

MOTOR SPORT aktuell

NR. 07 / 30. JANUAR 2019

Ogier gewinnt Rallye Monte Carlo

Neues Auto, alter Sieger



Formel E in Chile
**Bird gewinnt
Hitzeschlacht**

Superbike-Test in Jerez
**Cortese setzt
erste Duftmarke**

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



Charly Lamm gestorben
**Abschied von einer
Motorsport-Legende**



IMSA: 24h-Rennen von Daytona
**Cadillac siegt dank
Alonso-Regen-Gala**



MotoGP: Honda-Präsentation
**Lorenzo und Márquez
im neuen Super-Team**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Interview mit Sauber-Teamchef Vasseur S. 4
- Formel E** Zwei Deutsche auf dem Podium in Santiago de Chile S. 6
- Formelsport** Nachrichten aus der Welt der Formelautos S. 8
- Historie** Vergessene Rennstrecken: Klassiker Goodwood S. 10
- Sportwagen** Alonso gewinnt mit Cadillac die 24h Daytona S. 12
- Sportwagen** BMW gewinnt GT-Wertung in Daytona S. 16
- Sportwagen** 24h Daytona: GTD-Klasse und Nachrichten S. 18
- Sportwagen** Nachruf: Charly Lamm stirbt mit 63 Jahren S. 19
- Rallye-WM** Ogier holt bei Monte den 100. Citroën-Sieg S. 20
- Rallye-WM** WRC2 Monte Carlo und weitere Hintergründe S. 24
- Rallyesport** Mehr WM-News und Valtteri Bottas' WRC-Debüt S. 26
- Tourenwagen** DTM-Technik und aktuelle Nachrichten S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Honda-Neuzugang Jorge Lorenzo S. 30
- MotoGP** Weltmeister Honda präsentiert sein Team 2019 S. 32
- Motorrad-WM** Seitenwagen-Legende Enders ist tot S. 34
- Motorrad-WM** Aktuelle Nachrichten aus der MotoGP S. 35
- Historie** Die bis heute kaum veränderte Yamaha M1 S. 36
- Superbike-WM** Rea Testbester, BMW zeigt Potenzial S. 38
- Offroad** Dakar-Hintergrund, Supercross-WM und News S. 40
- Offroad** Interview mit Eisspeedway-Pilot Charly Ebner S. 42
- Offroad** SuperEnduro-WM Madrid und Motocross Italien S. 43

Leserservice:

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



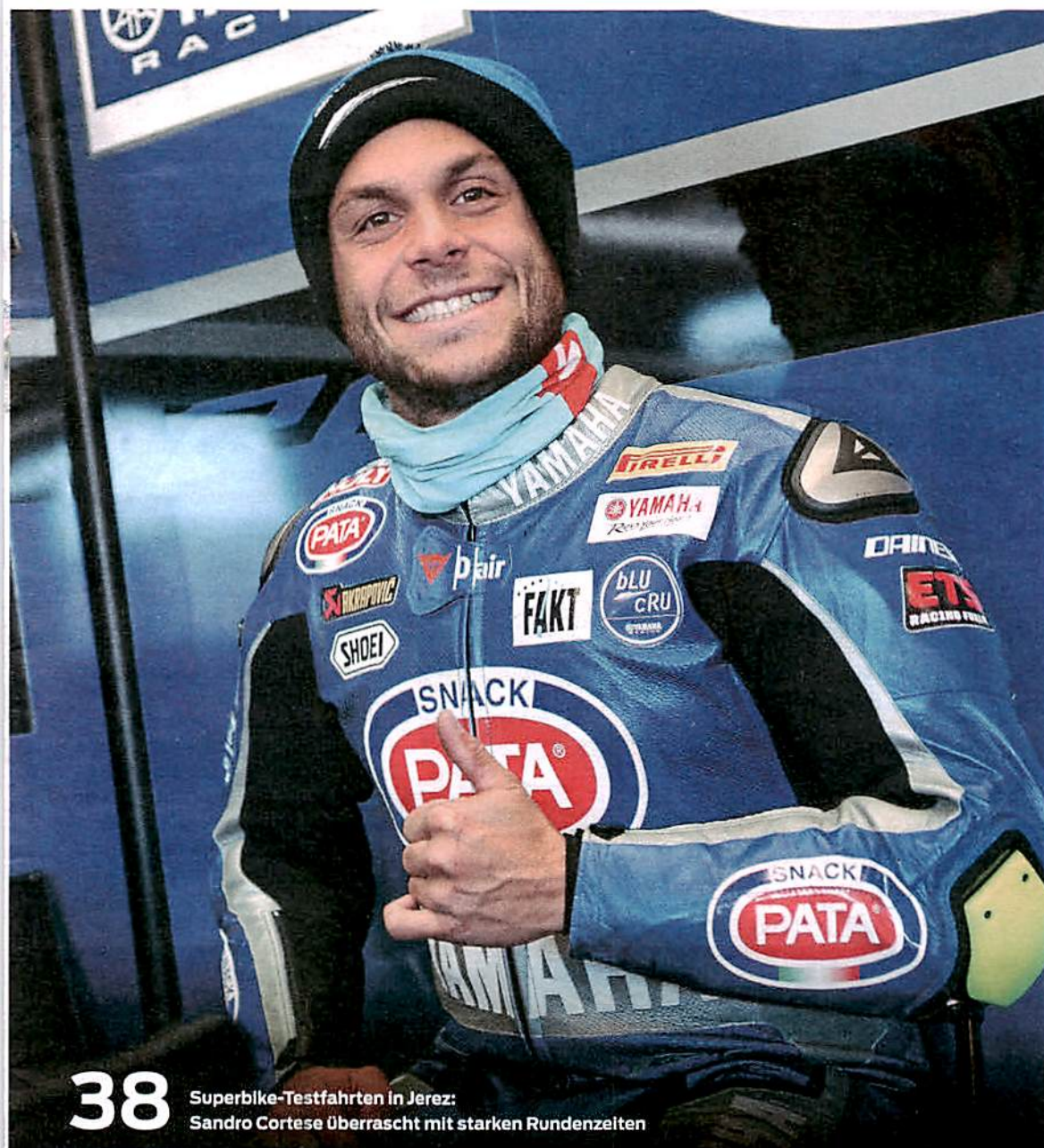
06 Formel E – E-Prix in Santiago de Chile: Zwei deutsche Piloten auf dem Podium



16 24h-Rennen in Daytona, GT-Wertung: BMW feiert Klassen-Sieg für Charly Lamm



42 Eisspeedway-WM: Rookie Charly Ebner im Gespräch mit MSA



38

Superbike-Testfahrten in Jerez:
Sandro Cortese überrascht mit starken Rundenzeiten

YAMAHA

VERGESSENE STRECKEN

Auch ohne einen Auftritt der Formel 1 im Rahmen der WM ist Goodwood reich an Legenden. Die meisten Schlagzeilen schrieben zwei schwere Unfälle von berühmten Piloten. Wir erinnern uns.

Seite 10

NACHWUCHS-DRIFTER

In der WRC2-Wertung der Rallye Monte Carlo hatten sich alle Experten schon auf das Duell Rovaniemi gegen Greensmith gefreut. Doch am Ende kam es etwas anders als erwartet.

Seite 24

GUTE GRUNDLAGE

Noch heute basieren alle MotoGP-Bikes von Yamaha auf der M1 aus der Saison 2004. Wir verraten, wie das damalige Sportgerät von Valentino Rossi entwickelt wurde und was es so innovativ machte.

Seite 36



28

DTM-Reglement 2019:
So ändern sich die Autos

AUDI



Sauber war das Überraschungsteam der vergangenen Saison. Teamchef Frédéric Vasseur verrät, wie der Schweizer Rennstall vom letzten Platz bis ins vordere Mittelfeld vorstoßen konnte und was er 2019 von seiner neuen Fahrerpaarung erwartet.

Von: **Michael Schmidt**

Wie erklären Sie das Sauber-Wunder in der vergangenen Saison?

Es ist die Kombination von vielen Faktoren. Erstens hatten wir den aktuellen Ferrari-Motor im Auto. Das war im Vergleich zum Vorjahr ein riesiger Schritt vorwärts. Bei der Motorleistung und auch für die Motivation. Das Team weiß, dass wir einen exzellenten Antrieb haben und damit die gleiche Basis wie unsere Konkurrenten. Damit waren wir auch gleich viel attraktiver für Partner. Zweitens hatten wir eine starke Fahrerpaarung. Marcus Ericsson hat sich unheimlich gesteigert. Er hat über den Winter hart an sich gearbeitet. Charles Leclerc ist der Rookie des Jahres. Drittens haben wir unsere Aerodynamikabteilung um 40 Leute aufgestockt und mit Jan Monchaux einen neuen Chef nominiert. Viertens sind wir auf einem guten Weg mit der Umstrukturierung unseres Teams. Und schließlich hat uns auch die Partnerschaft mit Alfa Romeo geholfen, nicht nur wegen des Geldes. Sie macht uns sichtbar, interessant für andere Partner



Frédéric Vasseur

Geburtstag: 28.05.1968
Geburtsort: Draveil
Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE

1996: Gründer & Teamchef
ASM F3 Team
2004: Mitgründer & Teamchef
ART Grand Prix
2012: Gründer Spark Racing
Technology
2016: Teamchef Renault F1
2017: Teamchef Sauber F1

„Jeder nächste Schritt wird deutlich schwieriger“

und gute Leute, die wir ins Team holen wollen. Es gibt dem ganzen Projekt einen seriösen Anstrich und hat eine neue Dynamik entfacht, die uns weiterbringt.

Waren Sie überrascht, dass der Erfolg so schnell gekommen ist? Viele andere Teams verstecken sich hinter Drei- oder Fünfjahresplänen.

Davon halte ich nichts. Ich wollte nicht vier Jahre in dem Zustand verharren wie letztes Jahr. Und sind wir ehrlich: Der Schritt von Platz 10 auf Rang 8 ist einfacher als von Platz 8 auf 6 oder gar von Platz 6 auf 4. Ich weiß, dass jeder nächste Schritt ein gutes Stück schwieriger wird. Trotzdem können wir stolz sein, die Trendwende geschafft zu haben. Wir fahren jetzt am vorderen Ende des Mittelfeldes mit, obwohl wir die Aerodynamikentwicklung sehr früh zugunsten von 2019 eingestellt haben. Unsere Ziele sind gewachsen, und die Motivation für die kommende Saison ist groß – und zwar in allen Abteilungen.

Welchen Einfluss hatte es, die Aerodynamik in kleinen statt großen Paketen weiterzuentwickeln?

