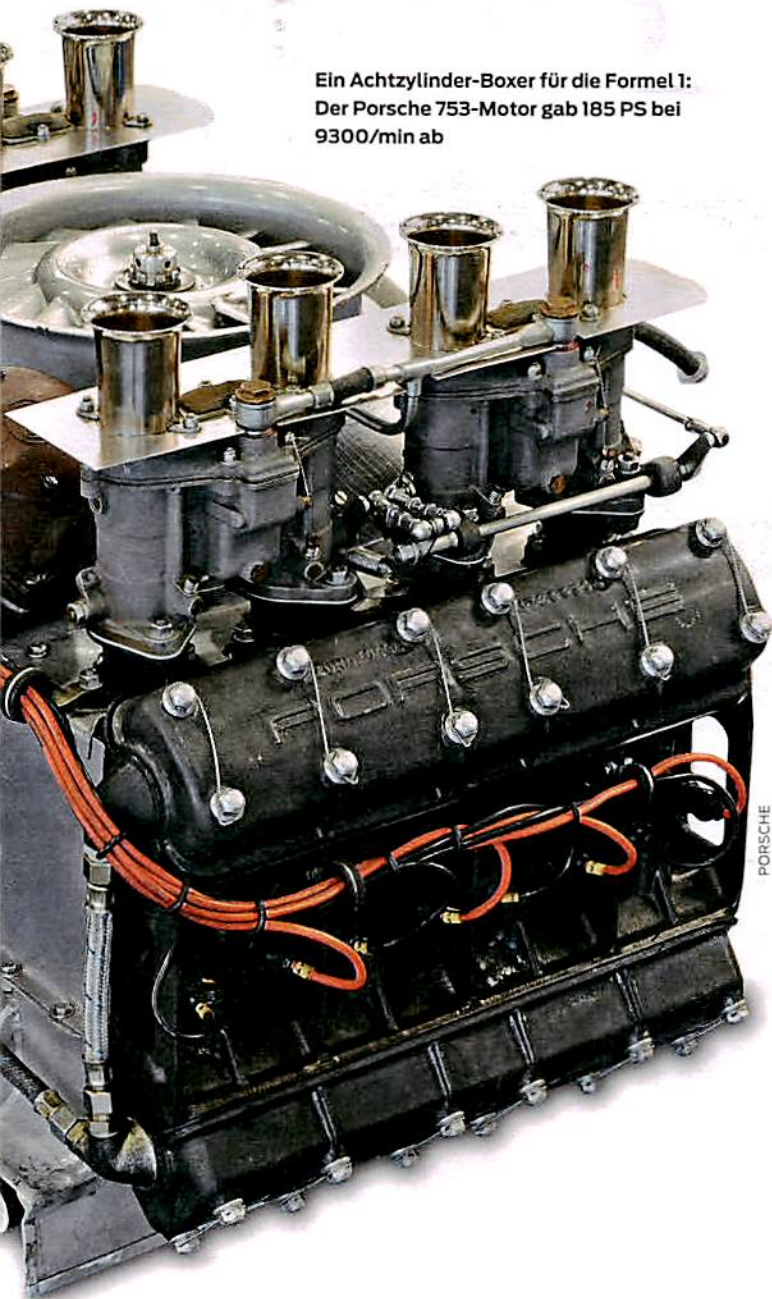


## DIE ERFOLGE

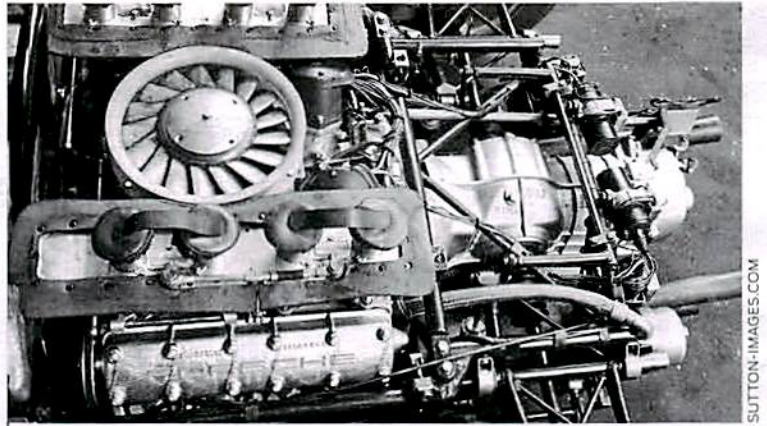


<b>Debüt 753:</b>	GP Holland 1962
<b>Einsatzzeitraum:</b>	1962
<b>Team:</b>	Porsche
<b>GP-Starts:</b>	8
<b>WM-Punkte:</b>	17
<b>GP-Siege:</b>	1

Ein Achtzylinder-Boxer für die Formel 1:  
Der Porsche 753-Motor gab 185 PS bei  
9300/min ab



## DIE TECHNIK



<b>Bauart:</b>	B8 luftgekühlt
<b>Einbau:</b>	längs
<b>Hubraum:</b>	1494 cm <sup>3</sup>
<b>Bohrung x Hub:</b>	66,0 x 54,6 mm
<b>Ventile:</b>	16, Ventildfedern
<b>Verdichtung:</b>	10,0:1
<b>Gewicht:</b>	155 kg
<b>Leistung:</b>	185 PS
<b>Abmessungen:</b>	602 x 706 x 522 mm
<b>Maximaldrehzahl:</b>	9300/min
<b>Steuerung:</b>	Mittelabtrieb
<b>Konstrukteur:</b>	Hans Mezger

Nürburgring kehrte Porsche mit seinem 804 in Rouen wieder zum GP-Zirkus zurück. Und wie. Dan Gurney gewann den Grand Prix von Frankreich. Und er hätte später auch am Nürburgring den Sieg davongetragen, hätte sich nicht die Batterie im Auto gelockert. Der Amerikaner startete beim GP Deutschland von der Pole-Position und wurde trotz des Handicaps noch Dritter.

In den folgenden beiden Grands Prix kamen nur noch drei Punkte auf das Konto. Bonnier wurde in Monza Sechster, Gurney in Watkins Glen Fünfter. Am Saisonfinale in Südafrika nahm Porsche schon gar nicht mehr teil – dem Stuttgarter Autobauer wurde die Formel 1 zu teuer. Außerdem ließen sich von Formel-1-Autos keine Erkenntnisse für den Sportwagenbau ableiten. Daher machte es für Porsche mehr Sinn, sich auf die Sportwagen-Weltmeisterschaft und GT-Rennen zu konzentrieren.

Obwohl Ferry Porsche Ende des Jahres den Rückzug befohlen hatte, wurde an dem Triebwerk trotzdem munter weitergearbeitet. Eine Kurzhub-Version des 753er Motors schaffte bei 10000/min die ursprünglich angestrebten 200 PS.

In der Formel 1 waren dem Motor nur acht Einsätze vergönnt. Der Motor hatte später unter der Typbezeichnung 771 mit 10 Millimetern mehr Bohrung und 240 PS jedoch noch ein zweites Leben. Er kam in den Porsche-Sportwagen mit den Typenbezeichnungen 718, 904, 906, 910, 907 und 909 zum Einsatz.

Zuvor musste Chefkonstrukteur Mezger noch einige Kinderkrankheiten beseitigen, die das Triebwerk in seiner Formel-1-Zeit begleitet hatten. Die Verzahnung des Schwungrades für die Befestigung an der Kurbelwelle machte immer wieder Ärger. Ölmangel führte hin und wieder zu Lagerschäden. Auch die Auslassventile und die Kühlung des Motors bereiteten den Ingenieuren Kopfzerbrechen.

Im Winter 1967/1968 wurde der Motor noch einmal komplett überholt. Da hatte er dann schon 2,2 Liter Hubraum sowie 270 PS und wohnte im Porsche 907. Die Schwaben feierten damit einen Dreifachsieg bei den 24 Stunden von Daytona und gewannen gleich darauf auch noch die 12 Stunden von Sebring. Danach war der Typ 771 reif für das Museum. Ein Dreiliter-V8 löste den Dauerbrenner ab. ■



BMW hat den M4 GT4 entwickelt: Mollitor-Racing-Systems gehört zu den Einsatzteams mit zwei Autos

# Die GT4 im Check

Mit der neuen ADAC GT4 Germany bekommt die Motorsport-Landschaft Zuwachs. Schon vor dem Saisonstart wird der kleine Bruder der GT3 gehyped. Was erwartet Teams und Fans? Und kann die Einstiegerserie den Schwund der Amateurfahrer im GT-Sport wettmachen?

Von: **Bianca Leppert**

**W**as lange währt, wird endlich gut. Viel wurde über eine deutsche GT4-Serie diskutiert, nun steht sie mit einem Jahr Verzögerung endlich in den Startlöchern. „Wir rechnen mit einem vollen Feld

mit mehr als 30 Fahrzeugen. Wir haben knapp 40 Nennungen vorliegen, werden aber – wie im Herbst angekündigt – maximal 34 Teilnehmer zulassen. Bisher haben wir Aston Martin, BMW, KTM, McLaren, Mercedes-AMG und Porsche im Feld“, sagt ADAC-Motorsportchef Thomas Voss.

Im Rahmen des ADAC GT Masters werden die GT4-Renner sechsmal dabei sein, also im Vergleich zur GT3-Kategorie nur an einem Rennwochenende aussetzen. Der große Bruder soll das Vorbild sein: Es gibt wie im ADAC GT Masters zwei freie Trainings, zwei Zeittrainings und zwei Rennen mit Fahrerwechsel. Pirelli ist Einheitsreifenausrüster, Sport1 soll die Läufe übertragen. Großer Unterschied: Die beiden Fahrer, die sich ein Auto teilen, dürfen nicht die Profi-Siegel der FIA-



Audi schickt den R8 ins Rennen: 5,2-Liter-V10-Motor mit 495 PS bei 1460 kg



Neu: Der Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport hatte in Daytona Premiere

Fahrereinstufung Platinum oder Gold haben, sondern müssen Silber oder Bronze entsprechen. Heißt: Die GT4 ist als Einsteigerserie gedacht und nicht als weiterer Spielplatz für Werke und Profis.

Damit schließt sich eine eklatante Lücke. Denn der Nachwuchs, der den direkten Weg in den GT-Sport anstrebt, hängelte sich oft nach dem Kartsport über Formelserien in die GT3. Der direkte Wechsel vom Kart in die GT3 ist schließlich eine Nummer zu groß. Mit der GT4 gibt es nun eine Kategorie, die für Talente infrage kommt, die ohnehin nicht an die Formel-1-Karriere glauben, sondern im GT-Sport ihre Zukunft sehen.

### GT4 als Sprungbrett in GT3

Für Teams dürfte es interessant sein, sich schnellen Nachwuchs für die GT3 ranzuzüchten, der nicht wie ein Profi bezahlt werden muss. Bestes Beispiel: Sheldon van der Linde, der über den Abzweiger ADAC TCR Germany seinen Weg in den GT3-Sport bei Land Motorsport gemacht hat und nun in der DTM Fuß fasst.

„Die GT4 ist für mich ein guter Unterbau zum ADAC GT Masters“, sagt Timo Bernhard, der

mit seinem Team75 einen Porsche Cayman GT4 sowie zwei Porsche in der GT3-Klasse einsetzen wird. „Es kann für junge Fahrer und ambitionierte Amateurfahrer ein Sprungbrett sein.“ Die Piloten sind direkt an das GT3-Umfeld angedockt, und Teams wie das von Bernhard mischen in beiden Kategorien mit und können so einen fließenden Übergang bieten.

Gleiches gilt für Schütz Motorsport, die nach ihrem Wechsel von Porsche zu Mercedes ebenfalls in der GT3 und in der GT4 dabei sein werden. „Ich habe mir schon vor Jahren eine Art Masters light gewünscht, um sich als Team besser aufstellen zu können“, sagt Teamchef Christian Schütz. „Wenn du als Team mehrere Fahrzeuge an einem Wochenende einsetzen kannst, hilft das aus der wirtschaftlichen Perspektive.“ Thomas Voss vom ADAC ergänzt: „Es wäre natürlich schön, wenn es diese Entwicklung auf beide Seiten gäbe und Teams zukünftig auch von der GT4 in die GT3 aufsteigen.“

Sowohl Bernhard als auch Schütz geben zu Bedenken, dass die Kosten nicht aus dem Ruder laufen sollten. Derzeit geistern in der Szene GT4-Budgets um die

300 000 Euro pro Auto pro Saison umher – mit Ausreißern wie KTM nach unten und anderen nach oben. Ein ordentliches Sümmchen für eine Einsteigerklasse. „Der Erfolg der Serie wird auch davon abhängen, wie diszipliniert die Rennleitung durchgreift“, meint Schütz. Unfallschäden können die Kosten nämlich explodieren lassen.

### Fahrerkombis sind brisant

Daneben herrscht derzeit viel Rätselraten um die Fahrerpaarungen und ihre Auswirkungen auf die Serie. KTM-Teamchef Hans Reiter meint: „Wenn die Kombi Silber/Silber erlaubt ist, musst du mit zwei Silber-Fahrern antreten.“

Genau darin sieht Schütz wiederum eine Gefahr für die Teams. Denn die sind auf die Budgets der Fahrer angewiesen. Sehen Gentleman-Piloten keinen Anreiz mehr, weil sie nur von Semiprofis gebügelt werden, braucht es Sponsoren, um ein Auto zu finanzieren. Die gibt es heutzutage bekanntlich nicht mehr wie Sand am Meer.

Die Idee des ADAC: „Wir schaffen hier durch verschiedene Klassen, analog zum ADAC GT Masters, zusätzliche Anreize sowohl

für Silber wie auch für Bronze-Fahrer“, sagt Voss.

Reiter hat hingegen wenig Hoffnung, dass die GT4 für eine neue Blüte der Gentleman-Fahrer im GT-Sport sorgen könnte. Er sieht auch ein Problem darin, dass die GT4 für so manchen erfahrenen Amateurpiloten, was die Rundenzeiten betrifft, uninteressant sein könnte. „Macht man das Feld zwei bis drei Sekunden schneller, ist das sicher für einige ein Anreiz“, so Reiter.

Der Hintergrund: Einige Autos könnten von ihrer DNA her viel flotter, um jedoch in Sachen Balance of Performance alle anzugleichen, wurde der Großteil im Feld langsamer gemacht. Im Fall von KTM schleppt man beispielsweise viel Gewicht mit sich herum. Die Benchmark war bisher der Porsche Cayman. Wie sich diese Philosophie mit dem Erscheinen der neuen Generation des Cayman nun entwickelt, dürfte interessant sein.

Das ist die Baustelle der Techniker der SRO. Der Rechteinhaber der GT4 ist sowohl international als auch für die BOP-Einstufung der deutschen Serie verantwortlich. Der Vorteil: Man hat bereits einen großen Vorrat an Datensammeln können. ■



Dörr Motorsport gab bekannt, einen McLaren 570S GT4 einzusetzen



Schütz Motorsport startet in der GT3 und in der GT4 für Mercedes-AMG



Muss wegen seines geringen Gewichts von 975 kg zuladen: KTM X-Bow GT4



Aston Martin wird in der GT4 durch PROsport Performance vertreten sein

Intercontinental GT Challenge (IGTC): 12h-Rennen Bathurst

# Kleine Bathurst-Nachlese

Das Liqui-Moly-Bathurst-12h-Rennen bot 2019 auch abseits der GT3-Topklasse guten Sport und viele interessante Neuigkeiten – hier das Füllhorn aus unseren Notizbüchern.

Von: **Marcus Schurig**

**N**eben der GT3-Klasse mit reinen Profifahrerpaarungen starteten 2019 auch 14 Teams in der AP-Klasse mit Pro-Am-Fahrerbesetzungen. Hier siegte der AF Corse/Spirit of Race-Ferrari mit Paul Dalla Lana, Pedro Lamy und Mathias Lauda. Im Ziel hatte das Trio drei Runden Vorsprung auf die beiden Audi-R8-LMS-Teams Aussie Driver Search (Hazelwood/Lago/Russell) und dem Melbourne Performance Centre (Cini/Holdsworth/Fiore).

In der Klasse B für Porsche-Cup-Autos setzten sich Stephen und Brenton Grove sowie Benjamin Baker durch – es war bereits ihr vierter Bathurst-Klassensieg! In der Klasse C für GT4-Wagen schlug KTM mit McMillan, Wood, Lillie und Barbour den BMW M4 GT4 des Teams Jet Environmental. Nach dem hervorragenden zweiten Platz in Bathurst könnte

das Team R-Motorsport weitere Einsätze in der IGTC für Aston Martin bestreiten, wie Teamchef Florian Kamelger in Australien andeutete. Das Einsatzteam, das sich aus Arden- und Jota-Teammitgliedern zusammensetzt, verabschiedete den „alten“ V12 Vantage GT3 in Bathurst mit einem Podiumsplatz in die Rente.

Bentley hat in Bathurst offenbart, dass man beim IGTC-Saisonhighlight, dem 24h-Rennen in Spa, vier GT3-Autos einsetzen will. „Wenn man gegen Audi oder Mercedes gewinnen will, braucht man eine gewisse Anzahl an Fahrzeugen, sonst hat man keine Chance“, so Bentley-Motorsportdirektor Brian Gush. Bentley-Pilot Andy Soucek übernahm übri-

gens nach dem Rennen die volle Verantwortung für seinen Fehler, der den Briten den Sieg gekostet haben dürfte: Soucek verwechselte zwei Schalter am Lenkrad. Statt den Pitlimiter auszustellen, schaltete er den Kill-Schalter an. Der Lapsus passierte ihm im Rennen gleich zwei Mal...

Von den acht GT3-Herstellern, die in der IGTC eingeschrieben sind, erwischte es Audi besonders hart: Mal abgesehen von den zwei Podestplätzen in der GT3-Pro-Am-Klasse kamen die Ingolstädter mit leeren Händen heim: Am einen R8 (#2) versagte die Servolenkung, die Reparatur kostete acht Runden; der zweite R8 LMS schied nach Unfall von Frédéric Vervisch aus.

Apropos Lenkung: Die Strecke in Bathurst scheint Servolenkungen zu fressen! Der zweite Porsche 911 GT3 R von Earl Bamber Motorsport (Dumas/Müller/Jaminet) schied ebenfalls mit einem Schaden an der Lenkung aus.

Noch schlimmer erwischte es das Porsche-Team Black Swan Racing von Tim Pappas: Der Amerikaner verschrottete seinen 911 am Freitag nach Feindkontakt in der Chase-Schikane und verletzte sich dabei auch noch so schwer, dass er auf Geheiß von Porsche-Doktor Jürgen Lindemann nach Sydney zum Check ausgeflogen wurde. Das Auto wurde zurückgezogen, womit auch die Piloten Marc Lieb und Jeroen Bleekemolen plötzlich Urlaub hatten ... ■



Sieg in der GT3-Pro-Am-Klasse: Spirit-of-Race-Ferrari



Klassensieg für KTM X-Bow in der GT4-Kategorie

GT3-Rennsport

## GT3: Nissan-Team RJN wechselt zu Honda

Kleine Überraschung: Das langjährige Nissan-Team RJN von Bob Neville wurde von Nissan fallen gelassen, nachdem die Japaner mit der KCMG-Mannschaft eine zahlungskräftige Alternative gefunden haben. RJN wird in Zukunft zwei Honda NSX im Blancpain Endurance Cup einsetzen.