Wir sind aus Gründen von Produktionsengpässen praktisch dazu gezwungen worden. Sauber ist im Vergleich zur Konkurrenz immer noch ein sehr kleiner Rennstall. Für uns ist es schwierig, in kurzer Zeit große Aero-Upgrades zu produzieren. So haben wir aus der Not eine Tugend gemacht. Für uns war es effizienter, bei jedem Rennen kleine Entwicklungsstufen ans Auto zu bringen. Diese Entscheidung haben wir schon vor der Saison getroffen. Ich weiß auch nicht, ob das jetzt der Schlüssel für unsere gute Entwicklungskurve ist. Viel mehr glaube ich, dass uns eine gute Korrelation zwischen Windkanal und Rennstrecke geholfen hat. Die Upgrades haben auf der Strecke praktisch immer die Erwartungen erfüllt. Das hilft uns natürlich auch für die Zukunft. Wir wissen, dass wir uns auf unsere

Werkzeuge und Simulationen verlassen können.

Wie nah wollen Sie in Zukunft mit Ferrari arbeiten? So nah wie Haas F1 oder doch mit mehr Distanz?

Wir konzentrieren uns nur auf uns und schauen nicht auf das, was Haas F1 macht. Wir wissen, dass wir noch Schwächen haben und in einigen Bereichen, wie zum Beispiel der Produktion, zu

„Kimi bringt uns die Referenz zu einem Top-Team und unheimlich viel Erfahrung. Einen von drei F1-Champions im Team zu haben, ist fantastisch.“

Frédéric Vasseur

klein sind. Wichtig für uns ist, dass wir unser größtes Gut nutzen. Das ist unser Windkanal. Daraus müssen wir den maximalen Nutzen ziehen. Deshalb werden wir die Außenhaut des Autos auch immer selbst entwickeln. Und alle anderen Dinge, für die wir von der Produktion her viel Zeit brauchen. Ferrari kann viele Komponenten erst spät freigeben, weil sie eine große Produktionskapazität haben. Würden wir uns da auf ihr Design verlassen, könnten wir die Teile nicht rechtzeitig fertigen.

Sie rüsten Sauber auf. Wie schwierig ist das, wenn man nicht weiß, wohin die Formel 1 nach 2020 geht und welcher Budgetdeckel wirklich kommt?

Ehrlich, ich kümmere mich nicht darum, wie hoch der Kostendeckel sein wird, wenn er irgendwann einmal eingeführt wird. Wir liegen sowieso noch meilenweit unter den Limits, die diskutiert werden. Deshalb kann ich das Team auch ohne Risiko aufrüsten. Was auch immer da

entschieden wird, es wird nicht unsere Firmenphilosophie beeinflussen. Klein zu sein, und ich vergleiche mich da mit Force India, ist gar keine so schlechte Sache. Das schafft einen ganz besonderen Teamgeist. Es ist für mich einfacher 400 Leute mitzureißen als 1000.

Wie schwer wiegt der Verlust von Charles Leclerc?

Wir werden auch in der neuen Saison eine starke Fahrerpaarung haben. Aber natürlich geht uns mit ihm ein unglaublich talentierter Fahrer verloren. Ich kenne ihn schon seit seinen Tagen im Kart. Ich freue mich für ihn, dass er den Sprung zu Ferrari geschafft hat. Es ist ja auch unsere Aufgabe, junge Fahrer auszubilden.

Was wird Kimi Räikkönen dem Team bringen?

Kimi wird uns die Referenz zu einem Top-Team und unheimlich viel Erfahrung bringen. Einen von drei Formel-1-Champions im

Feld bei uns im Team zu haben, ist fantastisch. Aber auch Antonio Giovinazzi hat in den Freitagstrainings schon gezeigt, dass er unseren Ingenieuren ein gutes Feedback vom Auto gibt. Wir haben eine starke Kombination, die das Fundament für die Zukunft des Teams bildet.

Weiß Kimi Räikkönen, dass bei Sauber siebte Plätze wie ein Sieg zählen, und dass er vielleicht dreimal weniger Ingenieure am Auto hat?

Nach unseren Gesprächen war ich sehr schnell davon überzeugt, dass er der richtige Fahrer für uns ist. Er liebt das Rennfahren, und er mag die Stimmung in unserem Team. Ich bin mir sicher, er wird sich auch in der kleinen Truppe wohlfühlen.

Wie schwer fiel Ihnen die Wahl zwischen Giovinazzi und Ericsson?

Die Wahl fiel eher zwischen Räikkönen und Ericsson. ■



Der Sauber-Teamchef musste Charles Leclerc zu Ferrari ziehen lassen



Kimi Räikkönen wechselte beim Abu-Dhabi-Test das Cockpit mit Leclerc

Heiße Nummer



Sam Bird (Virgin-Audi) gewann vor Pascal Wehrlein im Mahindra. Der Brite eroberte auch die Tabellenführung

Der E-Prix in Santiago war das heißeste Rennen in der Geschichte der Formel E. Bei 38 Grad im Schatten kamen die Fahrer an ihre Grenzen, aber auch die Technik war am absoluten Limit. Wegen überhitzen der Batterien mussten viele Fahrer zurückstecken und auf Attacken verzichten – schlecht für die Show. Formel-E-Rookie Pascal Wehrlein im Mahindra sah sich so um seine Siegchance gebracht. Es gewann Sam Bird im Kunden-Audi von Virgin. Das Ingolstädter Werksteam konnte sich mit Platz 3 für Daniel Abt trösten.

Von: **Claus Mühlberger**

Der Formel-E-Kurs von Santiago de Chile liegt im Parque O'Higgins, unmittelbar neben einem riesigen Freizeitpark namens „Fantasilandia“. Das passt gut, denn die Elektroserie reklamiert für sich die gleichen Kernkompetenzen wie der Rummel, nämlich Zerstreuung und Nervenkitzel.

Dass in Chile extreme Temperaturen von bis zu 38 Grad herrschten, war für die Action allerdings weniger gut. Denn die McLaren-Akkus der Rennautos sind zwar nicht ganz so sensibel wie die in den ersten vier Jahren der Serie verwendeten Williams-Batterien. Aber bei 72 Grad – elf Grad mehr als bisher – liegt das Maximum. Dann müssen sich die Fahrer zügeln. Sonst schalten die Batterien aus Sicherheitsgründen einfach ab.

„Wenn es so heiß ist, muss man sowohl beim Gasgeben wie auch beim Rekuperieren viel vorsichtiger sein“, erklärte Audi-Fahrer Daniel Abt. „Immer wenn

Energie in die Batterie reingeht und wenn Strom entnommen wird, heizt sich der Akku auf.“

Abt fuhr in der Hitze von Chile auf den dritten Rang und bescherte dem Audi-Werksteam den ersten Podiumsplatz des Jahres. Der Deutsche profitierte allerdings auch davon, dass eine Rüpelei des BMW-Fahrers Alexander Sims gegen einen Gegner mit 19 Sekunden Zeitstrafe gebüßt wurde. Der Brite, der zuletzt in eine denkwürdige Kollision mit seinem Teamkollegen António Félix da Costa verwickelt war, fiel deswegen von Platz 3 auf den siebten Rang zurück.

In der Schlussphase des Rennens spielte die Batterietemperatur eine entscheidende Rolle. Zu seinem größten Ärger musste Pascal Wehrlein auf seine Schlussattacke gegen den führenden Sam Bird verzichten. Der Deutsche hatte lange das Heck des Virgin-Audi vom Meisterschaftsdritten aus dem Vorjahr aus nächster Nähe studiert. Auf Befehl seiner

Mahindra-Ingenieure schaltete er in den letzten Runden in den Cruise-Modus. Aber auch Platz 2 ist für den in der Formel E unerfahrenen Rookie Wehrlein aller Ehren wert. „Bei meinem ersten Rennen in Marokko bin ich ja nur ein paar Hundert Meter weit gekommen, ehe ich abgeräumt wurde.“

Quali-Drama bei Audi

Die Baumeister der Formel-E-Pisten gaben auch in Chiles Hauptstadt ihr Bestes, um die Fahrer mit einer tückischen Streckenführung zu quälen – etwa mit der extrem engen Ausfahrt aus Kurve 6. Sébastien Buemi landete mit seinem Nissan dort gleich zweimal in der Mauer, zunächst im Freien Training und dann – viel schlimmer – auch im Rennen. Und zwar in Führung liegend. Der Formel-E-Champion von 2015/16, damals noch im Renault, wies jede Schuld von sich: „Ich habe gebremst, aber das Auto gab einfach weiter Gas.“



FORMULA E

Zuspruch vor dem Rennen: Daniel Abt mit Sängerin Rita Ora



FORMULA E

BMW-Fahrer Alexander Sims verlor den dritten Platz wegen einer Zeitstrafe



FORMULA E

Felipe Massa (mit Teamchefin Susie Wolff) schrieb wieder einen Nuller



FORMULA E

Pascal Wehrlein: Erstmals im Ziel bei der Formel E – und gleich Zweiter

Buemis Lieblingsrivale, Audi-Mann Lucas di Grassi, freute sich wie ein Schneekönig über die Pole-Position mit mehr als einer halben Sekunde Vorsprung auf Buemi. Doch der Brasilianer, der weniger als überragender Quali-Spezialist galt, sondern eher als extrem kampfstarker Racer, musste sich nach einem lächerlichen Regelverstoß in die letzte Startreihe einordnen.

„Der Fahrer hat die Bremsen während seiner In-Lap im Qualifying ohne ersichtlichen Grund stärker beansprucht als auf seiner fliegenden Runde“, verlautbarte die Rennleitung. Diese Regel war neu eingeführt worden. Hintergrund: Viele Fahrer versuchten, die Reifen mittels mutwilliger Gewaltbremsungen zu erhitzen, um so sicherzustellen, dass der Reifen-Minimaldruck von 1,6 bar erreicht wird. Trotz des Ärgers konnte Audi-Mann di Grassi schon bald wieder lachen, weil er wusste: „Speedmäßig sind wir wieder voll im Geschäft.“ ■

3. RENNEN FORMEL E IN SANTIAGO/CHILE

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Sam Bird (GB)	Virgin-Audi	36 Runden
2. Pascal Wehrlein (D)	Mahindra	+ 6,489 s
3. Daniel Abt (D)	Audi Sport Abt Schaeffler	+ 14,529 s
4. Edoardo Mortara (I)	Venturi	+ 17,056 s
5. Robin Frijns (NL)	Virgin-Audi	+ 20,276 s
6. Mitch Evans (NZ)	Jaguar	+ 23,755 s
7. Alexander Sims (GB)	BMW i Andretti	+ 27,590 s
8. Oliver Turvey (GB)	NIO	+ 45,059 s
9. José María López (ARG)	Dragon-Penske	+ 45,376 s
10. Jérôme D'Ambrosio (B)	Mahindra	+ 46,984 s

STAND FAHRER

1. Bird	43 Punkte
2. D'Ambrosio	41
3. da Costa	28
4. Frijns	28
5. Vergne	28
6. Evans	22
7. Abt	21
8. Lotterer	19
9. Wehrlein	18
10. Sims	18



Nissan-Mann Buemi: Erst Pole, dann Crash

STAND TEAMS

1. Virgin-Audi	71 Punkte
2. Mahindra	59
3. DS-Techeetah	47
4. BMW i Andretti	46

KURZ NOTIERT

ROSBERG TRÄUMT

Nico Rosberg, Formel-1-Weltmeister von 2016 und Formel-E-Anteilseigner, knüpfte auf dem Weltwirtschaftsforum in Davos Geschäftskontakte. Der Deutsche träumte in einem BBC-Interview davon, dass die Formel E eines Tages die Formel 1 ablösen könnte. „Jetzt, wo die ganze Welt Elektroautos baut, kann die Formel 1 doch nicht weiter mit Benzinern herumkurven.“

DER ASPHALT KOCHT

38 Grad zeigte das Thermometer am Renntag. Das brachte nicht nur Fans und Fahrer, sondern vor allem auch die Techniker von Batteriehersteller McLaren ins Schwitzen. Bei 72 Grad schalten die Akkus nämlich ab.

Formel 1

Auto weiter pink

Force India wird in Toronto ein altes Auto in neuen Farben vorstellen. Entgegen anderslautender Gerüchte wird die Farbe Pink weiter präsent sein. Nur nicht mehr so groß.

Von: **Michael Schmidt**

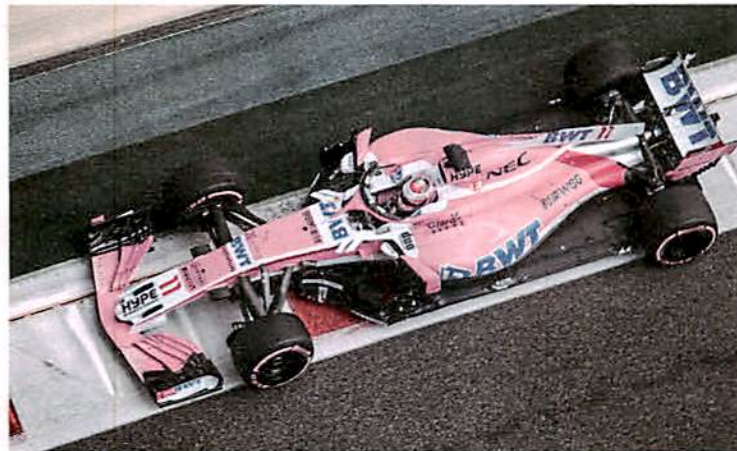
Für Force India beginnt in diesem Jahr ein neues Zeitalter. Das beginnt schon beim Namen. Der Rennstall tritt in dieser Saison offiziell unter der Bewerbung von Racing Point an. So heißt dann auch das Auto. Der ursprünglich geplante Wechsel auf einen komplett neuen Namen wird vertagt.

Neu werden auch die Farben sein. In der Szene war bereits eine Trennung von Force India und Hauptsponsor BWT kolportiert worden. Teamchef Otmar Szafnauer erklärte auf Anfrage: „Die Farbe Pink wird weiter auf dem Auto vertreten sein. Nur in einer anderen Proportion.“ Das

hieß, dass Partner BWT bei der Stange bleibt, nur in einem kleineren Umfang. Der neue Besitzer Lawrence Stroll und seine Investoren haben neue Sponsoren an Land gezogen.

Damit geht für Force India auch der Sparkurs zu Ende, der das Team seit seiner Gründung 2008 im Würgegriff hielt. Das neue Auto wird pünktlich fertig, und zwar in der Spezifikation wie von den Ingenieuren geplant. Präsentationstermin ist Montag-

früh vor dem ersten Testtag in Barcelona (18.02.). Der Neubau der Fabrik in der Nähe des alten Basislagers ist beschlossen, das wird aber erst in zwei Jahren so weit sein. In der Zwischenzeit behilft sich Racing Point mit einer Übergangslösung. Die nach Brackley ausgelagerten Aerodynamiker kehren nach Silverstone zurück. 15 sind schon da, 65 folgen im Lauf der Saison. „Dann sind alle Ingenieure unter einem Dach“, freut sich Szafnauer. ■



Ganz so rosa wie bisher werden die „pinken Panther“ 2019 nicht mehr auftreten

NACHRICHTEN

STR14 KOMMT FRÜH

Toro Rosso wird die ersten Bilder des neuen STR14 schon am 11. Februar veröffentlichen. Damit ist das B-Team von Red Bull aktuell in der Pole-Position. Wie wir inoffiziell hören, will Haas F1 seinen neuen F1-Renner aber noch früher präsentieren.

NEUER RENAULT-BOSS

Nach dem Rückzug von Konzernboss Carlos Ghosn wird der bisherige Michelin-Chef Jean-Dominique Senard künftig das Zepter bei Renault schwingen. Der 5-Jahres-Plan für das Formel-1-Team soll von der Personalie aber nicht betroffen sein.

KEINE LIZENZ-PUNKTE

Über die sportlichen Pleiten von Red-Bull-Junior Dan Ticktum in der Asia F3 Series hatten wir letzte Woche bereits berichtet. Nun kam überraschend heraus, dass es für die Erstplatzierten der Serie gar keine Superlizenz-Punkte geben könnte, weil sie nicht die FIA-Kriterien erfüllt.

Formel 1

Spezialmarkierung für Testfahrten

Pirelli will dieses Jahr nur noch drei Farben auf seine Formel-1-Reifen pinseln. Bei den Testfahrten in Barcelona könnte das allerdings für Verwirrung bei den Fans sorgen.

Pirelli hat es nicht leicht. Die Reifen in der Formel 1 sind eine komplizierte Angelegenheit geworden. Fünf verschiedene Mischungen wird der Gummilieferant dieses Jahr im Einsatz haben. Weil aber immer nur drei verschiedene Sorten pro Grand-Prix-Wochenende zum Einsatz kommen, haben die Italiener entschieden, auch nur noch drei verschiedene Farbmarkierungen zu verwenden. Der jeweils weichste Reifen wird rot,

der mittlere gelb und der härteste bekommt weiße Pirelli-Logos auf der Flanke.

Bei den Testfahrten sorgt das aber für ein neues Problem. Beim ersten Aufgalopp in Barcelona dürfen die Teams alle fünf Mischungen ausprobieren. Doch wie will man diese kenntlich machen, ohne neue Verwirrung zu stiften? Pirelli entschied sich dafür, das System mit den drei Farben beizubehalten. Allerdings gibt es zwei verschiedene weiße und zwei verschiedene rote Markierungen. Der härteste Reifen (Stufe 1) trägt nur das Pirelli- sowie das P-Zero-Logo. Es fehlt allerdings die übliche weiße Linie dazwischen, die nur der zweithärteste Reifen (Stufe 2) trägt. Analog werden auch die beiden weichsten Mischungen unterschieden – nur in Rot. ■ TG

Formel 1

Wintertests live im Stream und Ticker

Die Formel 1 wird erstmals die Wintertests im Live-Stream übertragen. Das Angebot können auch deutsche Fans über das kostenpflichtige „F1 TV Pro“-Paket abonnieren.

Alle F1-Junkies, die nach der Winterpause schon unter Entzugserscheinungen leiden, bekommen bei den Testfahrten dieses Jahr eine volle Dosis verpasst. Auf der Streaming-Plattform „F1 TV“ werden die ersten Proberunden der neuen Autos erstmals live übertragen. Nach Information der Rechteinhaber sieht der Plan für die erste Testwoche von Barcelona (18. bis 21. Februar) täglich neun Stunden Programm vor.

Unter den 59 Ländern, in denen der Service zu empfangen ist, befindet sich auch Deutschland. Die Testfahrten werden im Gegensatz zu den Rennen ausschließlich in englischer Sprache angeboten. Und gratis ist die ganze Sache natürlich auch nicht. Wer exklusive Bewegtbilder von den Testfahrten sehen will, muss das Paket „F1 TV Pro“ abonniert haben. Das kostet entweder 7,99 Euro pro Monat oder 64,99 Euro für die ganze Saison.

Gratis und in deutscher Sprache bekommen Sie dagegen den Live-Ticker auf der Webseite von auto motor und sport. Dort versorgen wir Sie den ganzen Tag über mit aktuellen Informationen, Zeiten und Bildern vom Geschehen auf der Strecke sowie spannenden Hintergrundberichten aus dem Fahrerlager. ■ TG

Alleskönner

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

**TOP
EXTRA**

MANNESMANN Steckschlüsselsatz

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



BRUNER
MANNESMANN
WERKZEUGE

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

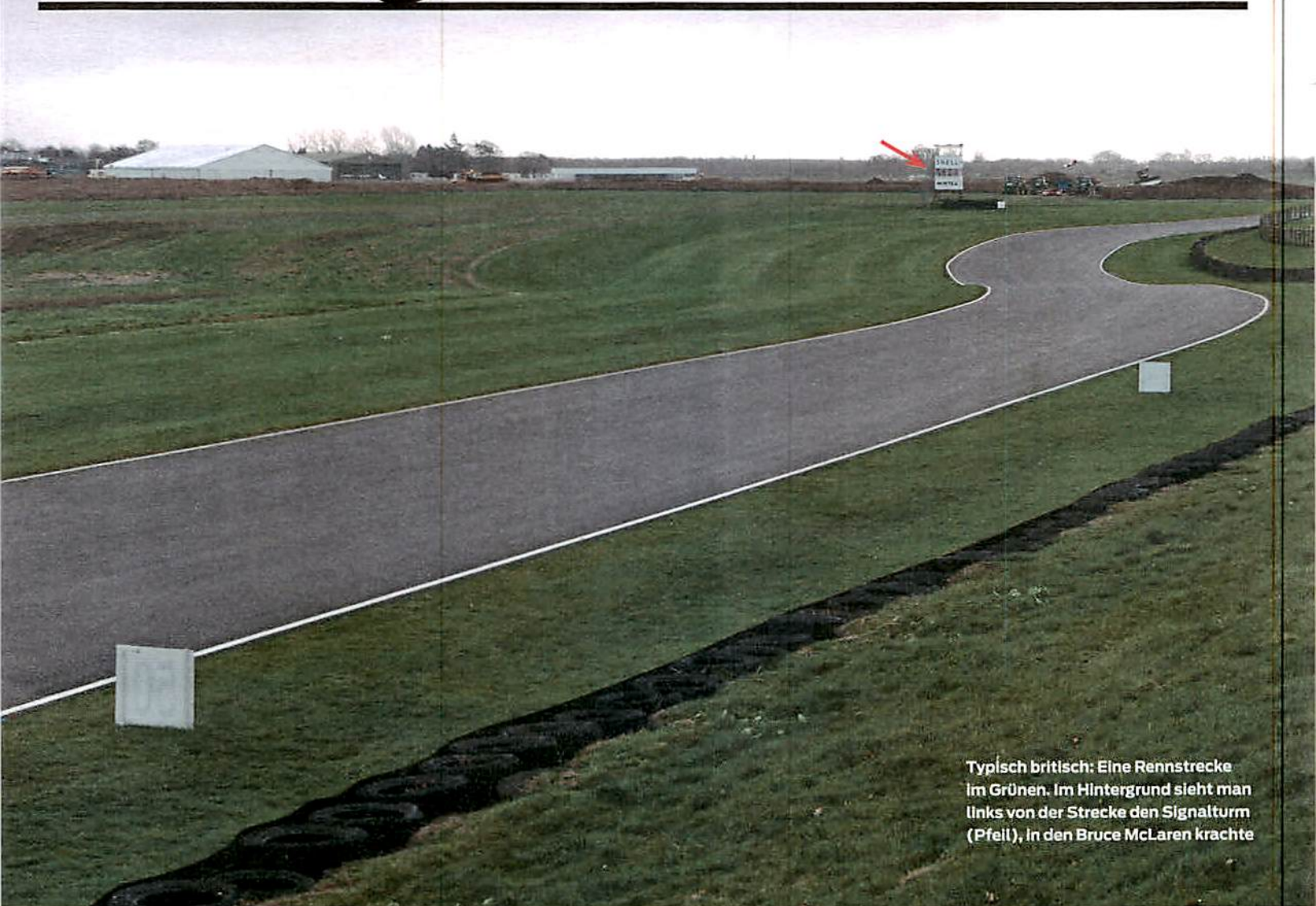
25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 62,50 € - zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €).