**L**etzte Woche ging alles ganz fix: Nissan verkündete in der jährlichen Motorsport-Pressemitteilung, dass in Zukunft das Team KCMG die Farben der Japaner im GT3-Rennsport

vertreten werde – das war in den letzten Jahren zumeist Aufgabe des britischen RJN-Teams von Bob Neville. Dem Vernehmen nach kauft KCMG die GT3-Autos von der Sportabteilung Nismo, während RJN die Fahrzeuge gestellt bekam – das gab offenbar den Ausschlag zugunsten von KCMG.

Das RJN-Team hat sich jetzt mit dem Rocket-Motorsports-Team von Ex-F1-Pilot Jenson Button verbündet und setzt in dieser Kooperation erst ein, später zwei Honda NSX GT3 im Blancpain Endurance Cup ein – das neue Konstrukt hört auf den Namen Team Rocket RJN. Im Moment ist nur der Einsatz eines Autos im Silver Cup fixiert, doch Bob

Neville hofft, auch ein reines Pro-Auto an den Start bringen zu können.

Das indirekte Fernziel für die RJN-Truppe ist dabei natürlich eine Teilnahme beim 24h-

Rennen in Spa, denn Honda ist auch als Hersteller in der Intercontinental GT Challenge eingeschrieben – und der Klassiker in den Ardennen gehört zum IGTC-Kalender. ■ AC / MCS



Nissan setzt im GT3-Sport in Zukunft auf eine Kooperation mit KCMG

# GT3: Hitze unausstehlich?

Ein Bild mit Symbolkraft: Nach dem Zieleinlauf in Bathurst sank Mercedes-Pilot van Gisbergen vor Erschöpfung auf den Boden, wo er minutenlang liegen blieb. Die Bilder kennen wir – vom IGTC-Lauf Suzuka 2018. Heute wie damals stöhnen Piloten über die brutale Hitze im Cockpit.

Von: **Marcus Schurig**

**G**ibt es aktuell ein Sicherheitsthema bei den GT3-Autos? Diese Frage trieb primär die Piloten schon beim IGTC-Lauf in Suzuka 2018 um, wo Temperaturen bis zu 40 Grad und schwül-heiße Bedingungen einigen Musterathleten den Garaus bereiteten. Damals wurde alles noch auf das extreme Wetter in Japan geschoben, doch wer genau hinhörte, erfuhr in Bathurst, dass sich nun das Gleiche

wiederholte: Mehrere Piloten von BMW, Nissan und Bentley berichteten über viel zu hohe Cockpit-Temperaturen, die sie an den Rand eines Kollaps gebracht hätten: „Wir mussten alle unsere Stints verkürzen, weil wir kurz davor waren, Sternchen zu sehen“, erzählte ein Nissan-Pilot.

Am Nismo-Werkswagen mit der Nummer 18 war zudem die Klimaanlage defekt. „Ohne die geht bei den Temperaturen gar nichts mehr“, erklärte ein Pilot. Zum Beweis wurden Brandblasen an den Füßen und durchgeschmolzene Schuhe vorgezeigt.

In Suzuka kamen 2018 nur die Fahrzeuge eines GT3-Herstellers problemlos durch, nämlich die Mercedes-AMG, die über einen guten Luftaustausch im Cockpit verfügen und deshalb nicht mal eine Klimaanlage benötigen – nur die Mercedes-Piloten schafften in Suzuka Doppelstints.

AMG-Kundensportchef Stefan Wendl schlug damals vor, „in Zukunft per Reglement ein Minimum an Belüftung vorzuschreiben, auch wenn das zu Lasten der Aero-Effizienz geht – denn die Sicherheit geht immer vor.“



Piloten am Limit? In Bathurst waren die Cockpit-Temperaturen ein Thema

Man kann allen Beteiligten für die Zukunft nur wünschen, dass sich diese Tatenlosigkeit nicht rächt: Wenn Fahrer erzählen, dass ihnen im Cockpit schwindelig und schwarz vor Augen wird, dann ist es leider vermutlich nicht mehr weit bis zu einem bösen Unfall. In der GTE-Klasse der WEC sind Klimaanlagen Vorschrift, in der vermeintlichen Kundensportklasse GT3 aber nicht – ein Hohn! ■

Doch obwohl es bereits in Suzuka zu extremen Auswüchsen kam, ist auf Seiten des Reglements bisher nichts passiert: Weder haben sich die Techniker der FIA des Themas angenommen, noch haben die Hersteller selbst das Überhitzungsproblem auf die Tagesordnung der diversen Sitzungen der Technischen Arbeitsgruppen gesetzt.

## SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

### 24H RING: DREI NISSAN GT-R

Den letzten großen Aufschlag beim 24h-Rennen Nürburgring machte Nissan im Jahr 2016. Nun kommen die Japaner zurück in die Eifel: KCMG, die 2019 als Nissan-Speerspitze im GT3-Sport fungieren (Meldung links), plant mit zwei Nissan GT-R, das Kundenteam Kondo Racing mit einem Auto, unter anderem mit Tom Coronel. Bei KCMG wurden Edoardo Liberati, Josh Burdon und Philipp Wlazik als erste Fahrer bekannt gegeben. Burdon und Liberati sind Nordschleifen-Neulinge. Die Vorbereitungszeit ist trotz dreier VLN-Läufe sowie dem Quali-Rennen insgesamt eher knapp bemessen.

### EMIL FREY ZU LAMBORGHINI

Nach einer erfolgreichen Saison in der Blancpain-GT-Serie mit Lexus hat Emil Frey überraschend den Wechsel zu Lamborghini

angekündigt. Wie das Programm mit dem italienischen Hersteller aussehen soll, gab man noch nicht bekannt. Zuletzt gab Lamborghini die Werksunterstützung von FFF Racing von Andrea Caldarelli neben Grasser Racing bekannt. Wie die Unterstützung für Frey aussieht, scheint noch nicht klar zu sein. Der Emil-Frey-GT3-Jaguar wird in Zukunft nicht mehr eingesetzt.

### WEC: HARTLEY-COMEBACK

Brendon Hartley kehrt nach seiner kurzen Formel-1-Episode wieder in die LMPI-Klasse der WEC zurück – zumindest für ein Rennen: Der Neuseeländer ersetzt beim WM-Rennen in Sebring Jenson Button im SMP-Team, weil der Brite wegen einer Überschneidung mit der Japanischen Super-GT-Meisterschaft nicht in Florida an den Start gehen kann.

### 24H SPA: MEHR TESTZEIT

SRO, der Promoter des 24h-Rennens in Spa sowie Ausrichter der Blancpain-GT-Serien und der Intercontinental GT Challenge, hat eine Aufstockung des Vortests in Spa auf zwei Tage bestätigt. Damit will man dem



gestiegenen Interesse ebenso Rechnung tragen wie dem immer weiter wachsenden Starterfeld: SRO-Insider rechnen für 2019 mit deutlich über 60 Startern, die maximale Kapazität liegt bei 68 GT3-Fahrzeugen. Der Vortest findet am 2. und 3. Juli 2019 statt.

### TOYOTA 1: SEBRING-TEST

Toyota hat letzte Woche über 4000 Testkilometer in Sebring abgespult, um sich auf den auf acht Stunden angesetzten WM-Lauf Mitte März vorzubereiten. Im Vordergrund stand die Setup-Arbeit auf der extrem buckligen Rüttelpiste in Florida. „Die Bahn ist wirklich extrem wellig“, hielt Toyota-Pilot Fernando Alonso fest. „Daher war es extrem wichtig, dass wir hier vorher testen konnten.“

### TOYOTA 2: WEC BESTÄTIGT

Im Rahmen seiner jährlichen Motorsport-Pressemitteilung hat Toyota die Teilnahme an der Sportwagen-WM (WEC) für die kommende Saison 2019/20 bestätigt. Die nächste „Winter-saison“ der WEC startet nach dem Le-Mans-Rennen 2019 im September in Silverstone und endet im Juni 2020 in Le Mans.

# „Ich bin schon dicht dran“

Bei der „Monte“ verfehlte Sébastien Loeb nur knapp das Podium. Vor seinem zweiten Auftritt im Hyundai spricht der Rekordweltmeister über seinen neuen Dienstwagen und den Testunfall vor Schweden.

Von: **Reiner Kuhn**

## Wie kam es, nach all den Jahren mit Citroën und Peugeot, zum Wechsel zu Hyundai?

Ich ging davon aus, in dieser Saison mit Peugeot in der Rallycross-WM zu starten. Zudem hoffte ich, nach dem WM-Sieg in Spanien erneut die eine oder andere WM-Rallye zu fahren. Aber plötzlich war da nichts mehr. Da bot mir Hyundai mit sechs WM-Läufen genau das an, was ich machen wollte. Nun bin ich hier.

## Beim Test vor Schweden hatten Sie einen heftigeren Abflug. Was genau ist passiert?

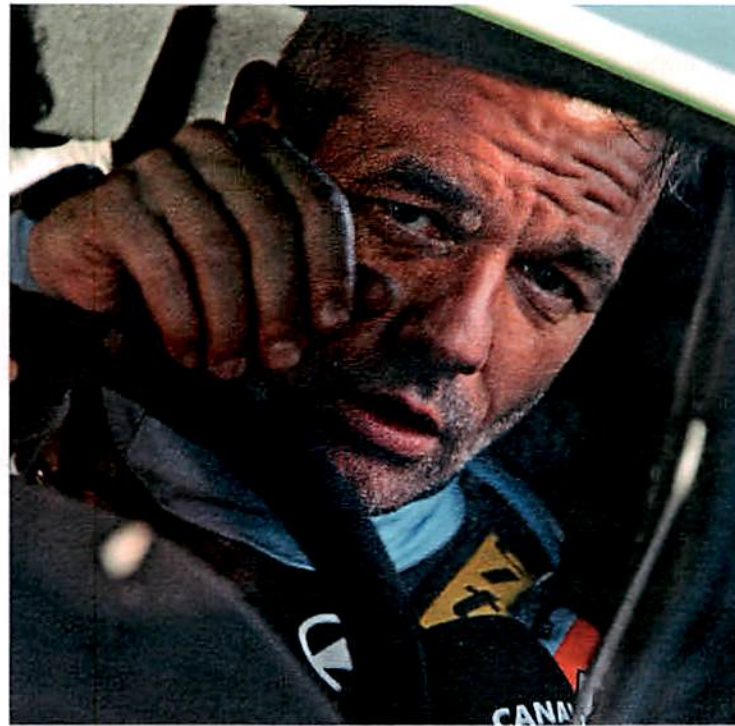
Nach einer schnellen Passage haben wir beim Anbremsen einer Ecke mit dem Auto seitlich eine Schneewand touchiert und sind drübergesegelt. Das war halb so wild und kann schon mal passieren. Der Aufprall war nicht so heftig. Okay, das Auto hat schon etwas abgekriegt, aber für Daniel (Copilot Elena) und mich war es kein Problem. Alles gut.

## Vor Saisonbeginn hatten Sie kaum Zeit, sich an den Hyundai zu gewöhnen. Verstehen Sie Ihr Auto nun besser?

Jeder Kilometer hilft. Aber bei der „Monte“ konzentriert man sich sicher besser auf andere Dinge als die Feinheiten der Abstimmung. Und klar, der Hyundai fühlt sich anders an als die Autos, die ich davor gefahren bin.

## Wie unterscheidet sich der i20 WRC vom C3 WRC?

Der Hyundai ist einfach zu fahren. Aber in schnellen Ecken untersteuert er mir zu sehr. Zudem ist das Chassis weicher. Der Citroën ist viel spitzer und präziser und fährt sich mehr wie ein Rennwagen, das war ich jahrelang gewöhnt. Jetzt muss ich mich ein bisschen umstellen.



ROESELER

„Der Hyundai ist einfach zu fahren. Der Citroën ist viel spitzer und präziser und fährt sich mehr wie ein Rennwagen, das war ich jahrelang gewöhnt.“

Sébastien Loeb

## Gibt es einen Bereich, in dem Ihr Teamkollege Thierry Neuville noch die Nase vorn hat?

Ich bin schon dicht dran. Am meisten fehlt mir wohl noch beim Bremsen.

## Schweden zählt zu Ihren Lieblingsrallyes. Was können wir von Ihnen erwarten?



Knapp am Podium vorbei: Loeb bei seiner Premiere im Hyundai i20 WRC

Ich mag viele Rallyes. Schweden liebe ich, spätestens nachdem ich hier als erster Nicht-Skandinavier gewonnen habe. Aber es ist sieben Jahre her, dass ich hier zum letzten Mal gestartet bin. Das Fahren mit den speziellen Spike-Reifen hatte ich schnell wieder drin. Mehr Kopfzerbrechen machen mir die Strecken.

## Warum das?

Weil auch in Schweden fast alles neu für mich ist. Bei der „Monte“ kannte ich nur die zwölf Kilometer über den Col de Turini. Hier sind immerhin 30 WP-Kilometer gleich wie 2012. Im Vergleich zu den anderen Fahrern ist das ein echter Nachteil. Vor allem, wenn man wie ich nicht der größte Fan vom Videostudium am Laptop ist.

## Hilft es, dass die Strecken in Schweden sich weniger än-

! Sébastien Loeb

**Geburtstag:** 26. Februar 1974  
**Geburtsort:** Haguenau (F)  
**Herkunftsland:** Frankreich

## WM-KARRIERE

1995: erste Rallye  
2000: erster von 173 WM-Starts  
2001: Landesmeister und Super-1600-Weltmeister  
2004–2012: 9-mal Weltmeister  
2018: 79. WM-Sieg (Spanien)

## HOBBYS

Hubschrauber, Motorrad fahren

## „Aber als bei der „Monte“?“

Das Gegenteil ist der Fall. Wenn sich die Linie und der Grip kaum ändern, muss der Aufschrieb schon im ersten Durchgang perfekt passen. Auf dem Papier ist Schweden also um einiges schwieriger für mich. Rallyes wie die „Monte“ liegen mir besser. Dort entscheidet man mehr aus dem Bauch heraus als mit dem Kopf. In diesem Jahr war es allerdings extrem kompliziert. Aber insgesamt bevorzuge ich Rallyes, bei denen nicht so sehr das Auto, sondern eher der Fahrer den Unterschied macht.

## Was rechnen Sie sich aus?

Keine Ahnung, ehrlich. Ich werde mich warm anziehen und sehen, was geht. Meine Startposition scheint okay, das ist alles, was ich weiß. Bei zwei oder drei neuen Prüfungen würde mir das Videostudium sicher helfen. Aber für eine ganze Rallye ist das auf dem Niveau zu viel.

## Ihr Teamkollege Andreas Mikkelsen steht nach seinem Unfall beim Saisonauftakt schon wieder unter heftigem Druck. Sprachten sie mit Hyundai über einen Start in Mexiko? Immerhin fuhren Sie dort im Vorjahr um den Sieg?

Nein, das war kein Thema. Mein nächster WM-Start ist auf Korsika. Danach ist noch alles offen. Ich habe für zwei Jahre und sechs WM-Läufe in 2019 unterschrieben. Der Rest wird sich in den nächsten Wochen und Monaten zeigen. ■

## WM-NACHRICHTEN

Toyota-Speerspitze  
Tänak zählt auch in  
Schweden zu den  
Sieganhärtern



# Die Eis-Eiligen

ROESELER

Irrwitzige Tempi mit speziellen Spike-Reifen sorgen bei der Rallye Schweden für ein Spektakel. Zum Verdruss der Skandinavier haben dabei immer öfter die Mitteleuropäer die Nase vorn, wie die Siege von Loeb, Ogier und im Vorjahr auch von Neuville eindrucksvoll beweisen.

Von: **Reiner Kuhn**

**A**lle sind heiß auf Eis. Kein Wunder, zählt die seit 1950 ausgetragene Rallye im schwedischen Värmland neben den Rallyes in Monte Carlo, Finnland und Großbritannien doch zu den absoluten Klassikern im WM-Kalender. Im Idealfall liegen die Temperaturen weit unter dem Gefrierpunkt und eine zentimeterdicke Schneeschicht bedeckt die spiegelglatten Eispisten. Dann schlägt die Stunde der 195 Millimeter schmalen Winterreifen mit ihren 384 Nägeln. Ragten die Spikes bei der Monte gerade zwei Millimeter aus dem Gummi, sind es in Schweden fast sieben. Bei Spitzengeschwindigkeiten um die 200 km/h stehen aber auch Motor,

Getriebe, Antrieb und die Aerodynamik der World Rally Cars im Fokus. Spektakuläre Driftwinkel sind bei der verwegenen Zeitenjagd an der Tagesordnung. Damit die Topfahrer dabei den Durchblick bewahren, werden die Werkswagen für die einzig echte Winterrallye unter anderem mit beheizbaren Seitenscheiben ausgestattet.

## Alle wollen aufs Podium

Zu den Favoriten zählt neben dem 2017 mit Jari-Matti Latvala siegreichen Toyota-Trio und Weltmeister Sébastien Ogier, der in Schweden schon dreimal triumphierte, auch Vorjahres-Gewinner Thierry Neuville. Besser noch: kein Werksfahrer, der bei der schnellen Nagelpro-



Mitfavorit: Vorjahres-Sieger Neuville

be nicht mindestens auf einen Podiumsplatz schießt.

Die Spitze des insgesamt 62 Teams zählenden WM-Feldes bilden neben den elf Werkswagen der vier Hersteller drei weitere WRC der neuesten Generation. Während Lorenzo Bertelli und erstmals auch Janne Tuohino im privaten Ford Fiesta WRC ausrücken, stellt Toyota dem Ex-Weltmeister und fünfmaligen Schweden-Sieger Marcus Grönholm einen vierten Yaris WRC zur Verfügung (siehe auch Seite 21). Auch dahinter brennt die Luft: Von den 22 in die WRC2 eingeschriebenen Teams gehen fünf in der neu geschaffenen Pro-Kategorie an den Start (siehe auch Spalte rechts). Es folgen die 13 WM-Junioren, darunter die Deutschen Julius Tannert und Nico Knacker, die in Schweden ihren Saisonauftakt feiern.

Für Ärger könnte das 50 Fahrzeuge umfassende Histo-Feld, unter anderem mit Petter Solberg im privaten Ford Escort, sorgen. Denn anders als im Vorjahr versprochen, werden diese zum Unmut der Topstars die WM-Prüfungen erneut zwischen dem WM-Feld unter die Räder nehmen. Von Donnerstag bis Sonntag gilt es, 1460,59 Gesamtkilometer mit 19 Wertungsprüfungen über insgesamt 316,80 WP-Kilometer zu absolvieren. ■

## ÖSTBERGS NEUE ROLLE

Zwar hat Mads Östberg sein WRC-Werkscockpit verloren, der 31-jährige Norweger bleibt aber Teil der Citroën-Familie und wird ab Schweden bei sieben WM-Läufen mit dem C3 R5 in der werksunterstützten und Werksfahrern vorbehaltenen WRC2 PRO antreten. Zumindest bei Östbergs Heimspiel hält die Konkurrenz in Bestbesetzung dagegen. Skoda schickt Werksjunior Kalle Rovanperä und Eerik Pietarinen mit Fabia R5 ins Rennen, M-Sport hofft auf Monte-Sieger Gus Greensmith und Lukasz Pieniazek (beide Ford Fiesta R5).

## SIEG IM VISIER

Die WRC2-PRO-Asse müssen sich warm anziehen. Denn die WRC2 ist mit 17 Teams nicht nur breit, sondern auch top besetzt. Neben Toyota-Junior und Vorjahres-Sieger Takamoto Katsuta, Junior-Weltmeister Emil Bergkvist (beide Ford), Routinier Henning Solberg, Ex-Hyundai-Junior Jari Huttunen (beide Skoda) wollen auch VW-Pilot „OC“ Veiby und sein Markengefährte, Rallycross-Weltmeister Johan Kristoffersson, angreifen und auf Sieg fahren. Wie ernst der 30-jährige Champion den WRC2-Start in seiner Heimat nimmt, zeigt seine konsequente Vorbereitung: Um sich mit dem VW Polo R5 vertraut zu machen, ging er mit dem neuen Dienstwagen in diesem Jahr schon bei fünf Rallyes und Rallyesprints an den Start.