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.

Goodwood

Der englische Klassiker



Typisch britisch: Eine Rennstrecke im Grünen. Im Hintergrund sieht man links von der Strecke den Signalturm (Pfeil), in den Bruce McLaren krachte

Diese Rennstrecke hat nie einen Grand Prix gesehen. Trotzdem ist Goodwood so berühmt wie Silverstone oder Brands Hatch. Nicht nur wegen des Festivals of Speed. Der Kurs im Süden von England war die Heimat großer Sportwagenrennen und Schicksalsort für zwei große Rennfahrer.

Von: **Michael Schmidt**

Goodwood ist wie man sich eine englische Rennstrecke vorstellt. Naturbelassen, mitten im Grünen, zieht sich das Asphaltband in sanften Schwüngen und leichtem Auf und Ab durch eine Parklandschaft. Nur eine hässliche Schikane kurz vor Start und Ziel unterbricht den sonst so flüssigen Rhythmus. Wenn man die Strecke über die Servicestraße auf der Außenseite umrundet und sie von den Erdwällen betrachtet, dann wirkt sie fast harmlos. Die Auslaufzonen scheinen für eine Strecke aus der Nachkriegszeit üppig bemessen. Doch der erste Eindruck täuscht. Goodwood kann eine grimmige Strecke sein. Die großen Grünflächen am Kur-

venausgang machen entgleiste Autos nicht langsamer, sondern schneller. Und am Ende warten immer eine Leitplanke, Holzbohlen oder ein Erdwall, der so wenig nachgibt wie Beton. Nun, ein bisschen hat sich Goodwood für die modernen Zeiten fit gemacht. Es fahren bei den Oldtimer-Veranstaltungen auch einige richtig schnelle und teure Autos mit, und die Herren hinter dem Lenkrad lassen es ordentlich krachen. Vor den Erdwällen liegen heute ein paar Reifenstapel, und am Ausgang von Woodcote Corner fängt ein Kiesbett Havaristen auf.

17 FI-Rennen ohne Status

Goodwood hat keinen einzigen Grand Prix gesehen. Trotzdem

kennt die Strecke im Süden von England jeder Motorsport-Fan. Weil die Formel 1 trotzdem in Goodwood gefahren ist. Im Rahmen der Glover Trophy fanden zwischen 1949 und 1965 insgesamt 17 Formel-1-Rennen ohne WM-Status statt. Stirling Moss und Jim Clark haben je zweimal gewonnen, John Surtees, Graham Hill, Mike Hawthorn und José Froilán González je einmal.

In Goodwood fanden auch drei Neunstunden-Rennen und sieben Läufe zur Tourist Trophy statt. Damals pilgerten fast so viele Fans in die Grafschaft Sussex wie heute beim Festival of Speed oder dem Goodwood Revival. Bis in die 70er-Jahre war Goodwood die beliebteste Test-



Lotus schnurstracks in einen Erdwall am Ausgang von St. Marys Corner. Es dauerte eine halbe Stunde, bis man den Unglückspiloten aus dem Wrack geschnitten hatte. Der beste Fahrer seiner Zeit erlitt so schwere Verletzungen, dass er 28 Tage in ein Koma fiel und für mehrere Wochen halbseitig gelähmt war. Es dauerte fast ein Jahr, bis Moss wieder halbwegs genesen war. Der Versuch eines Comebacks wurde nach einem Test abgeblasen. Moss war der Meinung, dass seine Reflexe und sein Sehvermögen gelitten hatten.

Der Tod von McLaren

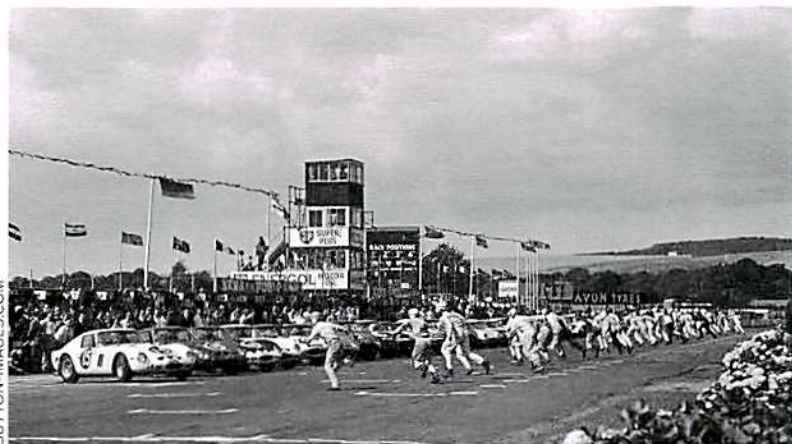
Goodwood wird auch immer in einem Atemzug mit Bruce McLaren genannt. Der Neuseeländer verbrachte am 2. Juni 1970 bei strahlendem Sonnenschein den ganzen Vormittag damit, das neue Can-Am-Auto M8D für den ersten Lauf im kanadischen Motorsport vorzubereiten. McLaren kannte Goodwood wie seine Westentasche. Wenn er St. Mary's hinter sich gelassen hatte, pflegte er die 740 PS starken Can-Am-Bomber in leichtem Drift aus der 100 km/h schnellen Lavant-Kurve in die folgende Gerade gleiten zu lassen. Eigentlich ist es keine Gerade. Mittendrin macht die Strecke durch eine Senke zwei leichte Kurven. Dort hatte der McLaren M8D seine Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h erreicht. Es passierte in der ersten fliegenden Runde des letzten Testlaufes vor der Mittagspause um 12.22 Uhr Ortszeit. Die Motorverkleidung des „Batmobile“ getauften Autos hatte sich im Linksknick der Geraden gelöst. Bruce McLaren krachte breitseits in einen gemauerten Unterstand für Streckenposten und wurde aus dem Auto geschleudert. Die Trümmer waren über 100 Meter verstreut. Der Neuseeländer starb noch am Unfallort.

strecke der englischen Teams. Cooper, Vanwall, Lotus, Brabham und McLaren hatten Hausrecht auf dem anspruchsvollen 3,809 Kilometer langen Kurs.

Die Runde beginnt mit einer elend langen Rechtskurve namens Madgwick. Sie ist aus der Cockpitperspektive schwer einzusehen und ändert ständig ihren Radius. Nach einer kurzen Geraden geht es Vollgas durch Fordwater, bevor die Streckenführung im St.-Mary's-Komplex abrupt nach rechts und dann nach links abbiegt. Es ist die Kurve, in der am 23. April 1962 die Karriere von Stirling Moss zu Ende ging. Ausgelöst vermutlich durch einen festgeklemmten Gaszug fuhr Moss mit seinem

Schrottplatz Schikane

Die Woodcote-Rechtskurve, ein Linksbogen und die enge Schikane komplettieren die Runde. Das Geschlängel vor Start und Ziel wurde für viele Autos zum Schrottplatz. Für Rennveranstaltungen genügte Goodwood nicht mehr den Sicherheitsanforderungen des Verbandes. Geändert hat sich seit dem letzten Rennen im Juli 1966 nicht viel. Genau das macht den Charme von Goodwood aus. Wer hierher kommt, atmet echte britische Rennsportatmosphäre ein. ■



Le-Mans-Start zur Tourist Trophy 1962: Innes Ireland gewann auf Ferrari



Peter Arundell visiert mit seinem Lotus 22 Formel Junior eine Kurve an

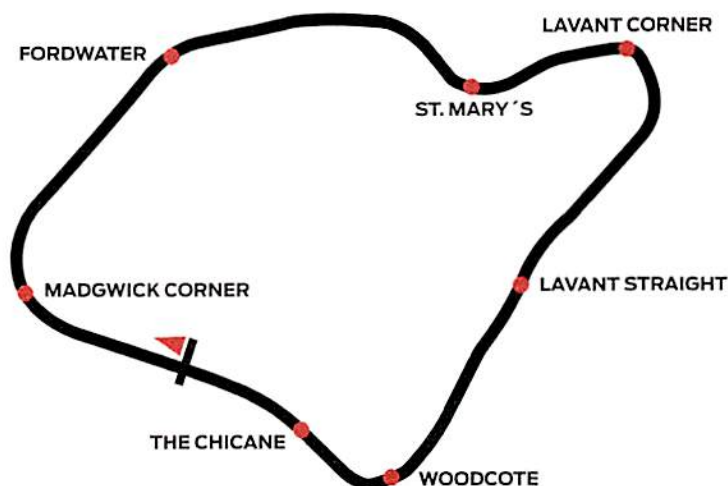
DIE SIEGER (TOURIST TROPHY)

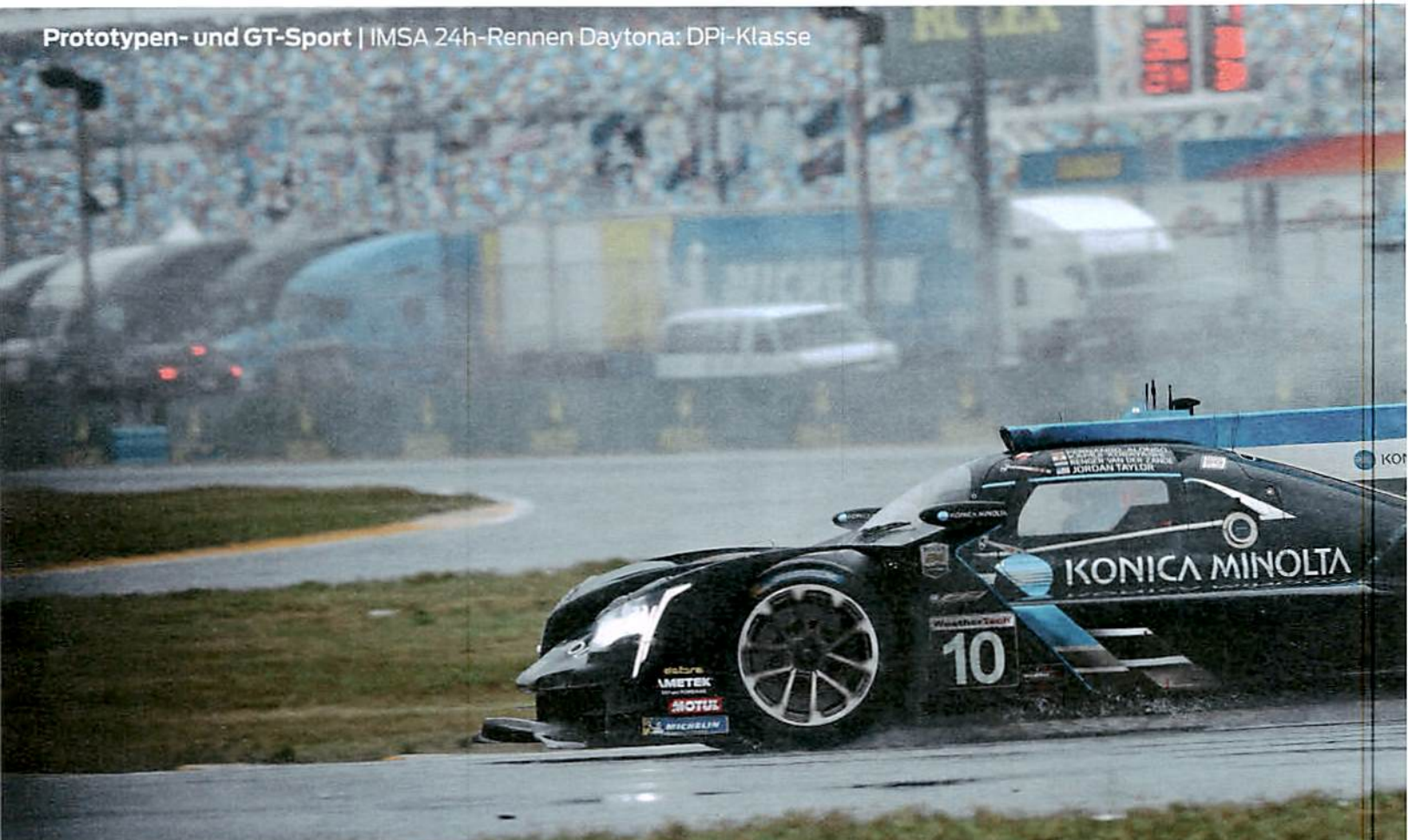
1958	Stirling Moss/Tony Brooks	Aston Martin
1959	Stirling Moss/Jack Fairman/Carroll Shelby	Aston Martin
1960	Stirling Moss	Ferrari
1961	Stirling Moss	Ferrari
1962	Innes Ireland	Ferrari
1963	Graham Hill	Ferrari
1964	Graham Hill	Ferrari

Rekord: 1.18,217 min = 175,312 km/h (Nick Pardmore, Lola T70)

STRECKENDATEN

Lage:	10 km nördlich von Chichester
Länge:	3.809 km (1948–1966)
Breite:	9,0 m
Rechtskurven:	7
Linkskurven:	3
Schnellster Teil:	Lavant Straight
Langsamster Teil:	The Chicane





Die Alonso-Show

Ex-Formel-1-Weltmeister Fernando Alonso führte mit einer starken fahrerischen Leistung das DPi-Cadillac-Team von Wayne Taylor in Daytona zum Sieg. Das Rennen bot reichlich Spannung bis ins Ziel, auch wenn sich am Ende nur noch drei DPi-Rennwagen in der gleichen Runde befanden.

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

Nach dem vorläufigen Ende seiner F1-Karriere arbeitet Alonso mit Siegen im Langstreckensport weiter an der eigenen Unsterblichkeit: Als erst dritter Fahrer in der Geschichte holte ein ehemaliger F1-Weltmeister auch den Sieg beim Langstreckenklassiker in Daytona, dazu gewann der Spanier im Juni 2018 das 24h-Rennen in Le Mans. Der Sieg im Wayne-Taylor-Racing-Cadillac-DPi war dabei

alles andere als geschenkt: Die Witterungsbedingungen waren harsch, die Temperaturen lagen nur bei knapp über 10 Grad und nach 14 Stunden setzten starke Regenfälle ein, die unter anderem zu zwei Rennabbrüchen führten – ein Novum beim 24h-Rennen in Daytona.

Alonso, der sich das Auto mit den beiden WTR-Stammpiloten Renger van der Zande und Jordan Taylor sowie dem Japaner Kamui Kobayashi teilte, kam zum Handkuss, weil sein Auto beim letzten Rennabbruch knapp zwei Stunden vor Rennen in Führung lag.

Diese Führung hatte der Spanier selber wieder zurückerobert, nachdem der vor ihm platzierte Cadillac-Markenkollege Felipe Nasr kurz vor der letzten Rotphase in der ersten Kurve auf glitschigem Geläuf einen weiten Bogen nehmen musste.

Der Sieg war trotzdem mehr als verdient: Der WTR-Cadillac gehörte unter allen Bedingungen, also im Trockenen ebenso wie im Nassen, zu den schnellsten Fahrzeugen im Feld. Die Kon-

kurrenten waren dagegen nur beizeiten schnell, immer abhängig von den Wetterbedingungen und der Außentemperatur.

Ein bisschen Glück war aber auch im Spiel: Seit dem Samstagabend plagte sich das WTR-Team mit einem Problem im Bereich der Benzinpumpen herum. Vier der sechs im Tank montierten Benzinpumpen hatten bis zum späten Samstagabend bereits den Geist aufgegeben. Hätte eine weitere Benzinpumpe versagt, wäre der WTR-Caddy unweigerlich auf der Strecke stehengeblieben.

Um dieses Risiko zu minimieren, reduzierte das Team die Stint-Länge, sodass die Pumpen nicht mit nahezu leerem Tank ansaugen mussten. Teamchef Taylor bezeichnete den vorzeitigen Rennabbruch aus diesem Grund als „Gottesgeschenk“.

WTR: Alonso und Taylor top
Bemerkenswert war auch der Umstand, dass Fernando Alonso und Jordan Taylor den Löwenanteil der Fahrarbeit verrichteten und dabei mehr als die Hälfte des Rennens im Alleingang be-



Der Cadillac von Wayne Taylor war unter allen Bedingungen in puncto Speed die Benchmark. Dazu hatten Alonso, van der Zande, Taylor und Kobayashi auch die beste Reichweite.

stritten. Renger van der Zande fuhr in der Nacht 111 Runden, Kamui Kobayashi sogar nur 86 Runden, weil der Japaner in Daytona zuvor noch nie im Nassen gefahren war.

Vor dem wilden und turbulenten Rennen, das durch 17 Gelbphasen unterbrochen wurde, hatten die Caddy-Teams nicht unbedingt auf einen klaren Doppelsieg spekuliert: Das Qualifying, aber auch die Longruns in



WTR-Pilot Fernando Alonso holte mit Kamui Kobayashi, Renger van der Zande und Jordan Taylor den Sieg beim 24h-Rennen in Daytona

den freien Trainingssitzungen hatten einen klaren Top-speedvorteil zugunsten der DPI-Wagen von Mazda und Acura ergeben – ein Umstand, der nicht nur von Alonso wortreich beklagt wurde.

Die Caddy-Abordnung ging demzufolge mit der klassischen Daytona-Strategie ins Rennen: erstens immer schön in der Führungsrunde bleiben, um ja nicht den Anschluss zu verlieren, zweitens Vorsicht im Verkehr walten lassen und drittens das Setup so einstellen, dass man für den vorhergesagten Starkregen zu Rennende gut aufgestellt war – also tendenziell mehr Abtrieb und eine etwas weichere Abstimmung bei der Federung.

Schon am Samstagabend wurde klar, dass die Rechnung beim Team von Wayne Taylor besonders geschmeidig aufging: Alonso konnte sich in der Dunkelheit behende vom Verfolgerfeld absetzen und fuhr in einem einzigen Stint einen Vorsprung von nahezu 20 Sekunden heraus – bevor eine der allgegenwärtigen Gelbphasen den Vorteil umgehend wieder zunichtemachte.

Dazu konnte das WTR-Team die meisten Runden mit einer Tankfüllung abspulen – zumindest so lange, wie die Benzinpumpen ordnungsgemäß mitspielten. Bis zu zwei Runden mehr schaffte der WTR-Caddy im Vergleich zur DPI-Konkurrenz. Die Kombination aus gutem Speed und noch besserem Verbrauch machte klar: Der Sieg in Daytona würde nur über das Wayne-Taylor-Team führen.

Das einzige Fragezeichen war nur: Wie gut würde der WTR-Caddy im Regen funktionieren? Der setzte am Sonntagmorgen um 4.51 Uhr ein. Die meisten anderen Caddy-Teams wie auch Acura wechselten zu diesem Zeitpunkt auf eine steilere Flügelstellung, um den Abtrieb weiter zu erhöhen. WTR ging einen anderen Weg und nahm nur Anpassungen an den Stabilisatoren vor. Laut WTR-Pilot Jordan Taylor sollte so sichergestellt werden, dass man im Banking keinen Top-speed einbüßt und so zusätzliche Überholchancen in petto haben würde.

Acura-Pilot Hélio Castroneves, der zusammen mit Ricky Taylor

„Als ich Fernando Alonso folgte, habe ich versucht, seine Linien zu kopieren, aber ich hatte keine Chance. Ganz im Gegenteil: Ich wäre um ein Haar böse abgeflogen.“

Acura-Pilot Hélio Castroneves

und Alexander Rossi Platz 3 belegte, fiel auf, dass Alonso in der Nacht komplett andere Linien fahren konnte als die restlichen DPI-Wagen und besonders im Infield extrem stark unterwegs war. „Als ich ihm hinterherfuhr, habe ich versucht, seine Linien zu kopieren, aber ich hatte keine Chance zu folgen. Im Gegenteil, ich wäre um ein Haar böse abgeflogen!“

Castroneves glaubt, dass das siegreiche WTR-Team beim Setup die goldene Mitte getroffen hatte und auch unter regulären Bedingungen mit weniger Regen kaum zu schlagen gewesen wäre.