## TU FELIX AUSTRIA

Mit zwei Ford Fiesta R5 rücken die Österreicher Gerald Rigler und Martin Zellhofer beim WM-Klassiker aus. Während der 54-jährige Zellhofer nach 1994 und 2014 zum dritten Mal in Schweden startet, ist der fünf Jahre jüngere Rigler erstmals dabei und scheint dennoch gut vorbereitet: Beim heimischen Saisonauftakt Anfang Januar wurde er Zweiter und startete danach bei der Arctic Lapland Rallye. ■ RK

# Auf großer Bühne



Starker Auftakt: Im Vorjahr surfte Tannert aufs Podium

Die fünf Läufe umfassende Junior-WM beginnt erneut in Schweden. Unter den 13 Nachwuchsfahrern aus zehn Nationen sind auch zwei Deutsche: Mitfavorit Julius Tannert und Debütant Nico Knacker.

Von: **Reiner Kuhn**

**W**er sich international durchsetzen will, muss nicht nur auf Asphalt, Schotter, Eis oder Schnee schnell sein, sondern auf allen Untergründen. Gefragt sind schnelle Allrounder mit Erfahrung. Am günstigsten

sammelt man diese im kleinen Fronttriebler in der Junior-WM.

Wer sich bei fünf europäischen WM-Läufen im von M-Sport neu entwickelten und zentral eingesetzten sowie von Pirelli bereiften Ford Fiesta R2 gegen die Konkurrenz durchsetzt, darf sich am Saisonende nicht nur über den Titel Junior-Weltmeister freuen, sondern gewinnt zudem einen neuen Ford Fiesta R5 inklusive 200 Reifen plus Einschreibgebühr und Nennfelder für die WRC2-Saison 2020.

Ein verlockendes Angebot, nicht nur für Julius Tannert. Der Sachse zählt im Feld der 13 WM-Junioren aus zehn Nationen zum Favoritenkreis. Den Titel dürfte er mit den ebenfalls Junior-WM-

erprobten und wie Tannert (Deutschland 2017) schon siegreichen Dennis Radström (Schweden) und Ken Torn (Estland) sowie Martins Sesks (Lettland) und Tom Kristensson (Schweden) ausmachen. Letztere haben wie zuvor Tannert das Opel-Werksteam verlassen, um nun auf großer Bühne



WM-Einsteiger: Nico Knacker

Interview mit WM-Junior Julius Tannert

## „Junior-WM ist die beste Lösung“

Der 28-jährige WM-Mitfavorit Julius Tannert zu Junior-WM, seine Gegner und einem Ratschlag für Landsmann Nico Knacker.

Von: **Reiner Kuhn**

**Sie gehen in Ihre dritte Junior-WM-Saison. Keine Lust auf den Aufstieg in einen R5-Turboallradler?**

Lust schon, aber die Junior-WM ist die beste Lösung, gerade aus sportlicher Sicht. Schließlich will ich noch immer in der WRC2 Fuß fassen. Für Fahrer

wie mich ist dies nur über die Junior-WM möglich.

**Wäre ein DRM-Programm im R5 keine Alternative?**

Nicht für mich, selbst wenn ein Lauf das Gleiche kosten würde. In der DRM sind es sieben statt fünf Rallies, ein DRM-Lauf geht aber nur über 130, ein WM-Lauf aber über 320 WP-Kilometer. Zudem wäre es töricht, mit meiner Erfahrung jetzt nicht zu versuchen, den WM-Titel zu holen.

**Wer sind in dieser Saison Ihre größten Rivalen?**

In Schweden kommt normaler-

weise keiner an Dennis Radström ran. Auf Asphalt und Schotter sieht das aber anders aus. Auf Schotter habe ich richtig zugelegt und traue mir einiges zu. Rechnen sollte man aber auch mit Ken Torn, Martin Sesks und Tom Kristensson.

**Was raten Sie Nico Knacker?**

Fahren, fahren, fahren! Jeder Kilometer zählt, vor allem auf Schotter. Denn dieser ist in Finnland ganz anders als auf Sardinien oder in Wales. Wichtig ist auch zu verstehen, was das Auto aushält. Also zu wissen, wann man angreifen kann oder besser mal vom Gas geht. ■

aufzugeigen. Anderen fällt der WM-Aufstieg schwerer. Einer der sechs Neueinsteiger mit wenig bis keiner internationalen Erfahrung kommt aus Niedersachsen: Nico Knacker, bisher jeweils zwei Jahre in der DRM im Citroën DS3 R1 und Opel Adam Cup unterwegs.

### Lehrjahr für Knacker

„Ein Traum und Abenteuer zugleich. Ich freue mich riesig darauf und will die Chance nutzen“, sagt der 21-jährige Siegburger, der mit Beifahrer Tobias Braun zusammenspannt. „Für mich geht es erst einmal darum, möglichst viele Kilometer abzuspuhlen und zu lernen, schließlich habe ich weder Erfahrung auf Schotter noch auf Eis und Schnee. Es wäre also vermessen, in dieser Saison etwas zu erwarten. Auf die Ergebnislisten schauen wir dann 2020“, so Knacker, dessen Mentor Christian Riedemann seinen Klubkameraden bei den WM-Läufen begleiten wird. „Ohne die ADAC Stiftung Sport hätten wir das Projekt nicht realisieren können“, gesteht Knacker, der wie Landsmann Tannert noch ums Budget kämpft. Schließlich schlägt jeder WM-Lauf mit knapp 28000 Euro zu Buche, zusätzlich Reisekosten, Unfallschäden und Testtagen „Klar wäre es toll, auch testen zu können. Wichtiger ist es aber, Erfahrungen zu sammeln, um 2020 anzugreifen“, sagt Knacker abschließend. ■

### Junior-WM-Kalender 2019

14.–17.02.	Rallye Schweden
28.–31.03.	Tour de Corse
13.–16.06.	Rallye Italien Sardinien
01.–04.08.	Rallye Finnland
03.–06.10.	Wales Rally GB





Rallye-WM

## „Grönholm will's wissen“

Ein Stargast in Schweden: Neun Jahre nach seinem letzten WM-Einsatz kehrt Marcus Grönholm zurück. Mit Co Timo Rautiainen startet der Ex-Weltmeister bei seiner Lieblingsrallye im Toyota Yaris WRC.

Von: **Reiner Kuhn**

**W**as für eine Sause: Nie traten mehr Weltmeister gemeinsam an als bei der Rallye Schweden. Denn neben dem sechsmaligen Titelträger Sébastien Ogier und dem mit neun WM-Titeln unangefochtenen Rekordchampion Sébastien Loeb sowie Petter Solberg, Champion von 2003, der beim Heimspiel traditionell im privaten Ford Escort im Histo-

Feld mittoht, ist diesmal auch Marcus Grönholm, Titelträger der Jahre 2000 und 2002, mit von der Partie. Zusammen mit seinem Stamm-Co Timo Rautiainen rückt der 51-jährige Finne in einem Toyota Yaris WRC aus.

Zwei Testtage und knapp 300 Testkilometer absolvierte der Schlaks im japanischen Semi-Werkswagen vor seinem 153. WM-Start. „Ich habe mich im

Auto sofort wohlgefühlt“, sagt Grönholm, der vor neun Jahren seinen letzten WM-Lauf bestritt, damals noch im Ford Focus WRC. „In der Zwischenzeit war ich aber nicht untätig und weiß schon, was am Wochenende auf mich zukommt. Unter anderem habe vor zwei Jahren in Schweden auch den VW Polo WRC der neuesten Generation getestet. Auch wenn der Yaris viel mehr Power hat – so viel hat sich nicht geändert. Ein Rallye-Auto ist eben ein Rallye-Auto“, berichtet der Finne am Telefon. Und stellt klar: „Ich werde es trotzdem langsam angehen. Von den Prüfungen am Freitag kenne ich zum Beispiel keine einzige. In meinem Aufschrieb habe ich deswegen auch einige Male ‚vielleicht‘ stehen.“

Toyota-Teamkollege Jari-Matti Latvala kann über derlei Aussagen nur schmunzeln. Als Zaungast der Grönholm-Tests konnte er sich ein Bild davon machen, wie schnell der Ex-Weltmeister schon wieder unterwegs ist. Latvala ist überzeugt: „Egal, was er sagt – Marcus wird in Schweden nicht nur spazieren fahren. Ich bin mir sicher: Er will's noch mal wissen.“ ■

### Rallycross-WM

## WM-Piste in Spa steht

Zum ersten Mal findet ein Rallycross-WM-Lauf in Spa-Francorchamps statt. Als Highlight wurde die berühmte Eau-Rouge-Passage in die neue WM-Strecke integriert.

**A**m 11. und 12. Mai gastiert die Rallycross-WM zum ersten Mal in Spa-Francorchamps. Um den Fans den Abschied von der Traditionsstrecke in Mettet zu erleichtern, haben sich die Veranstalter eine spektakuläre Berg-und-Tal-Bahn

ausgedacht, in deren Mittelpunkt die berühmte Kurvenkombination Eau Rouge steht.

Der komplett neue, exakt 913 Meter lange Kurs soll ein „atemberaubendes Spektakel“ bieten, versprechen die Organisatoren. Dem Anstieg der Raidillon und ihrem 15-prozentigen Gefälle folgt eine Haarnadelkurve, bevor es dann wieder steil hinunter zur Eau-Rouge-Kurve geht. Es schließen sich eine Steilkurve und zwei Sprungkuppen an. Auch die Aufteilung in 60 Prozent Asphalt und 40 Prozent Schotteranteil verspricht reichlich Action. ■ RK



Es ist angerichtet: Die spektakuläre WRX-Strecke in Spa-Francorchamps

### Rallye-EM

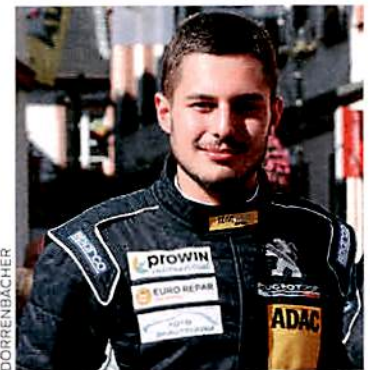
## Schwedt steigt auf

Nach zwei Jahren in der deutschen Topliga wechselt Roman Schwedt in die Junior-EM. Das Einsatz-Auto des jungen Saarländers wird ein Peugeot 208 R2.

**R**oman Schwedt, vergangenes Jahr im von Romo Motorsport eingesetzten Peugeot 207 S2000 Dritter der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM), zieht es auf die internationale Bühne. „Aus so gut wie jedem europäischen Land ist ein junges Talent in der Junior-EM am Start. Ich bin schon jetzt auf unseren ersten Schlagabtausch gespannt“, sagt der 19-jährige Saarländer, der im Cockpit künftig auf die Ansagen der gleichaltrigen Lina Meter hört.

Los geht es Ende März auf dem Schotter der Azoren-Hauptinsel São Miguel. Im Mai folgt die Asphaltthatch auf Gran Canaria, bevor mit den Rallyes in Lettland und in Polen erneut zwei Schotter-Läufe im Kalender stehen.

Die auf Festbelag ausgetragenen Rallyes in Rom im Juli und



2019 international: Roman Schwedt

die Barum Czech Rallye Zlín komplettieren den Kalender der U27-Junior-EM für Fahrer mit R2-Fronttrieblern.

„Wenn ich mir alleine die Namen der Rallyes anschau, kribbelt es schon“, frohlockt der Youngster, und weiß: „Auf Schotter habe ich sicher noch Nachholbedarf.“ Auch deshalb hofft Schwedt „vor der Saison noch die Möglichkeit zum Testen zu haben.“ Darüber hinaus plant das Einsatzteam von Romo ein oder zwei kleinere Testrallyes, damit sich Schwedt zügig an den R2-Peugeot gewöhnen kann. ■ RK



Das Stade de France war zum Finale der 30. Eisrenn-Saison gut besucht

# Grande Finale

Das größte Stadion Frankreichs – das Stade de France in Paris – bildete den Rahmen für ein Jubiläums-Event, mit dem die aktuelle Rennsaison endete.

Von: **Bernhard Schoke**

**D**er Auftakt war traditionell in Val Thorens, circa 80 Kilometer südöstlich der ehemaligen Olympiastadt Albertville. In 2200 Metern Höhe waren die Fans Zeuge eines historischen Ereignisses, der Einführung eines Eisrenners mit Elektroantrieb in der Topklasse „Elite Pro“.

Der erste Wertungslauf beim ersten direkten sportlichen Aufeinandertreffen der beiden Antriebsvarianten ging an den von Aurélien Panis (Sohn von Olivier) gesteuerten Elektro-Renner.

Es war nicht nur technisch ein Duell zweier Generationen, sondern auch ein familien-internes Kräftemessen. Ex-Grand-Prix-Pilot Olivier Panis trat mit einem klassischen Verbrenner an – unter der Silhouette eines Audi A1 Quattro. Am Ende hatte der Junior nicht

nur die Nase seines gelben E-Flitzers vorn, sondern auch ein ganz breites Grinsen im Gesicht: „Fährt sich wie ein extrem gedoptes Gokart“, sagte der Auftakt-sieger. Wer allerdings nun dachte, die neue Technik würde sich gegenüber der konventionellen Gegnerschaft einen leichten Durchmarsch verschaffen, sah sich getäuscht.

## Fehlende Erfahrung

Denn – um im Bild zu bleiben – auch Gokarts können ihre Tücken haben. Dies wurde besonders im weiteren Verlauf der Saison erkennbar, vor allem resultierend aus der noch recht dünnen Daten-decke für die unterschiedlichen Herausforderungen der jeweiligen Rennstrecken. Damit traf die Vorhersage von Luc Marchetti, Chef des Herstellers Exagon, ins Schwarze, der sich bereits beim ersten Rennen genau auf diesen Punkt fokussiert hatte: „Die unzähligen unterschiedlichen Mappings konnten wir zuvor mit realistischem Zeit- und Personalaufwand nicht alle checken.“

Wie recht er damit haben sollte, zeigte sich bereits beim zweiten Rennen in Andorra. Ging der erste Tag eindeutig zugunsten

der E-Versionen, sprich von Lagorce und Panis jr. aus, lagen bei schwierigen Eisbedingungen tags darauf die Verbrenner vorn. Mit reichlich Erfahrung und konkrete Einstelldaten der Fahrwerke schoben sich die Renner mit der klassischen Antriebsart wieder in den Vordergrund – allen voran der amtierende Meister, Jean-Baptiste Dubourg, in seinem Renault Captur.

Wie eng der Kampf der Systeme inzwischen wirklich ist, zeigte sich gleich nach dem Jahreswechsel in Isola 2000. Routinier Olivier Panis, der in Andorra pausierte, demonstrierte, dass er noch nichts verlernt hat. Er gewann beide Tage deutlich vor Dubourg und Pernaut.

In Serre Chevalier, unweit von Grenoble, machte dann Dubourg deutlich, dass er seine Vorstellungen in Sachen Titelverteidigung noch nicht ad acta gelegt hatte. Er gewann Tag eins vor Lagorce und Panis jr., Tag zwei stand ganz im Zeichen von Lagorce. Aber auch schon tags zuvor hatte „Franky“, wie er von den Fans genannt wird, gezeigt, dass die E-Flitzer in Sachen Daten und Fahrzeugabstimmung dran sind. Er wies alle in die Schranken und

zeigte ihnen seine Rücklichter. Aber nicht lange und auch im direkten Vergleich mit Dubourg nicht deutlich genug, wie sich am Saisonende zeigen sollte.

Bereits bei den unmittelbar folgenden Läufen in Lans en Vercors ging der Zweikampf, und damit auch der Kampf der Systeme, in eine neue Runde. Und hier bestätigte sich die grundsätzliche Problematik, die sich bereits durch die bisherigen Läufe zog, aufs Neue. Die Strecke zwischen Grenoble und Lyon gilt aufgrund ihres Layouts mit der in die Topographie des Waldes eingebetteten engen wie fahrerisch ausgesprochen anspruchsvollen Kurven als echte Fahrerstrecke. Wer Ambitionen auf den Titel hat, muss sich hier behaupten.

Dubourg setzte all seine Erfahrung aus vielen Jahren Eisrennen ebenso ein wie sein Familienteam. Routine und Knowhow kombiniert mit den bis dahin kontinuierlichen hohen Punktwertungen brachten ihm die Sicherheit, die schwierige Strecke mit der ebenso notwendigen Gelassenheit anzugehen. Denn mit der vielzitierten Brechstange geht es im Vercors nicht. Rund und mit Schwung heißt die



Andreas Bakkerud wurde im Elektro-Renner Fünfter im Show-Finale



Zu Besuch: Rallye-Champion Ogier



Podium: Rallye-Legende Loeb



Jean-Baptiste Dubourg hatte den Titel schon vor dem Finale sicher



Auch ein simpler, breiter Kurs schützt nicht vor Ausrutschern

Devisen. Sich aus zeitraubenden Zweikämpfen herauszuhalten, war das zweite relevante Thema.

Dubourg setzte alles um und gewann den ersten Tag knapp vor Panis jr. Dessen Elektro-Mitstreiter Lagorce kam überhaupt nicht klar und büßte nicht nur rund 30 Punkte ein, sondern konnte damit auch sein ganz großes Ziel der Meisterschaft begraben. Insbesondere auch deshalb, weil Dubourg sich am zweiten Tag hinter Loeb und Olivier Panis mit dem dritten Platz in der Tageswertung wieder ein gutes Ergebnis sichern konnte.

Als der Meister dann auch noch in SuperBesse hoch punktete, war ihm der vierte Titel in Folge nicht mehr zu nehmen. Und ganz Eiskönig, zeigte er befreit vom Druck in der zweiten Tageswertung, dass er auch in diesem Jahr ein ausgesprochen würdiger Titelträger ist: Er holte die maximal mögliche Punktzahl. Daran änderten auch die

vom Reglement vorgesehenen beiden Streichergebnisse nichts mehr, obwohl dadurch Dubourgs direkte Verfolger wieder etwas näherkamen, weil der alte und neuen Champion aufgrund seiner konstant guten Resultate in der Tabelle mehr Federn lassen musste als Lagorce, Panis und Co.

### Noch mal davongekommen

Abgesehen von Dubourgs Demonstration fahrerischer Stärke war die Saison 2018/19 geprägt vom Kräfteressen der Antriebs-Systeme – Elektro versus Verbrenner. Dass Letztere am Ende die Oberhand behielten, kann mit dem Zusatz „noch“ umschrieben werden. Denn mit den in den letzten Wochen und Monaten von Teams und Ausrüster Exagon gesammelten Daten, können schon im nächsten Jahr die „Big Points“ gemacht werden, die in der abgelaufenen Saison noch nicht möglich waren.

Welchen Stellenwert die Eis-

rennen in Frankreich haben, wurde beim finalen Wochenende deutlich. Trotz massiver Zugangskontrollen – außen wie innen – war das Stade de France, mit 80 000 Plätzen größtes Stadion des Landes, am nordöstlichen Stadtrand von Paris gut gefüllt. Die im Mittelpunkt stehenden Stars, die in den letzten drei Jahrzehnten in den Wintermonaten auf dem spiegelglatten Parkett drifteten, waren für viele auf den hinteren Rängen nur via Video-Wände erkennbar.