An der BOP kann es jedenfalls nicht gelegen haben: In den ersten Rennstunden fuhren sechs Cadillac, zwei Mazda und zwei

Acura in der DPI-Klasse auf Augenhöhe. Mazda hatte den größten Argwohn der Gegner erzeugt, weil sie deutlich höhere Top-speedwerte schafften. Da passte es ins Bild, dass Oliver Jarvis den Mazda-DPI mit einer klaren Bestzeit auf die Pole-Position gestellt hatte. Das Feuerwerk hielt im Rennen aber nicht lang an: Beide Mazda fielen mit Motorschäden aus – der Vierzylinder-Tubo des britischen Zulieferers AER bleibt weiterhin die Achillesferse im Mazda-DPI-Pakt.

Dabei hatte Mazda bei zwei dreitägigen Langstreckentests im Vorfeld zum Saisonstart die neue Ausbaustufe von AER getestet. Jarvis notierte dabei mehr Leistung sowie eine bessere Fahrbarkeit über ein größeres Drehzahlband. Doch die höhere Leistung scheint auch diesmal wieder mit einer reduzierten Zuverlässigkeit erkaufte worden zu sein.

Acura geht die Luft aus

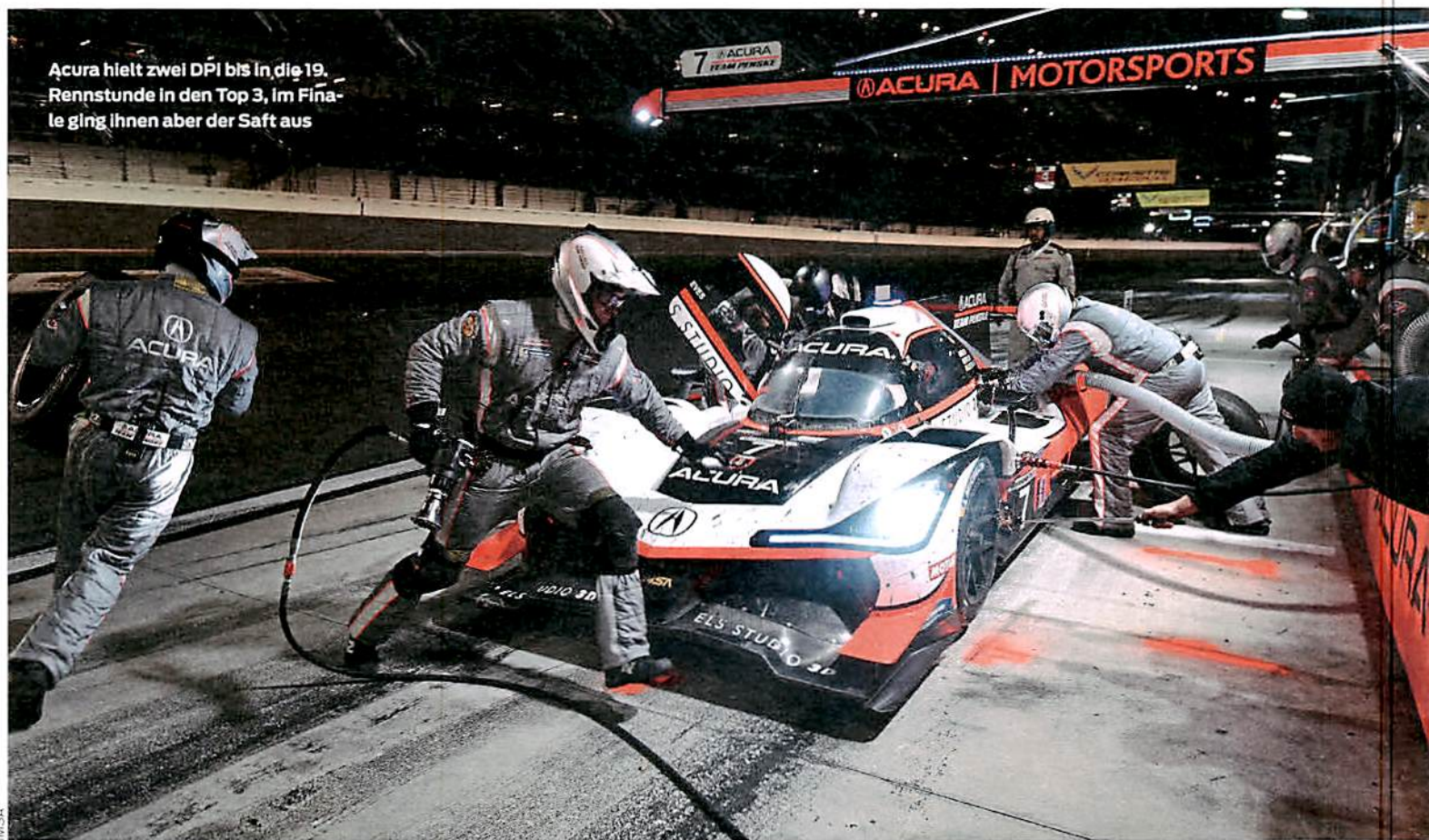
Als zweiter hartnäckiger Verfolger der Top-Cadillac erwiesen sich die Acura-DPI des Penske-Teams. Auch hier war ein deutlicher Aufwärtstrend bei der Gesamt-Performance zu notieren. Ein Teil davon ist der angepassten BOP zuzurechnen, der Rest einer intensivierten Testarbeit im vergangenen Winter. >



Freuen für die Kamera: Das Sieger-Quartett bei der Foto-Zeremonie



Auf Platz 2 kam der Cadillac-DPI des Whelen-Engineering-Teams



Acura hielt zwei DPl bis in die 19. Rennstunde in den Top 3, im Finale ging ihnen aber der Saft aus

Die erhöhte Wettbewerbsdichte sorgte für zusätzliche Aha-Momente auf der Strecke, zum Beispiel als Acura-Pilot Juan Pablo Montoya am frühen Samstagabend in ein Gefecht mit dem WTR-Caddy von Kamui Kobayashi verwickelt war, was beinahe zum Unfall geführt hätte.

Montoya lästerte: „Die LMP1-Hybrid-Piloten aus der WEC sind es gewohnt, dass der Rest des Feldes Kanonenfutter ist. Aber hier in der IMSA-Serie müssen sie hart für ihre Positionen kämpfen, und manchmal kam es mir so vor, dass sie in haarige Situationen liefen, weil ihnen die Hybridpower fehlte – und sie nur noch ein lautes ‚Arrrghh‘ stöhnen konnten.“

Die Acura-Boys verlegten sich strategisch darauf, ihre Autos zu schonen, über Doppelstints Reifen zu sparen – um am Ende mit frischen Waffen im Regen zuzuschlagen. Die Rechnung ging auch nahezu auf: Bis in die 19. Rennstunde hinein hielten sich die beiden Acura fast durchweg in den Top 3 auf und lauerten auf ihre Chance. Doch am Ende ging ihnen die Luft aus: Montoya, Dane Cameron und Simon Pagenaud hatten einen Lichtmaschinenschaden zu beklagen und beendeten das Rennen auf

dem achten Platz. Der Schwesterwagen von Hélio Castroneves, Ricky Taylor und Alexander Rossi fuhr auf Platz 3 mit geringem Rückstand auf die beiden Cadillac ins Ziel, konnte aber im Finale den Speed der Duellanten an der Spitze nicht mehr ganz mitgehen.

Das hatte aber auch mit den teilweise irregulären Bedingungen zu Rennende zu tun, die von den Piloten angeprangert wurden. Filipe Albuquerque, der seinen Mustang-Sampling-Cadillac im Regen verloren hatte, wettete hinterher, die Rennleitung hätte früher abbrechen müssen.

Caddy-Duell um den Sieg

Selbst Sieger Alonso hatte am Sonntagvormittag so seine Bedenken: „Ich bin an der Spitze gefahren und hatte daher freie Bahn, aber wenn man auf Platz 5 oder 6 fährt, dann war die Sicht bestimmt grenzwertig. Das zweite Problem war das stehende Wasser, und das dritte Problem, dass einige Kurven dringend eine neue Asphaltierung benötigen, weil man darauf herumschlidert wie auf Eis. Trotzdem bin ich zufrieden: Unser Auto hat unter allen Bedingungen gut funktioniert, eigentlich haben wir das Rennen dominiert – und



Das Acura-Team von Roger Penske ging mit einer defensiven Taktik ins Rennen und wollte am Rennende, als der große Regen kam, zuschlagen. Die Rechnung wäre fast aufgegangen.

deshalb am Ende auch verdient gewonnen.“

Trotzdem wurde es am Ende noch mal richtig eng für die WTR-Mannschaft: Der Whelen-Engineering-Cadillac mit der Startnummer 31 von Felipe Nasr, Eric Curran und Pipo Derani ließ nicht locker und verbiss sich ins Heck der Startnummer 10. Nasr schnupfte drei Stunden vor Rennende mit einem grandiosen Manöver den WTR-Cadillac ausgangs der Bus-Stop-Schikane auf und schnappte sich von Jordan Taylor die Führung.

Der Brasilianer Nasr lieferte in Daytona eine überzeugende Vor-

stellung ab: „Wir haben alles versucht, um am Ende das Wayne-Taylor-Auto unter Kontrolle zu bekommen, aber es war schon schwer. Auf der anderen Seite sind wir hier, um zu siegen, also muss man alles probieren, wenn sich die Chance eröffnet. Die Bedingungen waren zu diesem Zeitpunkt wirklich schwierig. Daher war es am besten, in Führung zu gehen. Denn nur wer führt, steht bei einem möglichen Rennabbruch hinterher nicht als Verlierer da.“ Und die Track-Position ist logischerweise in der Schlussphase kriegsentscheidend.

Der Plan von wegen Track-Position im Falle eines Rennabbruchs war gut gedacht, aber leider ging er für Nasr & Co nicht auf: Denn ausgerechnet Nasr verschätzte sich wie erwähnt eingangs Turn 1 und musste eine weite Linie nehmen, der dahinter lauende Fernando Alonso ließ sich nicht zweimal bitten, nahm die Einladung an und passierte den Brasilianer. Und dem lief am Ende die Zeit davon, denn es trat genau das ein, was er prophezeit hatte: Zwei Stunden vor Rennende kam es zum finalen Rennabbruch – und da führte Alonso vor Nasr.