Internationale Größen wie Rallye-Welmeister Sébastien Ogier und die „Ehemaligen“ wie Dany Snobeck, Jacques Laffite, Henri Pescarolo, Bruno Saby, Yvan Muller und Alain Prost, schauten beim großen Finale vorbei, das Aurélien Panis im Plastic Up wie schon den Saisonauftakt für sich entschied.

Für Rallye-Rekordweltmeister Sébastien Loeb stand die Show im Vordergrund: „Was für eine Ent-

wicklung, wenn man nach 30 Jahren in einem solchen Stadion so ein Event feiert.“

Wie sein letztjähriger Rallye-cross-Kollege Andreas Bakkerud aus Norwegen griff der neunmalige Rallye-Champion Loeb in einem Elektro-Renner selbst ins Lenkrad und musste sich im Show-Finale mit nur einer Sekunde Rückstand Olivier Panis geschlagen geben, ließ aber Meister Dubourg hinter sich, der Dritter wurde. Loeb's Exagon-Teamkollege Bakkerud landete hinter dem konventionell angetriebenen BMW M2 von Dorian Bocolacci auf Rang 5. „Der Zweikampf der Antriebssysteme wird auch in weitere Segmente des Rennsports vordringen, sich etablieren, und so wird sich entscheiden, wohin die Reise geht in den nächsten Jahren“, glaubt Alain Prost.

Die neue, 31. Saison der Trophée Andros startet mit vorausgehenden Testfahrten wieder Ende November. ■

### STADE DE FRANCE FINALE 1

Fahrer	Fahrzeug/Team	Zeit
1. Aurélien Panis	Plastic Up	2.23,189 min
2. Franck Lagorce	Andros Sport	+0,968 s
3. Andrea Dubourg	Renault Captur	+3,217 s

### STADE DE FRANCE FINALE 2

Fahrer	Fahrzeug/Team	Zeit
1. Olivier Panis	Plastic Up	2.18,7052 min
2. Sébastien Loeb	Andros Sport	+1,060 s
3. Jean-Baptiste Dubourg	Renault Captur	+1,574 s

### FINALER PUNKTESTAND

Fahrer	Fahrzeug/Team	Punkte
1. Jean-Baptiste Dubourg	Renault Captur	559
2. Aurélien Panis	Plastic Up	524
3. Franck Lagorce	Andros Sport	520

# Motorradspport-



Monat	Datum	MotoGP	Superbike-WM	Moto3-Junior-WM	Endurance-WM	Gespann-WM	IDM/ ADAC Junior Cup*
Januar	06						
	13						
	20						
	27						
Februar	03						
	10						
	17						
	24		Phillip Island				
März	03						
	10	Doha					
	17		Buriram				
	24						
April	31	Termas de Río Hondo					
	07		Aragón	Estoril			
	14	Austin	Assen				
	21			Valencia	Le Mans	Le Mans	
Mai	28						
	05	Jerez					
	12		Imola		Slovakiaring		
	19	Le Mans		Le Mans			Lausitzring/*
Juni	26						
	02	Mugello					
	9		Jerez	Catalunya	Oschersleben		Oschersleben/*
	16	Catalunya					
Juli	23		Misano				Zolder
	30	Assen				Pannonia-Ring	
	07	Sachsenring	Donington				Sachsenring*
	14		Laguna Seca	Aragón			
August	21					Oschersleben	Nürburgring
	28				Suzuka		Schleiz
	04	Brünn					
	11	Spielberg					Most/*
September	18					Assen	
	25	Silverstone				Rijeka	
	01						
	08		Portimão				Assen/*
Oktober	15	Misano					
	22	Aragón			Le Castellet+		
	29		Magny-Cours	Jerez			Hockenheim/*
	06	Buriram					
November	13		El Villicum	Albacete			
	20	Motegi				Navarra	
	27	Phillip Island	Doha				
	03	Sepang					
Dezember	10			Valencia			
	17	Valencia					
	24						
	01						
Dezember	08						
	15				Sepang+		

\* Endurance-WM-Saison 2019/2020, Termin Sepang noch nicht endgültig

# Termine 2019

 <b>Motocross-WM</b>	 <b>Supercross-WM</b>	 <b>Enduro-WM/ Superenduro-WM*</b>	 <b>Speedway Eisspeedway-GP*</b>	 <b>Langbahn-WM</b>	 <b>MX Masters</b>	 <b>Enduro-IDM</b>	 <b>Specials</b>
	Anaheim I (5.1.) Glendale (12.1.) Anaheim II (19.1.) Oakland (26.1.) San Diego (2.2.) Minneapolis (9.2.) Arlington (16.2.) Detroit (23.2.)	Riesa/D* (5.1.)  Madrid/E* (26.1.)  Budapest/H* (9.2.)  Bilbao/E* (9.3.)					Rallye Dakar (07.-17.01.)
Neuquén/RA	Atlanta (2.3.) Daytona (9.3.) Indianapolis (16.3.)		Berlin/D* (2./3.3.)  Inzell/D* (16./17.3.)			Uelsen (9./10.3.)	200 Meilen von Daytona
Matterley Basin/GB	Seattle (23.3.)	Dahlen/D (22.-24.3.)	Heerenveen/NL* (30./31.3.)			Dahlen (23./24.3.)	
Valkenswaard/NL	Houston (30.3.)						
Pietramurata/I	Nashville (6.4.) Denver (13.4.)				Fürstlich Drehna/D		
	East Rutherford (27.4.)						
Shanghai (01.05.)	Las Vegas (4.5.)	Valpacos/P (3.-5.5.)					
Mantova/I		Santiago de Compostela/E (10.-12.5.)	Warschau/PL (18.5.)				
Agueda/P							
St.-Jean-d'Angély/F							TT Isle of Man (25.5.-7.6.)
Orlyonok/RUS			Krsko/SLO (1.6.) Abensberg/D (Q, 10.6.)	Herxheim/D (30.05.)	Möggers/A		
Kegums/LV		Ajaccio/F (14.-16.6.) Rovetta/I (21.-23.6.)	Prag/CZ (15.6.)	La Réole/F (15.6.)			
Teutschenthal/D				Marianske Lazne/CZ (Quali, 29.6.) Mühlendorf/D	Mölln/D		Southern 100 IoM (8.-11.7.)
Palembang/ID			Hallstavič/S (6.7.)				
Semarang/ID					Tensfeld/D		
Loket/CZ							
Lommel/B			Wrocław/PL (3.8.)				X Games (1.-4.8.)
					Gaildorf/D	Burg (10./11.8.)	
Imola/I			Májlilla/S (17.8.)				Classic TT IoM (17.-26.8.)
Uddevalla/S				Scheeßel/D (Quali)		Waldkappeln	
			Teterow/D (31.8.) Vojens/DK (7.9.)			Bielstein/D	
Afyonkarahisar/TR		Uhlirské Janovice/CZ (13.-15.9.)		Morizes/F (7.9.)			
					Holzgerlingen/D		
Hongkong/HK			Cardiff/GB (21.9.)	Roden/NL			Motocross d. Nat. Assen/NL
		Ambert/F (27.-29.9.)					
			Torun/PL (5.10.)				
						Zschopau (12.10.)	
						Tuchheim (26.10.)	
							Portimão/P (ISDE, 11.-16.11.) Macao-GP

Feuer frei: Einen Vorgeschmack auf die Saison gab es beim Clash (Rennbericht siehe rechts)

# Green, green, green!

Am Sonntag startet die NASCAR Cup Series in die neue Saison. Bei der 61. Ausgabe des Daytona 500 gibt es einige Neuerungen – sowohl personell als auch bei den Autos.

Von: **Michael Bräutigam**

Die größten personellen Änderungen sind aufmerksamen MSA-Lesern spätestens seit Ausgabe 5 bekannt. Die wichtigsten Verschiebungen trotzdem noch mal in der Übersicht: Martin Truex Jr. wechselt Toyota-intern zu Joe Gibbs Racing. Daniel Suárez, den Truex bei JGR verdrängt, übernimmt das Stewart-Haas-Cockpit von Kurt Busch, der wiederum bei Chip Ganassi Racing den Platz von Jamie McMurray einnimmt.

Ryan Newmans Wechsel von Ganassi zu Roush Fenway schafft Platz für den Nachwuchs. Daniel Hemric, Newmans Nachfolger, ist neben Ryan Preece (JTG Daugherty Racing) und Matt Tifft (Front Row Motorsports) einer von drei Neulingen, die um den Titel des „Rookie of the Year“ kämpfen.

## Bye-bye, Restrictor Plate

Neben einigen weiteren Verschiebungen bei den kleineren

Teams und den Crew Chiefs sorgen aber auch neue technische Regularien für neue Würze. Der Wegfall der Restrictor Plates ist dabei die wohl einschneidendste Änderung. Letztmalig werden die mit Löchern versehenen Platten beim Daytona 500 in den Ansaugtrakt der V8-Boliden geschraubt. Danach kommen nur noch „Tapered Spacer“ zum Einsatz, je nach Strecke mit 1,17 Zoll oder 0,922 Zoll dicken, konischen Luftdurchlässen. Vereinfacht gesagt: Statt vier Löchern gibt es nun vier Trichter, die die Luft zum Motor führen.

Der 1,17-Zoll-Spacer wurde bereits 2015 eingeführt, um die Motorleistung von ca. 850 auf zuletzt rund 750 PS zu beschneiden. Mit dem 0,922-Zoll-Spacer wird die Leistung um weitere

rund 200 PS gedrückt. Dieser soll vor allem auf den Intermediate-Ovalen eingesetzt werden. Insgesamt wird die Leistung bei 22 von 36 Rennen beschnitten.

In Daytona wird zunächst aber eben noch mal mit Restrictor Plate und damit rund 450 PS gefahren. Dank des ebenfalls neuen Aero-Pakets dürfte das diesjährige Feld noch enger gepackt sein als bisher schon. Unter anderem kehrt der größere, acht Zoll hohe Heckspoiler zurück, der die Autos zum einen verlangsamt, zum anderen den Windschatteneffekt erhöht. Der obere Teil des Spoilers ist dabei durchsichtig, damit die Fahrer nach hinten nicht „blind“ sind.

Eine weitere einschneidende Aero-Änderung ist die Einführung neuer Luftschächte, die die

Luft an den Vorderrädern vorbeileiten und so ebenfalls den (speziell den seitlichen) Windschatteneffekt erhöhen. Generell sind die Schächte bei Rennen mit kleinem Spacer im Einsatz, es gibt jedoch bei fünf Rennen eine Ausnahme (u. a. Pocono), sodass diese nur bei 17 Rennen zum Einsatz kommen. Ein zwei Zoll großer Überhang an der Frontlippe und eine breitere Kühlerwanne (die sich nach hinten verjüngt) sollen mehr aerodynamischen Abtrieb generieren.

## Disqualifikation möglich

Die neuen Aero-Regeln machen die Autos wieder stabiler, nachdem die Aero zuletzt immer weiter beschnitten wurde. Vielleicht ein Vorteil für die Rookies.

Last, but not least gibt es auch im sportlichen Reglement eine ganz wichtige Neuerung: So müssen die Top 3 eines jeden Rennens noch vor der Siegerehrung zur technischen Nachkontrolle. Besteht das Auto diese Prüfung nicht, wird es disqualifiziert. Bislang durften die Fahrer Punkte und Sieg behalten, lediglich die „Begleiterscheine“ (z. B. der direkte Playoff-Einzug) fielen unter Umständen weg. Nun also kann niemand mehr ein Rennen mit faulem Auto gewinnen. Alles in allem versprechen die Änderungen vor allem eines: enges und faires Racing! ■



Neu in der 19: Der 2017er-Champ Martin Truex Jr. fährt für Joe Gibbs Racing

# Regen, Crash und Diskussionen

Jimmie Johnson (Chevrolet) ist der erste Cup-Rennsieger 2019. Beim nicht zur Meisterschaft zählenden „Clash“ gewann er aber nicht ohne einen faden Beigeschmack.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**as aus sportlicher Sicht zu vernachlässigende Einladungsrennen am Sonntag vor dem Daytona 500 bot allerlei Gesprächsstoff. Gleich dreimal wurde die rote Flagge wegen einsetzendem Regen herausgeholt und das auf 75 Runden angesetzte Rennen nach letztlich 59 Umläufen vorzeitig beendet.

Doch nicht nur Petrus sorgte für Gesprächsstoff. Speziell der Rennsieger musste hinterher harte Kritik einstecken. Denn der siebenfache Cup-Champion Jimmie Johnson wurde von den meisten Beobachtern als Schuldiger am „Big One“ in Runde 55 ausgemacht. Im Führungskampf mit dem lange Führenden Wood-Brothers-Neuzugang Paul Men-

ard (Ford) zog Johnson aus dem Windschatten heraus und machte dabei einen gerade ausreichenden Schlenker, um das Heck des Rivalen zu erwischen. Der drehte sich weg und riss 15 weitere Autos mit ins Verderben.

Angesichts des 20 Starter kleinen Feldes blieben demnach vier Protagonisten übrig, die ohne Blessuren davonka-

men: Johnson, Ganassi-Neuzugang Kurt Busch (Chevrolet) sowie das Penske-Ford-Duo bestehend aus Meister Joey Logano und Ryan Blaney.

In der folgenden Gelbphase setzte zum dritten Mal Regen ein, nachdem zuvor schon zweimal mit Rot pausiert werden musste. Diesmal aber gab es keinen Restart und Johnson wurde zum

Sieger des Rennens erklärt. Damit beginnt die Zusammenarbeit mit seinem neuen Crewchief Kevin Meendering zumindest auf dem Papier perfekt, es war sein erster Sieg überhaupt seit Dover 2017. „Es tut mir leid für all die Teams, die Autos verloren haben“, so ein zerknirschter Johnson, der dennoch sichtlich erleichtert über den Sieg war. ■



Endlich wieder in Jubelpose: Jimmie Johnson beendete beim Clash seine Durststrecke, sorgte aber für Diskussionen

Qualifying Daytona 500

## Hendrick völlig dominant

Zum fünften Mal in Folge geht die Daytona-Pole an Hendrick Motorsports. Die vier Chevy Camaros belegten die Top 4, William Byron beschert Chevrolet die 700. Cup-Pole.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**ie Chevrolet-Vorzeigetruppe ist wieder da. Zumindest lässt das Qualifying-Ergebnis das vermuten. Mit William Byron und Vorjahres-Polesetter Alex Bowman belegt man nicht nur die erste Startreihe, auch die beiden Plätze dahinter gingen im Einzelzeitfahren an Hendrick-Piloten: Jimmie Johnson und Chase Elliott. Doch im bekannten Modus sind nur die ersten beiden Plätze gesetzt,

Johnson und Elliott müssen sich ihre Startpositionen in ihren jeweiligen Duel-Rennen am Donnerstag noch erkämpfen.

Die Startnummer 24 ist scheinbar ein gutes Omen für die Daytona-500-Pole. 2015 holte Jeff Gordon den Top-Startplatz, 2016 und 2017 sein Nachfolger Elliott. Der fährt seit 2018 in der Startnummer 9, während Byron nun in seinem zweiten 500-Anlauf die erste Cup-Pole gelang – und dann auch noch beim ersten Rennen mit seinem neuen Crewchief Chad Knaus. Der 21-Jährige ist ein echtes Phänomen: Noch vor sechs Jahren fuhr er ausschließlich Rennsimulationen. Erst mit 15 begann er im realen Motorsport und legte einen steilen Aufstieg hin. Unter anderem wurde er in allen drei NASCAR-Topligen „Rookie of the Year“, so auch 2018 bei seiner Cup-Premiere. ■



In sechs Jahren vom Rennsimulator zur Daytona-500-Pole: William Byron

DTM

# Zu sechst beim Finale?

Schon in diesem Jahr könnten sich Autos von sechs verschiedenen Herstellern in einem offiziellen DTM-Rennen um Positionen streiten. Die Pläne für gemeinsame Rennen mit der Super GT gedeihen.

Von: **Michael Bräutigam**



Mögliches Szenario fürs Finale: Sechs Marken gemeinsam auf der Strecke

**F**est steht, dass sich aufgrund der Rennkalender von DTM und Super GT nur ein sogenannter Joint Event – voraussichtlich nach Ende der jeweiligen Saisons im November – statt wie ursprünglich angedacht derer zwei umsetzen lässt. Trotzdem: „Es ist nach wie vor der Plan, dass Autos aus der DTM und der Super-GT-Serie in diesem Jahr zweimal gegeneinander antreten“, heißt es in einem Statement der ITR. Denn: Der japanische Gegenbesuch soll schon

davor über die Bühne gehen. An einem DTM-Wochenende soll je ein Auto von möglichst allen drei in der Super-GT-Topklasse vertretenen Hersteller (Nissan/Lexus/Honda) in beiden Rennen am Start stehen. „Um welche Veranstaltung es sich handeln könnte, steht noch nicht fest“, liest sich das Statement weiter.

Am wahrscheinlichsten scheint das fürs Saisonfinale in Hockenheim. Dazu bedürfte es, wie bei

Sébastien Ogier in Spielberg 2018, einer Ausnahmegenehmigung, da Gaststarts in den letzten drei Events eigentlich nicht mehr erlaubt sind.

Doch diese Formalie wird im Zuge der Harmonisierung mit Fernost kaum eine Hürde darstellen. Außerdem darf man auf einen F1-Weltmeister hoffen: Jenson Button, Super-GT-Champion 2018, ist ein möglicher Honda-Pilot für den Gaststart. ■

WTCR

# Audi-„Quattro“ steht

Audi hat vergangene Woche seine vier Piloten für die WTCR 2019 bestätigt. Neben drei bekannten Größen greift auch TCR-Germany-Aufsteiger Niels Langeveld ins Lenkrad.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**ie Bestätigung von Jean Karl Vernay und Gordon Shedden bei WRT war eine Formalie. Die beiden RS 3 LMS der belgischen Truppe werden in diesem Jahr aber wieder deutlich babyblauer daherkommen, nachdem Lukoil als einer der zwei Hauptsponsoren abgesprungen ist. Demnach startet man 2019 nur noch als Leopard Racing Team Audi Sport.

Bei der regelbedingt geschrumpften Comtoy-Mannschaft ist die erneute Verpflichtung von Frédéric Vervisch, speziell nach der starken zwei-



Endlich auch offiziell bestätigt: Die Leopard-Fahrer Shedden (l.) und Vernay

ten Saisonhälfte, keine Überraschung. Sehr wohl aber die Beförderung von Niels Langeveld in den Weltcup. Der Niederländer wurde 2018 Gesamtdritter der ADAC TCR Germany. „Wir haben uns dazu entschieden, einen erfolgreichen Piloten aus unserem Kundensportprogramm in den Kader von Audi Sport aufzunehmen“, sagt Audi-Kundensportlei-

ter Chris Reinke zur Verpflichtung des Aufsteigers.

In der WTCR gibt es zudem eine weitere Personalie zu vermelden: Qinghua Ma startet im zweiten Mulsanne-Alfa neben Kevin Ceccon. Damit sind knapp acht Wochen vor Saisonstart 21 Fahrer offiziell bestätigt. Nicht mitgezählt Tom Coronel, der seinen Verbleib angekündigt hat. ■

## NACHRICHTEN

### DTM: DI RESTA UND HABSBURG BEI ASTON?

Für die DTM-Neulinge von Aston Martin kursierten bereits viele Namen, wenn es um die Cockpitvergabe geht. Nun hat MSa aus sicherer Quelle erfahren, dass Paul di Resta als einer der Fahrer feststehen soll. Mit dem Österreicher Ferdinand Habsburg (zuletzt in der F3-EM unterwegs) soll auch schon ein zweiter Pilot verpflichtet worden sein.