Dass die beiden Action-Express-Cadillac sowie das Team von Wayne Taylor vorne herum-

turnen würden, war von vornherein klar. Die neuen Caddy-Kunden wie JDC-Miller oder Juncos Racing spielten noch keine große Rolle. Der Grund: Ihnen fehlt die Erfahrung, und da die DPi 2019 erstmals auf Michelin-Reifen fahren, stehen die Neulinge bei der Setuparbeit noch etwas mehr im Wald als die arrivierten Teams, die seit gut zwei Jahren mit den Caddy-DPi unterwegs sind.

Bleibt noch das Thema Nismo. Nach dem abrupten Abgang des ESM-Teams von Scott Sharp, der die Sponsorship von Tequila Patrón eingebüßt hatte, stand lange Zeit zu befürchten, dass 2019 gar kein DPi-Auto mit Nissan-Power am Start stehen würde. Core-Teambesitzer Jon Bennett hatte zwar Interesse bekundet, sich dann aber doch frühzeitig auf ein Weitermachen mit dem Oreca-LMP2 festgelegt.

Nissan: Schnell wie der Witz

Erst Ende November konnte der vermögende Privatfahrer vom Kauf eines Nissan-DPi überzeugt werden. Und obwohl das Auto überhaupt erst im Dezember im Workshop der Core-Mannschaft eintraf, schlug sich die ehemalige LMP2-Truppe mit dem neuen Spielgerät sehr anständig. Bis zum Einsetzen des großen Regens am Sonntagmorgen lagen Teamchef und Fahrer Jon Bennett, Colin Braun, Romain Dumas und Loïc Duval aussichtsreich unter den Top 5 – ein schöner Achtungserfolg.

Der Regen schmeckte den DPi-Newcomern allerdings nicht, wie Romain Dumas gewohnt wortreich beklagen konnte: „Im Regen waren wir einfach nur mies, wir bekamen die Reifen nicht auf Temperatur und waren schlagartig moderlangsam. Wenn du keinen Grip hast, nützt dir auch die gute Leistung vom Nissan-Motor nichts mehr. In einigen Kurven waren wir dann grottenschlecht, wie ausgangs Turn 6 – da hat mich das halbe Feld überholt, als würde ich schlafen. Im Regen waren wir ein Witz!“

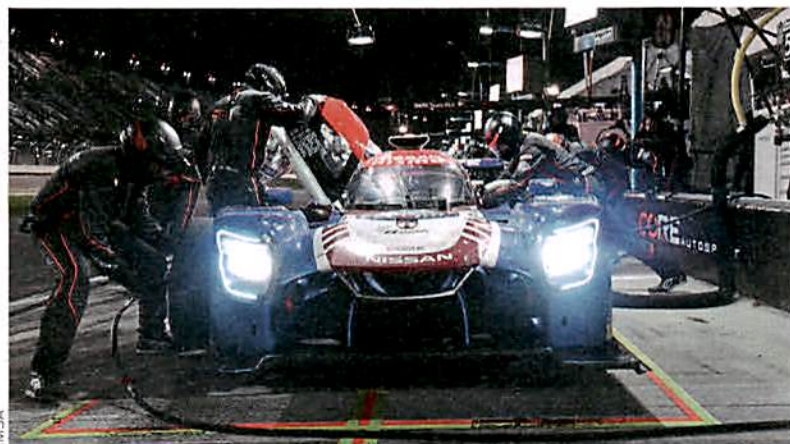
Ein Unglück kommt bekanntlich selten allein: „Dann ist noch ein Getriebesensor abgeraucht, die Reparatur hat sieben Runden gekostet. Und zu allem Überfluss sammelte sich im Innenraum immer mehr Wasser an, je doller es regnete, was natürlich dazu führte, dass die Windschutzscheibe heftig beschlug“, rekapitulierte der Franzose.

Die allgemeine Stimmung im DPi-Fahrerlager wurde allerdings

„Im Regen waren wir mit dem Nismo-DPi einfach nur mies. Wie bekamen die Reifen nicht auf Temperatur und waren dann auf einen Schlag mörderlangsam.“

Core-Pilot Romain Dumas

auch durch das schlechte Wetter in Daytona nicht nennenswert getrübt: Nahezu alle Teams sind äußerst zufrieden mit den Reifen des neuen IMSA-Alleinausrüsters Michelin. Zwar haben die Teams noch nicht alle Rätsel des schwarzen Goldes entschlüsselt, aber das Level hat ebenso angezogen wie die Rundenzeiten. Die BOP hat mit dem neuen Performance-Sprung erstaunlich gut Schritt gehalten: Alle vier DPi-Hersteller waren in letzter Konsequenz im Rennen wettbewerbsfähig – nur steht halt manchmal die Rhetorik der Teams nicht immer mit der Realität im Einklang... ■



Achtungserfolg für Core-Motorsport: Platz 4 mit dem Nismo-DPi



Wo Rauch ist, da ist auch Feuer: Beide Mazda fielen mit Motorschäden aus

IMSA-MEISTERSCHAFT

ERSTER SAISONLAUF: 24H-RENNEN DAYTONA, FLORIDA (USA)

Länge der Strecke: 5,729 Kilometer; **Renndistanz:** 593 Runden = 3397,297 Kilometer; **Pole-Position Prototypenklasse:** Oliver Jarvis, Joest-Mazda-DPi (#77), 1.33,685 min; **Pole-Position LMP2:** James Allen, Dragonspeed-LMP2 (#81), 1.35,902 min; **Pole-Position GTLM:** Nick Tandy, Porsche GT Team 911 RSR (#911), 1.42,257 min; **Pole-Position GTD:** Marcos Gomes, Via-Italia-Racing-Ferrari 488 GT3 (#13), 1.45,257 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1. DPi	#10	Taylor/Zande/Alonso/Kobayashi	WTR-Cadillac-DPi	21:59.13,350 h
2. DPi	#31	Nasr/Curran/Derani	Whelen-Cadillac-DPi	+13,458 sec
3. DPi	#7	Taylor/Castroneves/Rossi	Penske-Acura-DPi	+13,964 sec
4. DPi	#54	Dumas/Bennett/Braun/Duval	Core-Nismo-DPi	+4 Runden
5. DPi	#85	Goikhberg/Vautier/Barrichello	JDC-Miller-Cadillac-DPi	+7 Runden
6. LMP2	#18	Gonzalez/Maldonado/Savedra/Cullen	Dragonspeed-Oreca-LMP2	+11 Runden
7. LMP2	#38	Masson/Masson/Cassels/Wright	Performance-Tech-Oreca-LMP2	+15 Runden
8. DPi	#6	Montoya/Cameron/Pagenaud	Penske-Acura-DPi	+17 Runden
9. DPi	#5	Barbosa/Albuquerque/Fittipaldi	Mustang-Sampling-Cadillac-DPi	+20 Runden
10. GTLM	#25	De Phillippi/Farfus/Eng/Herta	Rahal-BMW M8 GTE	+22 Runden
11. GTLM	#62	Calado/Pier Guidi/Rigon/Molina	Risi-Ferrari 488 GTE	+22 Runden
12. GTLM	#912	Bamber/Vanthoor/Jaminet	Porsche 911 RSR	+23 Runden
13. GTLM	#67	Briscoe/Westbrook/Dixon	Ganassi-Ford GT	+23 Runden
14. GTLM	#911	Pilet/Tandy/Makowiecki	Porsche 911 RSR	+24 Runden
15. LMP2	#81	Hedman/Hanley/Lapierre/Allen	Dragonspeed-Oreca-LMP2	+26 Runden
16. GTLM	#3	Magnusson/Garcia/Rockenfeller	Pratt & Miller-Corvette C7.R	+30 Runden
17. GTD	#11	Bortolotti/Engelhart/Ineichen	Grasser-Lamborghini Huracán GT3	+32 Runden
18. GTD	#29	Mies/Vanthoor/Morad	Land-Audi R8 LMS	+32 Runden
19. GTD	#12	Montecalvo/Bell/Telitz/Segal	AIM-Vasser-Lexus RC F GT3	+32 Runden
20. GTD	#88	Vervisch/Linde/James/de Angelis	WRT-Audi R8 LMS	+32 Runden
21. GTD	#86	Fambacher/Allmendinger/Marks	Shank-Racing-Acura NSX GT3	+32 Runden
22. GTD	#14	Hawksworth/Cindric/Cassidy	AIM-Vasser-Lexus RC F GT3	+33 Runden
23. GTD	#33	Bleekemolen/Keating/Stolz/Fraga	Riley-Mercedes AMG GT3	+33 Runden
24. GTD	#73	Lindsay/Long/Campbell/Bouille	Park-Place-Porsche 911 GT3 R	+33 Runden
25. GTD	#13	Longo/Franzoni/Gomes/Bertolini	Via-Italia-Racing-Ferrari 488 GT3	+33 Runden



BMW holte dank einer fabelhaften Vorstellung von Augusto Farfus den Sieg beim 24h-Rennen in Daytona

Ganz oben im Himmel

Vor einem Jahr war der BMW M8 GTE bei seinem Debüt in Daytona chancenlos. 2019 holte BMW den Sieg – dank vorteilhafterer BOP und trotz zahlreicher Nackenschläge. Der größte Rückschlag für die Moral war der plötzliche Tod von Charly Lamm. Sein Zögling und Freund Augusto Farfus sicherte den Sieg – obwohl er gar nicht hätte fahren sollen.

Von: **Marcus Schurig**

Manche Geschichten laufen so zusammen, dass man sie niemals hätte erfinden können. Und manchmal ist man dann auch geneigt, an so etwas wie Fügung zu glauben. Der BMW-Sieg in der GTLM-Klasse beim 24h-Rennen in Daytona ist so ein Fall. Zwar galten die M8-Flatschen dank einer konsequent freundlichen BOP allen Klassengegnern als klare Mitfa-

voriten für das Rennen. Doch dann schlug das Schicksal zu: Am Freitagmorgen sickerte die Nachricht vom Tod des ehemaligen Schnitzer-Teamchefs Charly Lamm durch (siehe auch Seite 19) – ein Schock für alle Teammitglieder, Piloten und BMW-Mannen, der nur schwer zu verkraften war.

Dass dann am Ende eines dramatischen und wechselvollen 24h-Rennens ausgerechnet der Rahal-BMW M8 GTE von Augusto Farfus, Connor De Phillippi, Philipp Eng und Colton Herta siegte, war von daher schon speziell. Noch spezieller war der Sieg für Augusto Farfus: Der Brasilianer stand Charly Lamm sehr nah, Lamm war Mentor, Förderer und Freund. Und eigentlich hätte Farfus gar nicht in Daytona fahren sollen, sondern Tom Blomqvist. Doch der konnte wegen eines Visa-Problems nicht nach Amerika reisen – also musste Farfus eine Woche vor dem Rennen kurzfristig einspringen.