### TCR GERMANY: WEITERE STARTER STEHEN FEST

IMC Motorsport hat zwei Opel Astra TCR gekauft und wird diese in der TCR Germany einsetzen. Das Meisterauto von Hari Proczyk wird von Steve Kirsch pilotiert, das zweite Cockpit wird noch vergeben. Schon bekannt ist, dass das Team Honda ADAC Sachsen in bekannter Besetzung mit Mike Halder und Dominik Fugel antritt. Ebenfalls fix ist der Einstieg von Pyro Motorsport aus Großbritannien. Sie setzen ein bis zwei Autos ein. Patrick Sing kommt mit einem Hyundai in die TCR Germany. Jasmin Preisig wechselt als neue Amag-Botschafterin von Opel zu VW. In welchem Team sie fährt, ist noch offen. Auch Lukas Niedertscheider wird wieder starten, hier sind aber sowohl Auto als auch Team noch nicht entschieden. Entgegen anders lautender Meldungen, auch von offizieller Stelle, wird Luca Engstler übrigens nicht (!) erneut am Start stehen. Er wird wohl in die TCR Europe wechseln.

### TCR ME: RENÉ MÜNNICH IST NEUER MEISTER

René Münnich (Honda) ist nach Josh Files und Luca Engstler der dritte Meister der TCR Middle East. Auch beim Finale in Dubai gewann er beide Rennen, womit er – gegen überschaubare Konkurrenz – alle Sprintrennen der Serie für sich entschied und souverän den Titel einfahren konnte. In den Langstreckenrennen fuhr er jeweils nur die Mindestdistanz, um gewertet zu werden.

# 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.

Daniilo Petrucci: Am zweiten Tag lange hinter Andrea Dovizioso hergefahren, einen Tag später neue Rekordmarke für Sepang gesetzt



# Rotes Lauffeuer

Vier Ducatis an der Spitze der Zeitenliste: Die Italiener schockten die Konkurrenz mit ihrem Speed. Doch die Pace von Maverick Viñales und der Einsatz des angeschlagenen Marc Márquez waren genauso eindrucksvoll.

Von: **Imre Paulovits**

Er ist einfach unglaublich. Über den ganzen Winter hatten sich Fans und Experten gleichermaßen die Frage gestellt: Wie sehr wird die Schulter-OP, nach der er seine Beweglichkeit, seine Kraft und seine Feinmotorik wiederfinden muss, Marc Márquez einbremsen? Als der erste Testtag begann, beantwortete er diese Frage auf seine Art: Mit der Bestzeit!

Doch dann musste auch der siebenfache Weltmeister erkennen, dass er nur ein Mensch ist,

er hatte sich etwas übernommen. Und am zweiten Testtag hatte er bereits Angst, den Test vorzeitig abbrechen zu müssen. Er schaffte es aber doch noch bis zum Ende. „Am dritten Tag ging es mir wieder besser“, resümierte der Spanier erleichtert. „Ich konnte zwar nicht in meinem gewohnten Stil fahren, habe aber eine Position und einen Rhythmus gefunden, der angenehm war, und damit bin ich gut über die Distanz gekommen. Ich habe auch alles durchtesten können, was wir wollten, nur halt in weniger Runden. Auch für einen Zeitenangriff hat es nicht gereicht. Ich hoffe, dass ich bis zum nächsten Test wieder besser in Form sein werde.“ Die Mediziner sind mit dem Fortschritt der Genesung mehr als zufrieden, aber der Weltmeister hätte es gern etwas schneller.

## Ducati-Power regiert

So fehlte den Ducatis ihr gewohnter Herausforderer. Und die italienischen Bikes, die schon zum Schluss der letzten Saison

so stark gewirkt hatten, spielten ihr Potenzial voll aus. Daniilo Petrucci fuhr am zweiten Tag einen Longrun gemeinsam mit Andrea Dovizioso, konnte mit dem Vizeweltmeister bis zum Schluss mithalten, und am Morgen des letzten Tages, als es noch „kühl“ war, brannte er eine Zeit hin, die um mehr als sechs Zehntel schneller war als die bereits sensationelle Bestmarke von Jorge Lorenzo aus dem Vorjahr.

„Das Tempo der Ducatis ist auf einer schnellen Runde beeindruckend, da kommen wir nicht mit. Aber in den Rennen wird es anders sein, da sind wir stark.“

Alex Rins

Sechs Fahrer sollten schließlich Lorenzos 2018er Zeit unterbieten. Aber trotz aller Entwicklung, die die Maschinen und die Reifen seit letztem Jahr durchlaufen haben, war dies nur möglich, weil es erstmals seit einem Jahrzehnt an keinem der Tage geregnet hatte. Deshalb war zum Schluss mehr Gummi auf der Strecke als je zuvor seit der Neuasphaltierung.

Petrucci war trotzdem überglücklich mit seiner Zeit. „Es ist immer schön, wenn man ganz vorne ist“, so der 28-jährige Italiener. „Aber was mich noch viel mehr freut, ist, dass bei der Rennsimulation die Reifen nach 20 Runden noch so gut wie neu waren. Sie waren bislang immer mein größtes Problem.“

Doch die eigentliche Sensation war der zweite Platz von Moto2-Weltmeister Francesco „Pecco“ Bagnaia. In Valencia fehlten ihm 0,6 Sekunden zur Spitze, in Jerez 0,3, in Sepang hat er die Bestzeit um ganze sechs Hundertstel verfehlt. „Ich habe viel von dem Mo-



DUCATI



Maverick Viñales: Am zweiten Tag Schnellster und sehr gute Rennpace



Marc Márquez: Mit operierter Schulter Übermenschliches geleistet

REPSOL

torrad verstanden. Vor allem, wie man es fahren muss“, freute sich Bagnaia. „Man muss es früher aufstellen und die Beschleunigung nutzen. Mittlerweile fahre ich sie so, wie man es sollte. Ich wollte unter zwei Minuten kommen, aber dass ich schließlich so schnell sein würde, das hätte ich nicht gedacht.“ Bei der Zeitenjagd kommt es auf den Grip am Rand des Reifens an, der als Erstes nachlässt. Ihn zu nutzen, regelt bei einem Moto2-Umsteiger das natürliche Fahrgefühl, aber der Speed des 22-jährigen Italiens war mehr als beeindruckend. „Peccos Zeit ist unglaublich“, bescheinigte ihm auch sein Mentor Valentino Rossi. „Für mich selbst kann ich nur hoffen, dass er in den Rennen nicht so schnell sein wird, sonst habe ich ein Problem.“

### Viñales und Rins konstant

Rossi selbst war mit seinen Fortschritten nicht ganz zufrieden. „Eine Sache hat nicht so viel gebracht, wie wir erhofft hatten“,

gab der Ex-Weltmeister zu. Dafür lief es bei seinem Teamkollegen Maverick Viñales umso besser. Der 24-jährige Spanier war am zweiten Tag Schnellster. Und wie er während seiner Rennsimulation konstante 1.59er-Zeiten aus dem Ärmel schüttelte, beeindruckte alle. „Ich habe das Gefühl wieder, das ich mit der Yamaha ganz zu Beginn hatte“, frohlockte Viñales. „Die M1 hat ihre DNA zurück, wir brauchen nur noch eine noch sanftere Leistungsannahme.“

Wenn er auch die Zeitenjagd am letzten Tag verpasste und so in der Tabelle nur Zwölfter war – der Speed von Suzuki-Werksfahrer Álex Rins beeindruckte die Konkurrenz umso mehr. „Wir haben viele Dinge probiert, die sich positiv ausgewirkt haben“, freute sich Rins. „Unser Paket ist viel besser für das Rennen. Die Ducatis sind zwar auf einer Runde sehr schnell, da kommen wir nicht mit. Aber im Rennen wird es ganz anders aussehen, denn da sind wir stark.“ ■

## ERGEBNISSE

### MotoGP-Test Sepang (MAL), 06.–08.02.2019, Bestzeiten

1.	Daniilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP19	1.58,239	151 Runden
2.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP18	1.58,302	122
3.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP19	1.58,366	147
4.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP19	1.58,538	145
5.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1.58,644	205
6.	Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1.58,780	165
7.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1.59,022	161
8.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.59,141	184
9.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.59,148	176
10.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1.59,155	169
11.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.59,170	105
12.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.59,180	197
13.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	1.59,368	177
14.	Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP18	1.59,485	175
15.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1.59,486	172
16.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.59,497	200
17.	Johann Zarco (F)	KTM RC16	1.59,640	163
18.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	1.59,751	168
19.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	1.59,949	158
20.	Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP18	2.00,378	137
21.	Andrea Iannone (I)	Aprilia RS-GP	2.00,510	75
22.	Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	2.00,523	99
23.	Hafizh Syahrin (MAL)	KTM RC16	2.00,766	123
24.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZR-M1	2.00,965	104
25.	Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	2.00,990	159
26.	Bradley Smith (GB)	Aprilia RS-GP	2.00,995	56
27.	Katsuyuki Nakasuga (J)	Yamaha YZR-M1	2.01,243	146
28.	Takuya Tsuda (J)	Suzuki GSX-RR	2.03,276	22

# Sechs statt neun Testtage lassen die Köpfe rauchen

Die Zeit bis zum ersten Grand Prix wird knapp. Daher probierten die Hersteller in Sepang meist mehrere Strategien für denselben Bereich.

Von: **Neil Spalding**

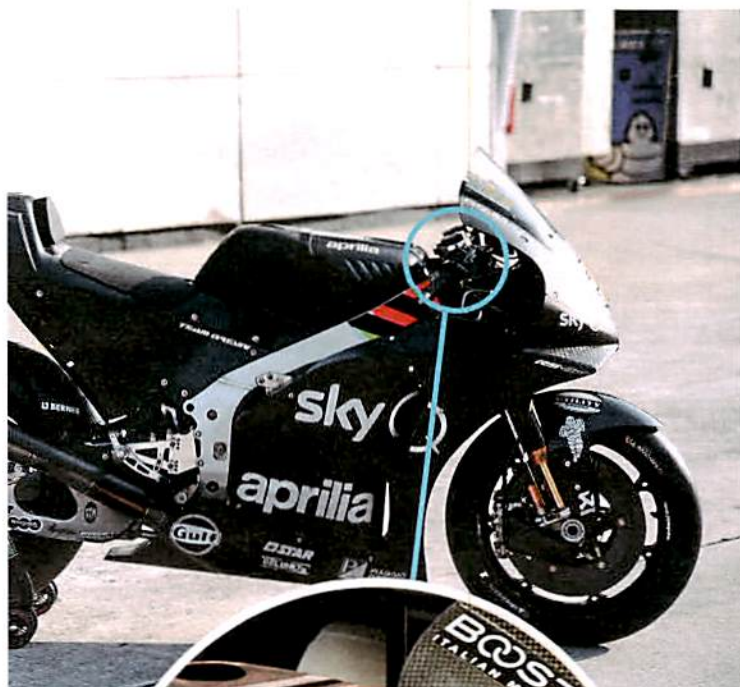
**N**ur noch sechs statt neun Testtage bis zum ersten Rennen – das bedeutet für die Techniker Kopfschmerzen. Viele mussten sich bei der Festlegung auf die endgültige Motorspezifikation zumindest den ersten Tag in Sepang Zeit lassen. Das hatte zur Folge, dass viele Teile auf spekulativer Basis

erstellt wurden, um mit allen Teilen gerüstet zu sein, die man für den eigentlichen Zusammenbau benötigt. Weniger Testtage als Sparmaßnahme? Fehlanzeige.

## Das richtige Paket finden

Aprilia hatte für die beiden Werksfahrer und Testpilot Bradley Smith je ein 2019er und ein

2017er Fahrwerk mitgebracht sowie die späten 2018er Motoren mit weniger Höchstleistung und gutem Druck von unten und effektiver Drehzahlmitte. Für Doha wird man die neue Motorspezifikation dabei haben, mit der man die Saison beginnt. Der neue Rahmen hat wie in den letzten Jahren eine abschraubbare vor-



## Aprilia

Das neue Motorrad von Aprilia hat den Motor mit dem letzten Stand von 2018 und ein neues Fahrwerk, das auf dem von 2017 basiert. In Sepang kam eine neue Variante des Rahmens mit steiferem Hauptprofil und einer stärker verstreuten vorderen Motoraufhängung. Auch bei der Aerodynamik geht man neue Wege.

## Ducati

In Sepang hatte der Hersteller aus Bologna zwei unterschiedliche Rahmen, die sich bei der Anbindung des Lenkkopfes und am Hauptprofil voneinander unterscheiden. Es gab auch unterschiedlich große Behälter für den Massedämpfer, was darauf schließen lässt, dass gar mit zwei verschiebbaren Massen gearbeitet wird.

dere Motoraufhängung. Aber das Hauptprofil ist klar stärker als beim 2017er Modell. Die mehr hecklastige Gewichtsverteilung des 2018er Modells hat man verworfen. Für den letzten Tag war man auf Espargaró und Smith beschränkt, weil Iannone nach einer Zahnentzündung und der langen Antibiotika-Behandlung lieber aussetzte.

An den ersten beiden Tagen verglichen die Ducati-Techniker Rahmen und Motoren-Spezifikationen, dementsprechend waren die Zeiten da langsamer. Dann schossen die Ducatis aber gleich an die Spitze, und es war beeindruckend, wie schnell sie waren. Die GP19 gab es mit zwei ver-

schiedenen Rahmen: Einer mit einer dünnen oberen Platte vom Hauptprofil zum Lenkkopf, der andere mit einer stärkeren Verbindung und Verstärkungen aus großen Aluminium-Blechen im Kniebereich des Fahrers. Es gab auch neue Schwinge, die vorn massiver wirkten und wohl hinten etwas mehr nachgaben, um das meiste aus den temperatur-empfindlichen Hinterreifen herauszuholen.

Jack Miller probierte eine noch größere Box für den Masse-dämpfer. Vermutlich sind darin gleich mehrere Gewichte, die man verschieben kann, um so mehrere Frequenzen herauszu-filtern. Ebenso befand sich an den

! **Honda hat durch das Erstarren von Ducati einen neuen Weg bei der Motorenentwicklung genommen. Mit drei angeschlagenen Werksfahrern bleibt nun viel Testarbeit an Stefan Bradl hängen.**

Werksmotorrädern auch die Ver-stellschraube an der oberen Gabelbrücke, mit der man die hintere Fahrhöhe ändern kann – vermutlich, um die Änderung des Schwerpunktes mit leerem Tank zu kompensieren. Gleich nachdem Danilo Petrucci die Bestzeit markiert hatte, arbeitete er wieder mit der Bremsabstützung, die man in Jerez gesehen hatte. Damit soll per Bremspedal der Hinterreifen in den Asphalt gedrückt werden. Aber bis die Fahrer das richtig raushaben, müssen sie damit üben.

Honda hat das Problem, dass sich alle drei Werksfahrer von Verletzungen erholen und Jorge Lorenzo Sepang gar aussitzen >>



## Honda

Beim Arbeiten an der Motorspezifikation hatte Honda in Sepang unterschiedliche Auspuffe dabei. Auch die Sitzverkleidung war neu. Bei einer Variante gab es eine kleine Box, die unter dem Sitz angeschraubt war. Man kann davon ausgehen, dass nun auch Honda mit Masse-dämpfern experimentiert.



## KTM

Mit drei neuen Fahrern und vielen neuen Technikern probierte KTM viele Variationen des bisherigen Materials. Mika Kallio testete auch Neuerungen, darunter eine Verkleidung, mit deren Luftauslässen man versucht, eine effizientere Hitzeableitung zu erzielen, ohne den Luft-widerstand zu erhöhen.

>> musste. Der weltgrößte Hersteller konzentriert sich darauf, möglichst wenig auf Ducati auf den Geraden zu verlieren, damit ihre Fahrer aus dem Windschatten angreifen können, und sucht nach Spitzenleistung. Dadurch, dass dafür die Luft nun direkt durch den Lenkkopf geleitet wird, verlieren sie ihren Vorteil, den sie mit den langen Leitungen neben dem Rahmen hatten, denn durch diese konnten sie das mittlere Drehmoment feintunen.

Die neue Verkleidung hat eine spitzere Nase und mehr Seitenfläche für mehr Topspeed – dadurch wird sie wohl schwieriger umzulegen sein. Die Anordnung der neuen Flügel sollten dem

wohl etwas entgegenwirken. Auf der Fahrwerks-Seite hat Honda weiter an der Karbonschwinge gearbeitet, die wohl eine andere Resonanzfrequenz hat als die Schwinge aus Aluminium und den Reifenverschleiß senkt.

Stefan Bradl und Marc Márquez hatten für zwei Outings auch ein Motorrad, an dem eine kleine Dose in der Art von Ducati unter dem Sitz angebracht war. Diese sollte zusammen mit dem Gewicht, das man zwischen Fahrer und Sitzverkleidung legen kann, als Massedämpfer arbeiten.

### Viel zum Probieren

KTM hatte angeblich 17 Tonnen Material nach Sepang gebracht,

„Wir waren in Sepang zwar die Schnellsten, aber Márquez war angeschlagen und Lorenzo gar nicht da. Wir werden in Katar wieder neue Sachen probieren und weiter an unseren Details arbeiten.“

Gigi Dall'igna

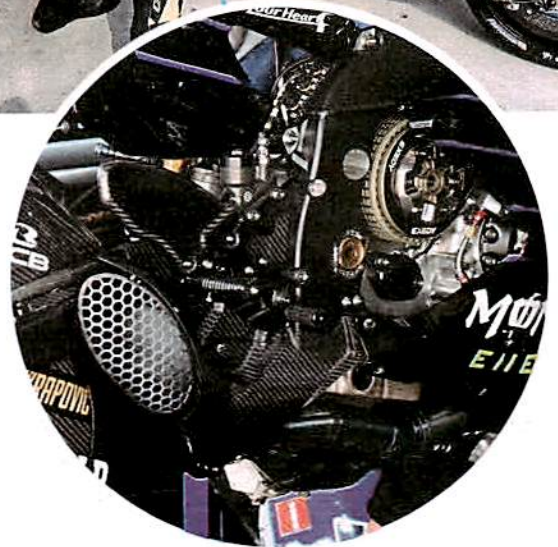
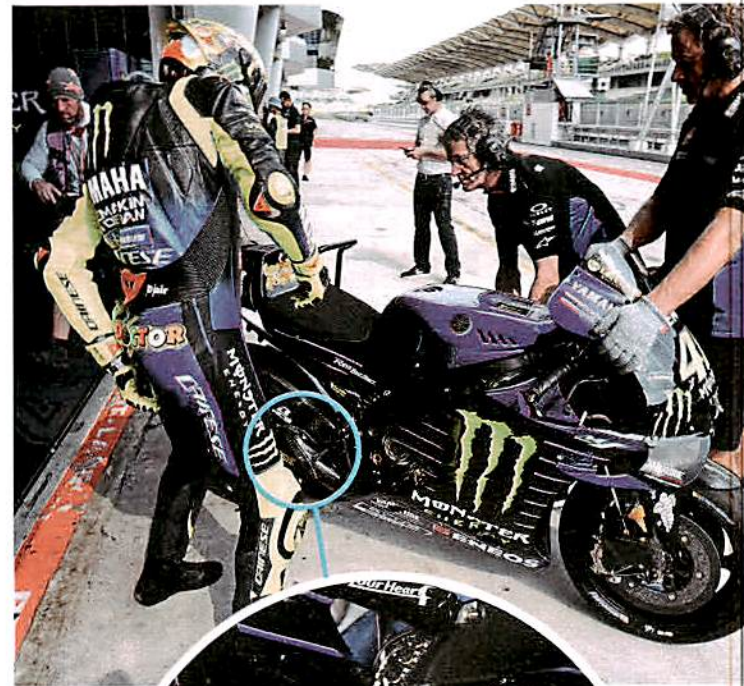
wobei auch ältere Fahrwerks-Varianten mit dem neuen Motor getestet wurden, weil sie jetzt vielleicht besser arbeiten könnten. Die neuen Motoren haben wohl mehr Schwungmasse. Diese glättet zwar die Gasannahme, aber wenn sie zu schwer wird, werden die Beschleunigung und das Handling beeinträchtigt.

Mit drei neuen Fahrern und drei neuen Crewchiefs ist eine Menge Erfahrung ins Team gekommen – vor allem, was die ebenfalls mit der rückwärts-drehenden Kurbelwelle arbeitende Yamaha betrifft. Dass zum Schluss die Fahrer des Tech3-Teams so ziemlich auf einer Höhe mit dem Werksteam waren, war ein im-



## Suzuki

Der Hersteller aus Hamamatsu experimentiert seit geraumer Zeit mit unterschiedlichen Rahmen- und Motorvarianten mit und ohne Kohlefaser-Verstärkung. In Sepang hatten sie die Variante von Valencia ohne Karbon-Versteifung mit der alten Variante der vorderen Motorenaufhängung kombiniert.



## Yamaha

Die einstigen Weltmeister versuchen nach dem letztjährigen Motoren-Desaster, die Spezifikation bis zum Saisonbeginn sehr genau zu bestimmen. In Sepang wurde viel an der Elektronik gearbeitet, und unterschiedliche Auspuffe wurden probiert. Dazu gab es viele Long-runs zum Bestimmen des Reifenverschleißes.

menser Gewinn. Man sah bei KTM einen neuen Sitz, so etwas wie den Beginn eines Massedämpfers und neue Auspuffe mit schräg abgeschnittenen Enden. Es gab auch neue Flügel und beim Testteam eine neue Seitenverkleidung.

Suzuki probierte am ersten Testtag unterschiedliche Motorspezifikationen, dafür sprachen die leicht unterschiedlichen Auspuffe. In Valencia hatte man bei Suzuki einen Rahmen ganz ohne Karbon-Verstärkung und mit verstärktem Bereich um die Schwingenlagerung sowie anderem vorderen Motorenhalter gesehen. Dieser Rahmen tauchte in Sepang mit der alten Motorenhalterung auf. Es gab auch eine neue Ver-

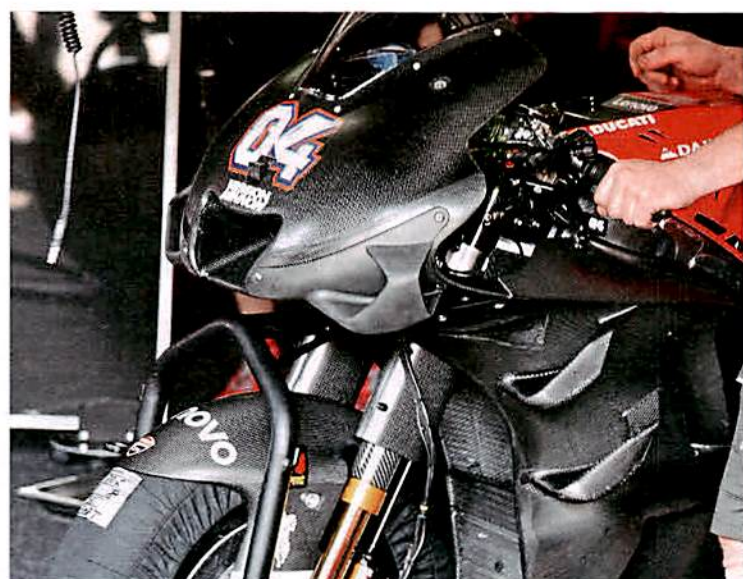
kleidung, bei der die Unterseite des Verkleidungskopfes weiter nach vorn reicht, sowie zwei Flügelvarianten mit einem oberen und einem unteren Flügel. Bei der ersten Version war der Abstand zwischen den beiden Elementen enger, bei der zweiten das untere Element größer.

Da die Michelin-Reifen den Edge-Grip, der für hohe Kurvengeschwindigkeit nötig ist, nicht über die Renndistanz bieten, hat Yamaha in den letzten beiden Jahren versucht, die Strategie zu ändern und wie die Konkurrenz ein Motorrad zu bauen, das man in den Kurven spitzer fährt. Bei der Motorspezifikation für 2018 taten sie zu viel des Guten, im

! Im 2019er Reglement wurden die Flügelflächen genauer beschrieben, man darf keine Teile mehr weglassen, und es gibt nur noch die Möglichkeit eines Updates während der Saison.

Streben nach besserer Beschleunigung hatte er zu wenig Schwungmasse. Seither wurden zwei Motorvarianten probiert, in Sepang kam nun eine dritte, die die Vorteile der beiden vorherigen vereinen soll.

So wurde in Sepang noch viel Zeit mit der Abstimmung der Elektronik verbracht. Aber da nun beide Fahrer den gleichen Weg bei Yamaha für richtig befinden, kann man davon ausgehen, dass nun wieder der Fahrwerksentwicklung mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird. Zumal mit Takahiro Sumi jetzt der ehemalige Fahrwerks-Entwicklungsleiter zum Gesamt-Projektleiter der M1 bestimmt wurde. ■



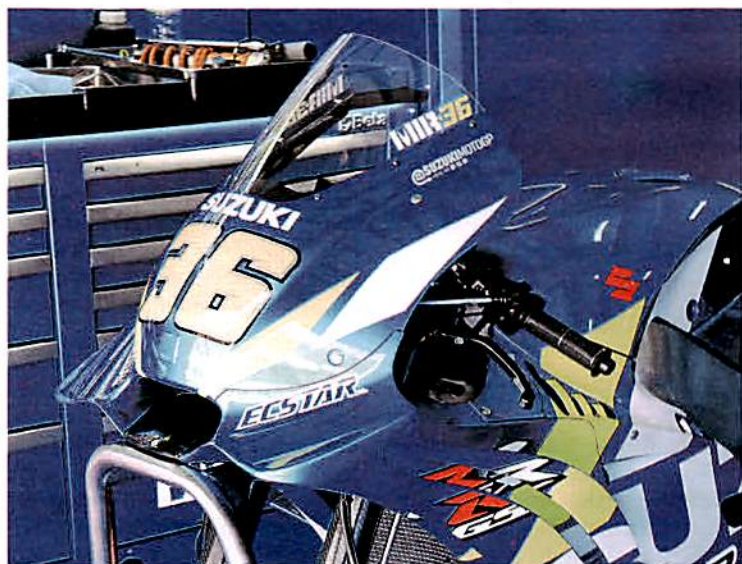
**Ducati** probierte eine neue Verkleidung mit drei Flügelpaaren, einem oben, zwei an der Seite. Sowohl Petrucci als auch Miller stürzten damit in der ersten Runde.



Die neue Verkleidung von **Honda** ist spitzer und mehr auf Topspeed ausgelegt. Dazu wurde eine neue Flügelvariante probiert, die das Umlegen etwas erleichtern soll.



**KTM** probierte zur schräg gestellten Verkleidungskante nun auch einen seitlichen Flügel, der dem von Yamaha ähnlich sieht.



**Suzuki** hat komplett neue Verkleidungen, deren Unterseite weiter hervorsticht und weichere Seitenlinien hat. Dazu wurden zwei Flügelvarianten probiert.



# Der Doktor wird 40

Unglaublich, aber wahr: Valentino Rossi wird am Donnerstag 40 Jahre alt. Grund genug, den Menschen Rossi und seine einmalige Karriere Revue passieren zu lassen.

Von: **Imre Paulovits**

**S**ommer 1990. Der halbe italienische Motorradsport hatte sich in Misano eingekerkert, an den Abenden wurden gnadenlose Rennen auf der Gokartbahn in Cattolica ausgetragen. Irgendwann kam Graziano Rossi vorbei und brachte einen blonden Jungen mit strahlend

blauen Augen mit. Und der Knirps fuhr mit den saubersten Drifts allen um die Ohren, lachte danach herzlich und ging artig mit seinem Vater wieder nach Hause.

Damals konnte ich noch nicht ahnen, dass ich gerade den größten Motorrad-Rennfahrer der Neuzeit kennengelernt hatte. Fünf Jahre später fuhr dieser Junge bereits in der 125er-EM und ein Jahr später in der WM. Er brachte eine erfrischende Jugendlichkeit in den Ernst der zu dieser Zeit immer professionell werdenden Weltmeisterschaft. Dass er mit seinen gerade mal 17 Jahren sein Umfeld aus seinem Heimatort Tavullia dabei hatte, erschien nicht weiter verwunderlich. Als er begann zu gewinnen, machten

sie aus dem Grand-Prix-Sport mit allerlei ausgefallenen Ideen eine einzige überschäumende Party.

Heute, 23 Jahre später, sind noch immer die gleichen Leute dabei. Und auch, wenn sie alle etwas ernster geworden sind, steht eins fest: Valentino Rossi ist ein Mensch, der seinen ganz privaten Mikrokosmos braucht, um seine außergewöhnlichen Fähigkeiten zu entfalten. Weil dieser aus vielen Menschen besteht, die er mag, muss er mit vielen Menschen gleichzeitig gut auskommen. Es zieht sich wie ein roter Faden durch seine Karriere, dass Menschen, die es beruflich mit ihm zu tun hatten, über seine Teamwechsel hinweg bei ihm geblieben sind. Und wie er in

seinem nächsten Umfeld gelernt hat, Menschen in seinen Bann zu ziehen, hat er es auch verstanden, die Massen mitzureißen. Das ist es, was Rossi neben seiner Leidenschaft, die ihn auch nach 23 Rennsaisons nicht müde werden lässt, so von den anderen abhebt.

## Held der Massen

Es ist unglaublich. Egal, wo man auf der Welt hinkommt: Auf den Tribünen der Grands Prix zeigt sich überall das gleiche Bild. Die meisten leuchten in Neongelb, von den vielen Fans, die seine Farbe tragen. Und kaum ein anderes Symbol wird weltweit auf so viele Autos und Motorräder geklebt wie die gelbe Startnummer 46. Ein Phänomen, das weit über den



YAMAHA

2019: Einsatz und Angriffslust genau wie vor einem Vierteljahrhundert



YAMAHA

2009: Jorge Lorenzo in die Schranken gewiesen, der letzte von neun Titeln



DUCATI

Die Ducati-Jahre: Die Seele der Desmosedici konnte Rossi nie entschlüsseln



HONDA

2001: Der erste Titel in der Königsklasse, niemand konnte ihn stoppen

Motorsport hinausreicht, und das es in dieser Form noch nie gegeben hat. Barry Sheene hat in den 1970er-Jahren bereits viele bewegt, aber Rossi hat ihn seither noch weit überflügelt.

Das Ganze hat aber auch Methode. Mit seinem eingeschworenen Freundeskreis hat Rossi ein Geschäftsmodell entwickelt, mit dem er ein Unternehmens-Imperium aufgebaut hat. Seine Fanartikel werden alle von der eigenen Firma vertrieben, dazu auch die der meisten anderen GP-Stars. Rossi hat in seinem Heimatort um seinen Fanclub herum einen regelrechten Geschäftspark mit Shops, Restaurants und Lebensmittelgeschäften aufgebaut, die allesamt dem gleichen Muster folgen: Gehobene Qualität zu einem gehobenen Preis, den sich aber die meisten noch leisten können.

All das schien ihm genauso leicht von der Hand zu gehen wie seine anfänglichen Erfolge. Doch wie viel Arbeit hinter all dem steckt, zeigt sich immer dann, wenn nicht alles wie geplant läuft. Dann unterwirft Rossi alles dem Ziel. Gerade in solchen Zeiten sind die Ideen für noch mehr entstanden. Seine Geschäfte und seine Ranch haben ihren Ursprung in den mageren Ducati-Jahren.

Er hätte damals aufhören können, und niemand hätte es ihm verübelt. Ende 2012 war er 33 Jahre alt und neunfacher Weltmeister mit 105 GP-Siegen. Doch er wollte weitermachen, sich wieder nach vorne kämpfen. Und dabei hat er noch einmal Methoden entwickelt, mit denen er nicht nur sich, sondern den ganzen Motorsport auf eine neue Ebene gehoben hat. Er hat das Modell der legendären Dirt-Track-Ranch von Kenny Roberts in die

moderne Zeit versetzt. Damit hat er nicht nur sich, sondern dem gesamten italienischen Nachwuchs und dem von Yamaha eine Basis geschaffen, die mittlerweile in harten Zahlen dargestellt werden kann. Von seinen einstigen Schützlingen haben es Franco Morbidelli und Francesco Bagnaia zum Moto2-Titel und in die MotoGP geschafft, sein Halbbruder Luca Marini ist der Top-Favorit für ihre Nachfolge.

## Grenzenloser Wille

Am meisten aber beeindruckt trotz dem sein Wille, es gegen die härteste Konkurrenz, die es je in der Motorrad-Weltmeisterschaft gegeben hat, aufzunehmen. Und das bei der längsten WM-Karriere, die es je gegeben hat. Auch in hoffnungslos scheinenden Situationen treibt er sich und sein Umfeld noch immer unaufhaltsam nach vorn, obwohl er sich längst abseits des Sports ein lockeres Leben machen könnte. Abgesehen von 2015, als er im letzten Rennen im Kampf um den Titel von Jorge Lorenzo überholt wurde, war er seit 2014 stets der beste Yamaha-Pilot in der WM.

Schaut man sich Valentino Rossi heute an, ist noch immer das gleiche Funkeln in seinen Augen zu sehen, mit dem der Elfjährige einst gestandene Rennfahrer auf der Gokartbahn nieder machte. Aus dem lockeren Jungen ist ein gereifter Mann geworden, der aber genauso lässig rüberkommt. Er hat aus seinem Sport den denkbar konsequentesten Lebensstil gemacht.

Wie er die Tests in Sepang anging, spiegelt seine ganze Karriere: „Wir sind noch nicht da, wo wir sein wollen. Deshalb müssen wir noch härter arbeiten.“ ■



HONDA

1999: 250er-Weltmeister mit Engel



APRILIA

1997: Schriller Teenager als Sieger

MotoGP

# Jorge Lorenzo: Schnelle Reha

Während seine Konkurrenten in Sepang testeten, schuftete Jorge Lorenzo daheim für eine möglichst schnelle Genesung.

Von: Imre Paulovits

**D**er fünffache Weltmeister, der seinen Saisonstart als Honda-Werksfahrer sicherlich lieber im Sattel verbracht hätte, meldete sich am letzten Testtag per Telefon bei den MotoGP-Kommentatoren und war trotz des Testausfalls sichtlich gut gelaunt.

„Ich bin mit meiner Reha weiter, als ich es zu diesem Zeitpunkt erwartet hätte“, sagte Lorenzo. „Ich habe bereits 17 Tage nach der OP begonnen zu schwimmen, und die Beweglichkeit und die Kraft des Gelenks werden von Tag zu Tag besser. Bei einer solchen Verletzung sind die richtigen Fortschritte in der Regel einen Monat nach der OP zu erwarten. Aber wie es derzeit aussieht, machen sich meine Therapeuten und ich keine Sorgen, dass ich



Jorge Lorenzo: Beim Katar-Test in zwei Wochen will der Honda-Werksfahrer wieder dabei sein

beim Test in Katar nicht teilnehmen könnte.“

Lorenzo weiß, dass er dort viel aufzuholen hat und dass er auch danach noch eine harte Zeit vor sich haben wird: „Die Schmerzen werde ich sicherlich noch drei bis vier Monate lang spüren. Aber das sollte das Fahren nicht mehr sonderlich einschränken.“ Er macht sich auch

keine Illusionen, was die Kräfteverhältnisse angeht: „Natürlich werden mir Testtage fehlen, um die Details meines Motorrads richtig zu verstehen. Auch die Techniker werden ihre Zeit benötigen, um mich kennenzulernen. Aber ich stehe nicht unter Erwartungsdruck. Erst einmal ist ganz klar Marc Márquez WM-Favorit. Andrea Dovizioso wird

sicherlich sein größter Herausforderer sein. Valentino Rossi ist auch immer dabei, Maverick Viñales macht einen sehr starken Eindruck, und auch Álex Rins. Ich denke aber, dass ich im Verlauf der Saison immer mehr in der Lage sein werde, mitzumischen. Mein Bike hat mir bei den Tests in Valencia und Jerez sehr zugesagt.“ ■

MotoGP

# Dani Pedrosa: OP mit Stammzellen

Das zerschlissene Schlüsselbein von Dani Pedrosa wurde operiert. Jetzt hofft der KTM-Testpilot, seine Arbeit in drei bis vier Monaten wieder aufnehmen zu können.

**N**ach der niederschmetternden Erkenntnis, dass sein während seiner Karriere mehrfach gebrochenes rechtes Schlüsselbein im mittleren Bereich abzusterben beginnt, ließ sich der dreifache Weltmeister letzte Woche im Teknon Medical Centre in Barcelona operieren. Dabei wurde Pedrosa ein Transplantat mit 40 Millionen seiner eigenen Stammzellen eingesetzt, um den Knochenwuchs wiederherzustellen.

Jetzt beginnt eine lange Genesungsphase für den 33-jährigen Spanier. Keiner seiner Kollegen hatte je eine solche Operation, er kann sich nur auf die Prognose seiner Ärzte verlassen. Diese veranschlagten drei Monate, bis der Knochen wieder völlig verheilt und belastbar sein soll.

„Im Moment habe ich meinen Geist nur darauf gerichtet, dass ich über diese Situation hinwegkomme und meine Arbeit bei der Entwicklung von KTM fortsetzen kann“, ließ Pedrosa wissen. „Ich bedaure es sehr, dass ich bei den Testfahrten in Sepang nicht dabei sein konnte, aber ich verfolge die Arbeit des KTM-Werkteams sehr genau. Ich hoffe, dass ich bald wieder mit ihnen zusammen sein und meine Arbeit auf der Strecke wieder aufnehmen kann.“ ■



Dani Pedrosa: Nach der Operation hofft er, in drei Monaten fahren zu können

# Es wird wieder getestet

Auch die Testsaion in Europa wurde eröffnet. 18 Moto3-Piloten rückten letzte Woche in Valencia aus.

Von: Imre Paulovits

**P**eter Öttl konnte sich über mangelnde Arbeit während der Zeit des Testverbots wirklich nicht beklagen. Doch der Teamchef des Sterilgarda Max Racing Teams hatte alles rechtzeitig bereit, um bei der ersten Testfahrt der kleinsten GP-Klasse in Valencia die Saison zu beginnen.

Lohn der Mühen: Bei über 20 Grad, Sonnenschein und Windstille konnte unter besten Bedingungen getestet werden. Wenn es bei diesem Test zwar auch keine offizielle Zeitnahme gab, wurde von den Teams gemessen, und laut dieser Zeiten war Arón Canet immer bei den Schnellsten dabei. Dabei fuhr der 19-jährige

Spanier an den zwei Tagen über 100 Runden und blieb in seiner schnellsten laut Teamchef Peter Öttl zwei Zehntelsekunden unter dem Rundenrekord. Er konnte sich nicht nur dem Motorrad anpassen und Abstimmungsarbeiten durchführen, sondern auch Teile für KTM testen.

„Mit der neuen KTM fühle ich mich sehr wohl“, freute sich Canet. „Sie passt perfekt zu meinem

Fahrstil. Auch das Team arbeitet bereits sehr gut zusammen. Die Unterstützung von KTM ist ebenfalls super. Jetzt freue ich mich auf den nächsten Test in Jerez.“

Dort geht es bereits in dieser Woche weiter. Am 11. Februar (nach Redaktionsschluss) packte das Team seine Sachen in Andalusien aus, um sich auf das Ziel, im Kampf um den Titel dabei zu sein, vorzubereiten. ■



Arón Canet: Beim Test in Valencia unter den Allerschnellsten

MAX RACING

Superbike-WM

## Königs neue Kleider

Kein Motorrad hat im Winter die Gemüter so erhitzt wie die 40 000 Euro teure Ducati Panigale V4 R. Jetzt wurden die Farben des Werksteams vorgestellt.

Von: Imre Paulovits

**S**chick sieht sie schon aus, die neue Panigale V4 R in der Kriegsbemalung des Werksteams. Aber es geht um einen historischen Moment. 31 Jahre lang ist Ducati ununterbrochen mit einem Zweizylinder in der Superbike-WM unterwegs gewesen, für ihre 32. Saison haben sie nun zum Vierzylinder gewechselt. Das spektakuläre Motorrad, das beim Reglement sowohl die technischen als auch die Kostengrenzen scharf berührt, hatte beim ersten Test in seiner

Serienversion für Furore gesorgt, weil es fast so schnell war wie die WM-Superbikes.

Um zu einem Sieger-Bike zu reifen, ist jedoch schwieriger als von vielen angenommen wurde. Trotzdem gelten die Italiener als diejenigen, die in der Lage sein könnten, den fünften WM-Titel

von Kawasaki in Folge zu verhindern. Álvaro Bautista gilt dabei als neues heißes Eisen im Feuer. Die Bikes wurden schon nach Australien verschifft, und bereits in der nächsten Woche werden die letzten Tests beginnen, bevor am 22. Februar das erste Training der Saison 2019 losgeht. ■



Chaz Davies (l.) und Álvaro Bautista stellen sich der WM-Herausforderung

DUCATI

### MOTOGP

Die beiden deutschen Testfahrer Stefan Bradl und Jonas Folger standen vielleicht nicht so im Rampenlicht der Tests in Sepang wie die Werksfahrer, aber ihre Aufgabe ist für Honda respektive Yamaha nicht weniger wichtig. Bei Honda musste Bradl neben seiner geplanten Entwicklungsarbeit auch für den verletzten Jorge Lorenzo einspringen, und so fuhr er abwechselnd in den Farben des Werksteams und mit dem schwarzen Test-Prototypen. Dabei absolvierte der 29-Jährige über fünf Tage ein Mammut-Programm. „Mein langer Aufenthalt in Sepang war allemal sehr anstrengend“, gab Bradl zu. „Bei diesen Bedingungen fünf Tage mit einem MotoGP-Bike zu testen, ist einfach brutal. Nach mehr als insgesamt 250 Runden war vieles abgearbeitet. Es war für mich das erste Mal, dass ich so einen langen Test gefahren bin, noch dazu in Malaysia.“

Während Bradl bei den Rundenzeiten als 13. gelistet wurde, erschien Jonas Folgers Name nicht bei den Testzeiten. Aber 40 der Runden, die mit den Testbikes von Kohta Nozane und Katsuyuki Nakasuga gemessen wurden, stammten von dem Deutschen. Maverick Viñales lobte Folgers Arbeit: „Es ist super, ihn zu haben. Er ist schnell und hat einen sehr ähnlichen Fahrstil wie ich. Seine Arbeit hilft mir sehr.“

### IDM SUPERBIKE

Suzuki-Pilot Tim Stadtmüller steigt in die IDM Superbike 1000 auf. Der Maschinenbaustudent aus Winnenden fuhr zwei Jahre im Suzuki GSX-R-Cup und wurde dort zuletzt Gesamt-Vierter. JR-Racing-Teamchef Dominik Jung hatte die IDM Superbike 1000 schon lange auf dem Plan. Er hat Stadtmüller dahingehend beobachtet, angesprochen und dann verpflichtet. Für Stadtmüller wurde eine Suzuki GSX-R 1000 von 2018 mit Öhlins-Fahrwerk neu aufgebaut.

Eisspeedway-GP Shadrinsk

# Für Finalläufe zu gefährlich

Nachdem die Finalläufe am Sonntag in Shadrinsk abge sagt werden mussten, büßte WM-Leader Daniil Ivanov sieben Punkte auf Dmitry Koltakov ein. Hans Weber wurde mit nochmaliger Steigerung am Sonntag Sechster und festigte WM-Rang 7.

Von: **Thomas Schiffner**

**N**icht weil es zu warm, sondern zu kalt war, konnten die letzten drei Läufe beim vierten Eisspeedway-GP am Sonntag in Shadrinsk nicht mehr gefahren werden. Im Training waren es bis minus 30, am Samstag minus 20 und am Sonntag noch minus 12 Grad. Das Natureis zerbröselte so in große Brocken und hinterlässt den Fahrern nach wenigen Läufen ein gefährliches Terrain.

Franz Zorn konnte aufgrund seiner Verletzung von Almaty nicht starten. Für ihn fuhr Reservepilot Dmitry Borodin. Die Veranstalter-Wildcard war der bei uns unbekannt Russe Konstantin Kolenkin. Er war besser als alle Westeuropäer und wurde am Sonntag Dritter!

Stefan Pletschacher fuhr seinen ersten Saison-GP, musste aber

am zweiten Tag nach drei Durchgängen aufgeben: „Ich hatte schon drei Tage Probleme mit der Schulter und ein Taubheitsgefühl in Hand und Fingern.“

Am Samstag war Dmitry Koltakov der dominierende Fahrer, doch das Finale gewann Daniil Ivanov vor Koltakov und Dinar Valeev. Toloknov war wegen eines Sturzes disqualifiziert worden. Wieder bester „Nicht-Russe“ wurde als Siebter der Schwede Martin Haarahltonen. Doch am Sonntag stürzte er in Heat 6 und wurde mit Verdacht auf Handverletzung ins Krankenhaus gebracht.

Nach 20 Heats hätten sieben (!) Russen und Hans Weber in den Semifinals starten dürfen, doch dazu kam es nicht mehr: Wegen des schlechten Eises beraumte die Jury nach Heat 16 ein Briefing an und erklärte das Rennen nach



GOOD-SHOOT/REYONDEAU

Sternstunde von Hans Weber: Bestes Karriereresultat (vor Toloknov)

den Vorläufen für beendet. Sieger wurde Dmitry Koltakov, der seinem Titelkonkurrenten Daniil Ivanov am Sonntag fünf Punkte abnahm. Ivanov hatte einmal Strohballen herausgerissen und stürzte in seinem letzten Lauf.

Hans Weber erlebte am Sams-

tag mit zwei Stürzen einen Katastrophentag, glänzte aber am Sonntag mit neun Punkten und Platz 6 als bester „Nicht-Russe“. Wäre der Miesbacher in Heat 6 nicht disqualifiziert worden, so hätte er den Tag auf Rang 5 vor fünf Russen beendet! ■

## EISSPEEDWAY-WM

### GP3, Shadrinsk (RUS), 9. Februar

1. Daniil Ivanov (RUS)	17 Punkte
2. Dmitry Koltakov (RUS)	19
3. Dinar Valeev (RUS)	17
4. Nikita Toloknov (RUS)	15
5. Dmitry Khomitsevich (RUS)	13
6. Konstantin Kolenkin (RUS)	10
12. Hans Weber (D)	4
14. Charly Ebner (A)	3
15. Stefan Pletschacher (D)	3
16. Max Niedermaier (D)	1

### GP4, Shadrinsk (RUS), 10. Februar

1. Dmitry Koltakov (RUS)	14 Punkte
2. Dmitry Khomitsevich (RUS)	12
3. Konstantin Kolenkin (RUS)	12
4. Dinar Valeev (RUS)	11
5. Daniil Ivanov (RUS)	9
6. Hans Weber (D)	9
7. Nikita Toloknov (RUS)	9
13. Charly Ebner (A)	3
14. Stefan Pletschacher (D)	3
16. Max Niedermaier (D)	2

## MEISTERSCHAFTSSTAND

### WM-Stand nach 4 von 10 Läufen

1. Dmitry Koltakov	64 Punkte
2. Daniil Ivanov	64
3. Dmitry Khomitsevich	60
4. Dinar Valeev	60
5. Nikita Toloknov	45
7. Hans Weber	31
13. Max Niedermaier	11
14. Charly Ebner	11
17. Franz Zorn (A)	7
17. Stefan Pletschacher	6

Eisspeedway-EM Ufa

# Luca Bauers größter Triumph

Zeitgleich mit dem GP in Shadrinsk wurde weiter westlich in Ufa Sergej Makarov Europameister. Mit Luca Bauer und Markus Jell landeten zwei Deutsche unter den ersten Fünf!

Von: **Thomas Schiffner**

**D**rei Russen waren bei der EM startberechtigt. Der gleichzeitige GP in Shadrinsk bildete kein Problem, denn die Russen lassen bei der Europameisterschaft traditionell ihre besten Junioren starten. Juniorenmeister Dmitry Solyannikov führte auch am ersten Tag die

Wertung an, doch ein Sturz in Heat 2 am Sonntag warf ihn aus dem Titelkampf. Am Samstag wurde der 20-jährige Luca Bauer hinter Solyannikov, Makarov und Ivan Chichkov als bester „Nicht-Russe“ nach dem A-Finale Vierter,



Von links: Chichkov, Makarov, Bauer

einen Punkt vor Jasper Iwema. Am Sonntag waren die beiden Russen vorn, Bauer und Iwema nach den Vorläufen punktgleich. Das A-Finale musste die Bronzemedaille entscheiden.

Von P4 aus attackierte der Sohn von Günther Bauer Iwema und kam vorbei, doch Iwema konterte und holte noch den einen Punkt zum Gleichstand. Jetzt musste gemäß EM-Reglement ein Stechen um Rang 3 entscheiden. Über vier Runden bekriegten sich die Duellanten, bis Bauer als Erster und damit als erster Deutscher mit einer Bronzemedaille über die Linie fuhr.

Markus Jell wurde mit einer starken Leistung an beiden Tagen und auch gesamt Fünfter. Letztes

Jahr hatte er wegen Unstimmigkeiten mit dem DMSB pausiert. Bauer kann das nicht passieren: Er startet seit zwei Jahren mit italienischer Lizenz.

Sebastian Gegenbauer (18.) konnte keine Rolle spielen. ■

## EISSPEEDWAY-EM

### Ufa (RUS), 9./10. Februar

1. Sergej Makarov (RUS)	15+16=31 Punkte
2. Ivan Chichkov (RUS)	14+15=29
3. Luca Bauer (D)	13+13=26+3
4. Jasper Iwema (NL)	12+14=26+2
5. Markus Jell (D)	11+11=22
6. Albin Lindblom (S)	10+10=20
7. Jonas Andersson (S)	6+12=18
8. Dmitry Solyannikov (RUS)	16+2=18
10. Josef Kreuzberger (A)	9+8=15
18. Sebastian Gegenbauer (D)	1+0=1

**HERLINGS GLAUBT NICHT AN TITELVERTEIDIGUNG**

Noch herrscht keine Klarheit über die am 25.01. erlittene Trainingsverletzung von MXGP-Weltmeister Jeffrey Herlings. Die Verletzung am rechten Sprunggelenk ist kompliziert. „Ich könnte den ganzen Tag weinen, dass mein Fuß gebrochen ist und der Weltmeistertitel schon vor 2019 weg ist“, wird Herlings vom „Eindhoven Dagblad“ zitiert. Erst Mitte März soll der verletzte Fuß von Dr. Claes untersucht werden, was Herlings' Teilnahme am WM-Auftakt in Argentinien (03.03.) ausschließt. Herlings selbst hatte den Wechsel in die US-Outdoor-Serie in den Raum gestellt, die erst am 18.05. beginnt. Arbeitgeber KTM weiß davon nichts.

**SUPERENDURO-FINALE VERSCHOBEN**

Das Finale in Bilbao wurde auf den 6. April verschoben, obwohl Teams und Fahrer längst Flüge und Unterkünfte gebucht hatten. Der Veranstalter vor Ort hatte zu wenig Eintrittskarten verkauft und wollte die Veranstaltung komplett absagen. Doch der Promoter verabredete mit den Werksteams einen neuen Termin, weit genug weg vom populären Indoor-Trial-WM-Lauf an gleicher Stelle.

**SPEEDWAY-GP-TRAINING MIT QUALIFIKATION**

Promoter BSI Speedway hat sich eine Neuerung für die an sich bedeutungslosen Trainings an Freitagen vor Speedway-GP-Rennen ausgedacht: Die 16 Teilnehmer sollen, ähnlich der Formel 1, in der Reihenfolge ihrer im freien Training gefahrenen Zeiten einzeln in einer Minute auf Zeitenjagd gehen. Der Langsamste des freien Trainings muss zuerst auf die Bahn. Alle in einer Minute gefahrenen Runden zählen. Der Qualisieger darf als Erster seine Startpositionen für den Renntag wählen. Dazu werden erstmals im Bahnsport offiziell Transponder eingesetzt.

Supercross-WM Minneapolis

# Jetzt wieder Roczen

Mit Platz 2 in Minneapolis übernimmt Ken Roczen wieder die WM-Spitze. So spannend war die US-Serie noch nie: Die ersten vier Fahrer sind nach dem ersten Saisondrittel nur durch zwei Punkte getrennt!

Von: **Thomas Schiffner**

Noch ist Ken Roczen kein Saisonsieg geglückt. Doch sein zweiter Platz im U.S. Bank Stadium von Minneapolis brachte den gebürtigen Thüringer entscheidend nach vorn: Seine Erkenntnis, dass nur mit stetigem Punkten ein Meistertitel zu holen ist und nicht nach Verletzungen, setzte der 24-jährige Honda-Pilot in Minnesota mit Platz 2 hinter Cooper Webb um, was ihm zum zweiten Mal in dieser Saison die Tabellenführung brachte. Nach dem Schlamm-Desaster von San Diego fand das Rennen glücklicherweise „indoor“ statt, denn die Außentemperaturen von minus 15 Grad unterschieden sich nur unwesentlich von denen beim zeitgleich in Russland stattfindenden Eisspeedway-GP.

**Savatgy in Führung**

Im Finale gewann Cooper Webb den Holeshoot, doch Kawasaki-Pilot Joey Savatgy übernahm gleich die Führungsarbeit vor Webb und Ken Roczen. Webbs KTM-Markenkollege Blake Baggett heftete sich an Roczens Hinterrad. Doch in der Schlussphase des Rennens patzte der Kalifornier am Absprung, schlug



Platz 2 reicht: Ken Roczen ist wieder Supercross-WM-Leader

in den nächsten Sprung ein und flog kopfüber über den Lenker.

Eli Tomac, vor dem Rennen Tabellenführer, startete katastrophal und konnte sich im Rennverlauf vom 14. Platz nur noch auf P6 verbessern. Damit fiel der Kawasaki-Star auf WM-Rang 3 zurück, jedoch nur zwei Punkte hinter Roczen.

Nach der Rennhälfte konnte Webb den Leader Savatgy abfangen. Roczen kam zunächst nicht vorbei und musste alles aufbieten, um P3 gegen Blake Baggett zu verteidigen. In der Schlussphase fand auch der Deutsche an Savatgy vorbei, fuhr auf Platz 2 vor Marvin Musquin, der Savatgy ebenfalls noch kassierte, ins Ziel.

Für Cooper Webb war es im sechsten Rennen bereits der dritte Saisonsieg: „Dieses Jahr sind wir alle sehr dicht zusammen. Jeder kann gewinnen. Es war schwer zu überholen, und ich wollte nicht zu aggressiv fahren. Es ist noch früh, und ich will auf keinen Fall

einen schweren Fehler machen.“ Ken Roczen: „Wenn du nicht führst, versuchst du, die Lücke klein zu halten. Aber es ist noch früh in der Saison, und ich versuche einfach, mit Konstanz weiterzumachen.“ Roczen nutzte übrigens an seiner Honda erstmals „Suspension Heater“, die analog zu Reifenwärmern die Dämpferelemente vorwärmen sollen.

**Überholen schwierig**

Marvin Musquin war mit seinem dritten Platz nicht unzufrieden: „Es war ein hartes Rennen, aber es ist hier sehr schwer zu überholen. Viel mehr konnte ich nicht tun, und ich muss einfach an die Meisterschaft denken.“

In der 250ccm-Klasse gewann Kawasaki-Pilot Austin Forkner das erste Rennen der US-Ostküstenmeisterschaft.

Für Thomas Covington, der von der MX2-WM ins Supercross gewechselt war, verlief das Debüt mit Platz 10 enttäuschend. ■

**SUPERCROSS-WM****Minneapolis (USA), 9. Februar**

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

**MEISTERSCHAFTSSTAND****Nach 6 von 17 Läufen**

1. Ken Roczen	125 Punkte
2. Cooper Webb	124
3. Eli Tomac	123
4. Marvin Musquin	123
5. Dean Wilson	95
6. Justin Barcia	88
7. Blake Baggett	82
8. Chad Reed	81
9. Aaron Plessinger	79
10. Cole Seely	77
11. Justin Brayton	70
12. Vince Friese	65



Dritter Saisonsieg: Cooper Webb

SuperEnduro-WM Budapest

# Blazusiak siegt, Haaker bleibt

Ausgerechnet Altmeister Taddy Blazusiak, ehemals zurückgetretener Weltmeister, gewann den erstmalig in Ungarn ausgetragenen WM-Lauf. In der Meisterschaft verlor Colton Haaker aber nur einen WM-Punkt auf seine Verfolger.

Von: **Robert Pairan**

**F**ür den WM-Führenden begann der Abend schon schlecht: Bei der Superpole, bei der es in der schnellsten Runde schon die ersten Punkte zu verdienen gibt, blieb Colton Haaker kurz hängen, weil er auf dem Hindernis seinen Motor abwürgte, womit er der Konkurrenz über eine Sekunde schenkte.

Ähnliche Situation im ersten der drei Wertungsläufe, als Weltmeister Cody Webb den Start gewann und Führung sowie die WM-Punkte bis ins Ziel nicht mehr abgab. Haaker kam zwar an Webbs KTM-Teamkollegen Blazusiak heran, aber nicht vorbei und musste sich mit Platz 3 zufriedengeben. Im zweiten Lauf mit der umgekehrten Startaufstellung konnte Haaker allerdings aus der zweiten Reihe

schon in der ersten Runde die Führung übernehmen und gab sie bis ins Ziel nicht mehr ab.

## Apolle: WM-Titel verpasst

Es dauerte einige Zeit, bis sich Webb auf Platz 3 hinter seinen Teamkollegen Blazusiak vorkämpfte hatte, doch der Pole sah keinen Grund, den Titelverteidiger kampflös vorbeizulassen, und so musste dieser sich mit Platz 3 zufriedengeben.

Im dritten Aufeinandertreffen gelang Blazusiak ein lupenreiner Start, allerdings hingen gleich Haaker und Webb an seinem Hinterrad. Keiner durfte einen Fehler machen. Und als es zu den Überraschungen kam, musste Webb hinten abreißen lassen. Auch der US-Amerikaner bekam keine Chance mehr, Blazusiak konnte sich daher mit Lauf- und



Reife(n)prüfung: Tagessieger Taddy Blazusiak

Tagessieg feiern lassen. Beim Gehen hat der Pole offensichtlich noch Probleme mit seinem verletzten Knie, doch beim Fahren war dem 35-jährigen davon nichts anzumerken.

Der Deutsche Kevin Gallas stürzte in jedem Lauf und ver-

letzte sich an der Hand. Doch der Husqvarna-Fahrer kämpfte sich durch alle Läufe.

Mit drei Laufsiegen in der Junioren-Klasse holte sich der Brite William Hoare den Tagessieg und vorzeitig den Titel als Junioren-Weltmeister. Einziger Deutsche Tim Apolle hätte die Entscheidung noch verhindern können: „Ich habe die letzten zwei Wochen Prüfungen im Studium gehabt und bin nicht zum Fahren gekommen. Entsprechend steif war ich“, so der KTM-Fahrer.

Vor dem letzten Lauf musste Hoare nur einen Punkt auf Apolle gutmachen, doch der Deutsche war schnell auf Platz 2 gefahren. In der letzten Runde behinderten ihn aber mehrere überrundete Teilnehmer. ■

## SUPERENDURO-WM

Budapest (H), 9. Februar

1. Taddy Blazusiak (PL), KTM	2-2-1
2. Cody Webb (USA), KTM	1-3-3
3. Colton Haaker (USA), Husqvarna	3-1-2
4. Alfredo Gomez (E), Husqvarna	4-4-4
5. Pol Tarres (E), Husqvarna	5-5-6
6. Diogo Vieira (P), Yamaha	7-7-5
7. Blake Gutzeit (USA), Husqvarna	6-6-7
8. Xavier Leon Sole (E), Husqvarna	8-9-8
9. Cristobal Guerrero Ruiz (E), Yamaha	9-8-9
10. Kevin Gallas (D), Husqvarna	11-10-11

## MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand nach 4 von 5 Läufen

1. Colton Haaker	211 Punkte
2. Cody Webb	199
3. Taddy Blazusiak	184
4. Pol Tarres	122
5. Alfredo Gomez	119
6. Diogo Vieira	103
7. Blake Gutzeit	100
8. Kevin Gallas	89
9. Xavier Leon Sole	79
10. Cristobal Guerrero Ruiz	74

Motocross Mantova

# Max Nagl ist wieder da

Mit weißer Weste gewann Tony Cairoli die offene italienische Meisterschaft. Mit Platz 2 ließ Max Nagl aufhorchen: Der Sarholz-KTM-Pilot ist schon in WM-Form.

Von: **Thomas Schiffner**

**A**m Ende standen drei KTM-Fahrer unterschiedlichster Couleur in Mantova auf dem Podium: Tony Cairoli, MX1-Lauf- und Supercampione-Gewinner, mit dem dritten Sieg im dritten Rennen der Vorsaisonserie Champion und als KTM-Werksfahrer nach Herlings' Verletzung WM-Topfavorit. Max

Nagl, der bei seinem zweiten Saisonrennen auf seiner neuen privaten Sarholz-KTM beeindruckend auf Platz 2 vorfuhr und sich für den WM-Auftakt in Argentinien empfahl. Und dann MX2-Werkspilot Jorge Prado, der



Nagl (l.) und Cairoli auf dem Podium

mit einem weiteren MX2-Sieg die Klasse gewann und damit in der offenen Meisterschaft Platz 3 hinter Cairoli und Gajser belegt.

Am Start des Superfinals gab es einen Massensturz, in den u. a. Romain Febvre involviert war. Tim Gajser hebelte es schon in der ersten Runde aus. Der Hondamann stürzte, kämpfte sich aber mit der besten Rundenzeit auf Platz 4 zurück.

Zu Rennbeginn lag der 18-jährige Tom Vialle, der sein erstes Rennen für das KTM-MX2-Team fuhr, auf P2. Der Franzose wurde am Schluss starker Sechster.

Nagl strahlte auf dem Podium: „Ich bin das erste Mal auf dem Einsatzmotorrad von Sarholz gefahren. Ich war total überrascht,

wie stark es ist. Es ist eigentlich ein Serienbike, nur mit einem etwas modifizierten Motor. Ich habe zwei schwierige Jahre hinter mir. Jetzt bin ich froh, wieder da zu sein und freue mich auf Argentinien.“ ■

## ERGEBNISSE

Superfinale Mantova (I), 10. Februar

1. Antonio Cairoli (I)	KTM
2. Max Nagl (D)	KTM
3. Jorge Prado Garcia (E)	KTM
4. Tim Gajser (SLO)	Honda
5. Gautier Paulin (F)	Yamaha
6. Tom Vialle (F)	KTM
7. Tanel Leok (EST)	Husqvarna
8. Jago Geerts (B)	Yamaha
9. Mitchell Evans (AUS)	Honda
11. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Aston Martin



**V8 Vantage S BENTLEY STUTTGART**, EZ 08/2018, 650 km, 320 kW (435 PS), Hammerhead Silver, Leder, Navi, Klima, Xenon, 88.890,- € (MwSt. awb.) Autohaus Gohm GmbH, Graf-Zeppelin-Platz 1, 71034 Böblingen, Tel. 07031/2055-119, www.gohm.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47533

## BMW



**BMW Z8**, Bj. 2000, 23.600 km, dt. Fahrz., schwarz/rot, Zustand 1, VK 282.000,- €, Differenzbest. gem. § 25a USTG. Vision Hochrhein GmbH & Co. KG, Lippersmatt 2, 79725 Laufenburg, Tel. 07763/8038705, info@die-oldtimer-galerie.de H

mehr: motor-klassik.de Nr. 123456



**X5 xDrive30d M Sport**, EZ 03/2017, 36900 km, 190 kW (258 PS), carbon-schwarz, StdHzg., Pano, AHK, 52.405,- € (MwSt. awb.) Autohaus Hofmann Niederlassung d. Ingolstädter Autohaus GmbH, Junkersstr. 17, 93055 Regensburg, Tel. 0941/66099-0, www.hwgruppe.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47570

## BMW Alpina



**XD3**, 59700 km, 257 kW (349 PS), weiß, Leder, 44.900,- €. Automag GmbH, Landsberger Str. 170, 80687 München, Tel. 089/2488624243, info@automag.de, www.automag.de H

## Ferrari

Suche Ferrari F12, Auto-Liebhaber sucht Ferrari F12. Möglichst ab Bj. 2015, von privat, 1. Hand, scheckheftgepflegt und unfallfrei. Tel. 0163-2246717

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

## Hyundai

Leistungskit i30 N + ca. 23 kW/40 PS 80 Nm (keine Box!) www.wintertuning.de Tel. 08124/1001, Fax 08124/8894 H

## 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

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

## Jaguar

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

## Lotus

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

## Jetzt online abonnieren!

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

Top-Prämien und attraktive  
Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

## Maserati



**650 Cabriolet**, 2000 km, 460 kW (625 PS), schwarz, Klima, VB 299.000,- €. Andreas Prinz von Coburg, 96450 Coburg, Tel. +49/151/12023674

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47507

## Land Rover



**Range Rover Velar 3.0d**, EU6, EZ 10/2018, 6500 km, 221 kW, Matrix-LED, HUD, DAB, 89.899,- € (MwSt. awb.) Krüll Premium Cars GmbH, Rondenbarg 2, 22525 Hamburg, Tel. 040/8533230 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47660



**Range Rover 4.4 SDV8**, EZ 04/18, 20000 km, 250 kW, 360° Kamera, 22" LMR, UPE 145.800,- € jetzt nur 109.889,- € (MwSt. awb.) Krüll Premium Cars GmbH, Rondenbarg 2, 22525 Hamburg, Tel. 040/8533230 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47658

## Maybach



**Maybach 650 Cabriolet**, 2000 km, 463 kW (630 PS), schwarz, Klima, 299.000,- €, 1 von 300 ab 96450 Coburg - wie neu, schwarz/schwarz, Full mit Koffer Set, sofort abzugeben. Andreas Prinz von Coburg, 96450 Coburg, Tel. +49 151 12023674

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47625

**Mercedes**

VANSPORTS.DE

VanPartner by Mercedes-Benz



sportsGRAVITY - ganz in schwarz "V 250 4x4 - HARTMANN VP Gravity", EZ 06/2017, ca. 10600 km, tief - breit - einzigartig! Front-, Radlauf u. Heckschürzenaufsätze, Sportfahrwerk -30 mm (komfortabel), 19 Zoll Alu-Radsatz VARA1 u.v.m. Edition mit toller AUSSTATTUNG! Euro 6b, div. Interieur-Pakete, Allrad (4Matic), NAVI Comand, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m. zum Preis von 59.490,- € (MwSt. abw.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.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. 47605



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

VANSPORTS.DE

VanPartner by Mercedes-Benz



"V 250 4Matic" kompakt - VANSPORTS VP GRAVITY, EZ 07/2017, ca. 32500 km, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen und matschschwarze Seitenschwellerrohre sowie 17 Zoll FIVE Räder (Allterrain-Bereifung 235/60 R17 AT), Höherlegung + 30 mm, Liegepaket (3er Sitzbank), Interieur- u. Exterior-Pakete, Standheizung, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, Distronic, NAVI Comand, Rückfahrkamera, 2x Schiebetür, 2x Klima u.v.m. zum Preis von 48.990,- € (MwSt. abw.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.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. 47607



www.mariani.de

Panamericana Kühlergrill | Facelift Optik, passgenau für alle aktuellen C- & E-Klassen mit AMG-Paket, Mail: info@mariani.de, Tel +49 (0) 5264-8601 H



www.mariani.de

Mercedes Benz E400 Coupé - mariani Umbau, Vollausrüstung, MB-Garantie, 21-Zoll Felgen mit 295er Bereifung (HA), AMG Auspuff, Panamericana Grill, Fahrwerksabstimmung, 18000 km, 245 kW (333 PS) Leistung auf Wunsch, 69.900,- € (MwSt. abw.) mariani, Inh. Manuela Mariani, Am Rachensbommbach 11, 32689 Kalletal, info@mariani.de, Tel. 05264/8601 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47636



ACUMA ONE! Das Kult-Auto zum Verlieben! Fahrzeugtyp: G-Modell Puch/Mercedes-Benz 230 GE Benziner 4x4 Automatik, 85 kW/116 PS, 6 Sitze, 12 Monate Garantie. www.acuma-offroad.de H

**Mini**

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

**Porsche**

Motorüberholung mit Hubraumerweiterung 986/987-1 996/997-1 bis zu 50 kW Mehrleistung Abholservice und TÜV www.t-t-p.de 08061/36666



991 Turbo S \*PCCB, Burmester, LED-SW, 12/2016, 32.000 km, 427 kW (580 PS), Leder, Navi, SD, SHZ, 166.900,- € (MwSt. abw.) Kamps Sportwagenzentrum Chemnitz GmbH & Co. KG, Tuchschererstr. 9-11, 09116 Chemnitz, 0371-369110, www.porsche-chemnitz.de H



Carrera 4 GTS 991, EZ 01/2018, 31313 km, 331 kW, miamiblaue Sportabgasanlage, 1. Hd., PDLS+, 140.500,- € (MwSt. abw.) Porsche Niederlassung Berlin GmbH Zentrum, Franklinstr. 23, 10587, Tel. 030 978911-100, www.porsche-berlin.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47678



993 Carrera 2, Topzustand, 120900 km, 200 kW (272 PS), rot, 78.000,- €, unfallfrei, 3 Vorb., Schaltgetriebe, k. Klima, SH-gelb., 18" Turboräder. 83487 Marktschellenberg, Tel. 0170/3466643

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47621

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



Cayenne Diesel \*Luftfahrwerk, DAB, 21 Zoll, 11/2015, 42580 km, 193 kW (262 PS), Leder, Navi, SHZ, 52.890,- € (MwSt. abw.) Kamps Sportwagenzentrum Chemnitz GmbH & Co. KG, Tuchschererstr. 9-11, 09116 Chemnitz, Tel. 0371-369110, www.porsche-chemnitz.de H

**Renn/Rallye**

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

SCHARF und SCHNELL! www.CATCAMS.BE TEL: +32 (0)3 320.25.60

- ° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR (Ventilfeder, -Teiler, NW-Räder, ...)
- ° RENN PLEUEL (SAE 4340, geschmiedet)

Beratung - Verkauf - Service

**BELL** HELMETS Direkt vom Importeur

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

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

Suche für Ermolli Formel Renault Fr97/99 Karosserieteile wie Boden, Seitenkasten, Nase, body panels etc. E-Mail: matrab994@gmail.com, Tel. 0039/335202547 H

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

**www.Rennsportshop.com**

**Rennttransporter**

www.BRATKE-TRAILER.DE



Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900,- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211-54169751 oder Mobil +49 (0)172-7186266 H

**Seat**

www.auto-josten.de Tel. 0211-55021957 H

**Skoda**

www.auto-josten.de Tel. 0211-55021957 H

**Smart**

www.berlin-tuning.com H

**Subaru**

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, 09953/9816298 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



REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell  
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
Telefax: +49 (0)711 182 1958  
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 1820  
MOTORSPORT aktuell gehört zur  
auto motor und sport-Gruppe

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

Publisher Automobil: Michaela Klein  
Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer  
sgranzer@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 16 41  
Telefax: +49 (0)711 182 16 99  
Werbeverkauf Online:  
Stefan Schenknyr, sschenknyr@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 13 46

Auftragsmanagement:  
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 16 13  
Nicole Polta, npolta@motorpresse.de,  
Telefon: +49 (0)711 182 13 87

Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)  
Syndication/Lizenzen:  
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79  
Druck: Druckerei Konstanz GmbH  
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz  
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,  
22773 Hamburg

Vertriebsleitung: Britt 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 €

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

# Leserbriefe

## BILD DER WOCHE



Ungewöhnliches Design: NASCAR-Pilot Corey LaJoie fährt mit dem eigenen Konterfel an der Front seines GoFas-Mustang

## Herrlich einfach

IGTC 12h-Rennen Bathurst  
MSa 08/2019

Es gibt viele Gründe, eine Zeitschrift zu lesen. Aktualität, Aufmachung, Art des Papiers oder die Fotos. Und die Form der Redakteure, einen Rennbericht so zu schreiben, dass man förmlich die Geschichte aufsaugt und das Gefühl hat, persönlich dabei gewesen zu sein. Die Reportage von den 12h von Bathurst, exzellent erzählt von Marcus Schurig, ist so ein Beispiel. Herrlich einfach und emotional. Danke dafür!

Dierk Kleinwort,  
D-25709 Marne

## Servus, Charly!

Zum Tod von Charly Lamm  
MSa 07/2019

Ich habe den Nachruf auf Charly Lamm gelesen und möchte sagen, dass der Artikel phantastisch geschrieben ist. Die Person

Charly Lamm ist sehr treffend beschrieben. Es geht nicht besser. Ich habe Charly am Nürburgring in Form einer Boxengemeinschaft kennengelernt und aus dem Kontakt ist eine Freundschaft geworden. Er hat auch mir als Hobby-Motorsportler immer das Gefühl gegeben, dass wir uns auf Augenhöhe begegnen. Wenn mein Opel Manta ein Problem hatte, gab er uns das Gefühl, mitzuleiden – genauso wie wir mitgelitten haben, wenn ein Schnitzer-Auto ein Problem hatte. Das positive Wesen von Charly hat sich auch auf das ganze Team übertragen und unsere Teams begegnen sich – auch wenn wir in den letzten Jahren oft in verschiedenen Boxen untergebracht waren – sehr freundschaftlich. Soweit ich das beurteilen kann, hat Charly seine positive Einstellung und sein positives Wesen an Herbert Schnitzer jun. weitergegeben, und darum glaube ich fest an die Zukunft des Schnitzer-

Teams. Wobei die Sport-Politik der Hersteller immer sehr schwer einzuschätzen ist und die Identifikation mit der Marke sowie die Erfolge der Vergangenheit sehr wenig Beachtung finden. Daraus resultiert, dass heute im Motorsport die Menschlichkeit, die Charly vorgelebt hat, immer mehr verloren geht. Lasst ihn uns alle als vorbildlichen Menschen in guter Erinnerung behalten! Der Motorsport ist jedenfalls mit Charlys Tod um eine prägende, positive Persönlichkeit ärmer geworden!

Olaf Beckmann, VLN-Manta-Pilot, D-22113 Oststeinbek

## 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.

23. Februar: DSK-Hauptversammlung, Nürburgring

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

## TV-Programm

### Automobil

#### Mittwoch, 13. Februar

19.10	PS – Automagazin	N-TV
22.35	NASCAR Cup Series, Phoenix (Wh.)	Motorvision TV*

#### Donnerstag, 14. Februar

20.50	NASCAR Cup Series, Homestead (Wh.)	Motorvision TV*
-------	------------------------------------	-----------------

#### Freitag, 15. Februar

13.00	Formel E Mexiko, Vorschau (Wh. 00.00)	Eurosport 1
ab 22.40	NASCAR-Euroserie, div. Rennen (Wh.)	Motorvision TV*

#### Samstag, 16. Februar

19.00	Formel E Mexiko, Qualifying <b>LIVE</b>	Eurosport 1
20.30	Porsche GT Magazin	Sport 1
ab 22.35	NASCAR-Euroserie, div. Rennen (Wh.)	Motorvision TV*
23.00	Formel E Mexiko, Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1

#### Sonntag, 17. Februar

08.10	PS – Automagazin	N-TV
ab 09.50	NASCAR University, div. Folgen	Motorvision TV*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
17.40	NASCAR Cup Series, Rück-/Ausblick	Motorvision TV*
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
18.35	NASCAR Daytona, Clash-Rennen (Aufz.)	Motorvision TV*
20.30	NASCAR Cup Series, Daytona 500 <b>LIVE</b>	Motorvision TV*

#### Dienstag, 19. Februar

09.25	Car Legends – Jaguar Racing	Spiegel Gesch.*
22.45	Einstieg in den Motorsport (Reportage)	SRF 2
23.00	Formel E Mexiko, Rennen (Wh.)	Eurosport 1

### Motorrad

#### Samstag, 16. Februar

14.55	Isle of Man TT 2018, Qualifying	eoTV
15.45	Isle of Man TT 2018, Superbike-TT-Rennen	eoTV

\* kostenpflichtig

## Streams / Internet

#### Freitag, 15. Februar

22.00	Rallye-WM Schweden, 1. Tag (Zus.)	redbull.tv/tv
-------	-----------------------------------	---------------

#### Samstag, 16. Februar

14.50	Rallye-WM Schweden, Live Stage <b>LIVE</b>	redbull.tv/tv
22.00	Rallye-WM Schweden, 2. Tag (Zus.)	redbull.tv/tv

#### Sonntag, 17. Februar

22.00	Rallye-WM Schweden, 3. Tag (Zus.)	redbull.tv/tv
-------	-----------------------------------	---------------

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

14.–17.02.	Rallye-WM, Schweden	S
16.02.	Formel E, Mexico City	MEX
17.02.	NASCAR Cup Series, Daytona/Florida	USA

### Motorrad

16.02.	AMA Supercross, Arlington/Texas	USA
16.02.	X-Trial-WM, Bilbao	E
16./17.02.	Eisspeedway-Team-WM, Togliatti	RUS
17.02.	Motocross, Hawkstone	GB
23./24.02.	Superbike-/Supersport-WM, Phillip Island	AUS

# Vorschau



Formel 1: Alle neuen Autos beim ersten Test in Barcelona



Formel E: Zum vierten Saisonlauf reist der Elektro-Zirkus nach Mexiko City



Rallye-WM: Die WRC-Asse wühlen sich durch den schwedischen Tiefschnee



MotoGP: Analyse der Kräfteverhältnisse vor den letzten Tests in Katar

WILHELM

FIA FE

RED BULL

SPALDING

# EINER WIE KEINER

50 Jahre Schumi in einer Sonderausgabe



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

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