Und Augusto Farfus lieferte gegen Rennende im strömenden Regen eine Megavorstellung ab, sein Überholmanöver gegen den

führenden Risi-Ferrari von James Calado war ein Geniestreich. „Es war das beste Überholmanöver, dass ich in meinem Leben gesehen habe“, gab sein Teamkollege Philipp Eng zu Protokoll. Dieses Überholmanöver stellte letztlich den Sieg für BMW sicher. Farfus widmete den Sieg natürlich Charly Lamm: „Wir hatten heute einen speziellen Copiloten, der auf uns aufgepasst hat“, sagte Farfus. „Ich bin irgendwie einerseits glücklich über den Sieg, aber andererseits immer noch tieftraurig über den plötzlichen Tod von Charly. Dieser Sieg ist für ihn!“

Mega-Stint von Farfus

Das Rahal-Team hatte sich auf ein enges Rennen im Finale eingestellt und packte sein schnellstes Pferd, also Farfus, für die letzten vier Stunden – also die maximal erlaubte Fahrzeit – ins Auto. Farfus flog förmlich über die Sturzbäche und krönte seine Leistung mit dem entscheidenden Überholmanöver. „Ich hatte den Kurvenausgang aus Turn 6 heraus perfekt erwischt und wusste, dass das für einen Angriff in der Busstoppschikane

reichen könnte. Auf dem Weg dahin habe ich mir gesagt: Das Manöver muss mir jetzt gelingen – einfach für Charly.“

Das Rennen in der GTLM-Klasse war über die volle Distanz ein Kracher, wenngleich der Saisonauftakt vom Wetter wahrlich überschattet war: Die Temperaturen lagen nur knapp über der Zehn-Grad-Grenze, dazu waren heftige Regenfälle für den Sonntag angekündigt. Um exakt 04.51 Uhr setzte am Sonntagmorgen der Regen ein, um in wechselnder Stärke und Intensität das Rennen ein ums andere Mal von links nach rechts zu wenden.

Insgesamt zerhackten 17 Gelbphasen das Rennen, dazu musste das Rennen am Sonntagmorgen gegen 07.30 Uhr für 1.45 Stunden wegen Aquaplaninggefahr unterbrochen werden. Die zweite rote Flagge kam zwei Stunden vor Ende um 12.39 Uhr heraus – das Rennen wurde nicht mehr wiederaufgenommen.

Jedes GTLM-Team tat sich über die Renndistanz mit Führungsrunden hervor. „Das Rennen war offen wie ein Scheunentor“, sagte Corvette-Pilot Oliver Gavin.

Man hätte halt nur durchgehen müssen. Beispiel Corvette: Zuerst kollidierten die beiden Corvetten bei einem Boxenstopp, weil Gavin den Schwesterwagen beim Einparken streifte, der daraufhin zwei Runden wegen der Reparatur verlor. Am Sonntagmorgen führte Gavins Teamkollege Tommy Milner in der Corvette mit der Startnummer 4, als er auf stehendem Wasser ausrutschte.

Das Schwesterauto ackerte sich dank der vielen Gelbphasen erst wieder in die Führungsrunde zurück, um dann später sogar die Führung zu übernehmen. Die Freude war kurz: „Wir sind ohne Sprit liegen geblieben“, knurrte Pilot Mike Rockenfeller. „Als Entschuldigung muss man anfügen, dass die Telemetrie spukte und das Dashboard ausgefallen war. Trotzdem darf so etwas natürlich nicht passieren.“

BOP in Daytona kein Thema

Bei Corvette wähte man vor dem Rennen die BOP als klares Handicap, eine Einschätzung, die Rockenfeller nach dem Rennen revidierte: „Das Feld war ausgeglichen – ich glaube, alle neun GTLM-Autos lagen irgendwann mal in Führung. Auch wir hätten eine realistische Chance gehabt, hier in Daytona zu siegen.“

„Wir hatten heute einen speziellen Copiloten, der auf uns aufgepasst hat. Ich bin einerseits glücklich über den Sieg, aber immer noch tieftraurig über den plötzlichen Tod von Charly Lamm.“

BMW-Pilot Augusto Farfus

Noch mehr hätte, wäre und wenn gab es bei Ford zu hören: Beide Ford führten das Rennen an, am dramatischsten war der Fall beim #67er-Ford GT von Richard Westbrook, Ryan Briscoe und Scott Dixon. Das Trio schien in der Schlussphase das erste Anrecht auf einen Sieg zu haben: „Wir hatten alles unter Kontrolle, das Auto hat im Regen gut funktioniert und wir haben keine Fehler gemacht.“ Dann kam in Runde 570 – also 23 Runden vor der finalen roten Flagge – die letzte Gelbphase wegen eines Unfalls, und zwar just in dem Moment, als das Auto die Box mit fast leerem Tank anlieh. Weil die Boxen-

ampel auf Rot umsprang, musste das Team einen Notstopp für die Splash-Betankung einlegen – damit war der mögliche Sieg futsch. „Wir hatten einfach unfassbares Pech“, erklärte Westbrook. Zwar lag der Ford bei Rennabbruch noch auf Platz 3, er bekam jedoch nachträglich die obligatorische Zeitstrafe für den Notstopp und büßte so auch noch den Podestplatz ein.

Der zweite Ford von Joey Hand, Dirk Müller und Sébastien Bourdais wurde in Führung liegend vom zweitplatzierten Porsche 911 RSR mit der Startnummer 911 abgeräumt. Mike O’Gara, Teammanager beim Chip Ganassi-Team, war not amused: „Wir haben zwei Mal die Führung ohne eigene Schuld verloren, das ist immer bitter. Andererseits war es erfreulich, dass wir überhaupt führten, denn wir hatten nicht die Pace der Gegner.“

Ford wurde nach einer dominanten Daytona-Vorstellung im Vorjahr über die BOP am deutlichsten eingebremst. „Unser Auto ist halt wegen der kleinen Stirnfläche auf schnellen Strecken wie Le Mans und Daytona im Vorteil, und das dreht sich dann über die BOP sehr oft in einen Nachteil um“, so O’Gara. Bei Porsche das gleiche Lied: Beide

Autos lagen jeweils in Führung, hatten sogar vor dem Einsetzen des Regens am Sonntagmorgen eine Doppelführung etabliert.

Doch die 911 RSR harmonierten nicht unbedingt mit den neuen Regen-Kundenreifen von Michelin, weshalb beide Autos Zeit einbüßten und zurückfielen. Pascal Zurlinden, Leiter GT-Werksmotorsport, hielt fest: „Bei trockener Strecke waren wir sehr stark, aber bei Regen lief einiges nicht nach Wunsch.“

Porsche, Ford, Corvette und BMW hatte man im Vorfeld Siegchancen zugetraut, nicht aber dem kleinen Risi-Ferrari-Team. Bei den kühlen Temperaturen in der Nacht war Ferrari lange Zeit die Benchmark beim Speed, und selbst als der Regen einsetzte, konnte Ferrari die Zeiten an der Spitze jederzeit mitgehen.

Mit Platz 2 erreichte die kleine Truppe in Daytona ein Traumresultat, auch wenn man kurz vor Schluss noch den Sieg an BMW einbüßte. Ferrari-Sportchef Antonello Coletta war sichtlich frustriert: „Wenn man so lange führt, will man auch gewinnen. Trotzdem können wir mit unserer Performance sehr zufrieden sein, denn wir wähten uns bei der BOP eigentlich klar im Nachteil.“ ■



Alex Zanardi beglückwünscht den BMW-Teamkollegen Farfus zum Sieg



Ferrari erkämpfte als Underdog in Daytona einen famosen zweiten Platz



Porsche war auf trockener Strecke eine Bank. Nicht so dagegen im Regen



Corvette hatte zwei Siegchancen – und fädelte zweimal durch Fehler ein

IMSA 24h-Rennen Daytona: GTD-Klasse

Grasser holt zweiten Sieg

Zum zweiten Mal in Folge holte sich das Grasser-Lamborghini-Team den GTD-Klassensieg beim stark besetzten 24h-Rennen in Daytona. Doch eigentlich hätte nahezu jeder andere Hersteller gewinnen können: Audi, Lexus oder Acura...

Von: **Marcus Schurig**



Das Lamborghini-Team Grasser holte sich den Sieg in letzter Sekunde

Es war eine knappe Kiste, aber wann ist es das nicht, wenn GT3-Autos um die Wette rasen? Fast jeder GT3-Hersteller lag beim Saisonauftakt der IMSA-Serie in Daytona mal in Führung – und fast jeder hätte auch gewinnen können. Legt man den Speed der Fahrzeuge ab

Einsetzen des Starkregens gegen 05.00 Uhr morgens zugrunde, so wäre das Team von Land-Motorsport ein Anwärter auf den Sieg gewesen. Und man führte auch – bis sich Pilot Daniel Morad im Finale ins Aus aquaplanierte. Audi-Sportchef Chris Reinke wollte dem Piloten keinen Vor-

wurf machen: „Bei den Bedingungen war das eine Lotterie.“

Das Land-Team hielt sich mit Platz 2 schadlos, der WRT-Audi R8 LMS kam auf Platz 4 ins Ziel. Im Qualifying standen die Audis noch ganz hinten. „Die BOP ist ein schlechter Witz, und wenn das so weitergeht, dann werden

wir hier in Zukunft sicher nicht mehr antreten“, sagte Reinke zur BOP. Im Rennen lief es ja dann aber eher gut...

Auf eine Wiederholung des Lambo-Sieges vom Vorjahr hätte im Finale niemand gesetzt: Als Christian Engelhart am Ende das Lenkrad übernahm, lag er eine Runde zurück, und allzu viel sollte wegen der finalen roten Flagge nicht mehr zu fahren sein. „Als ich losfuhr, konnte ich den GTD-Leader überholen, dann kam eine Gelbphase und der Wave-by, so lag ich auf Platz 8 oder 9“, erzählt Engelhart. „Danach habe ich nur noch maximal gepusht, um alles rauszuholen. Als die rote Flagge rauskam, wusste ich gar nicht, dass ich führe!“ Teamkollege Ineichen sagt: „Wir sind bei diesem Rennen eigentlich mehr geschwommen, als dass wir Autorennen gefahren sind.“ ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

LMP1: ASTON MARTIN RAUS?

Beim 24h-Rennen in Daytona wurde klar, dass das als sicher geltende LMP1-Programm von Aston Martin nicht nur wackelt, sondern womöglich bereits Geschichte ist: Erstens stecken die Briten wegen des fallenden Börsenkurses in einer Finanzklemme, zweitens hat eine interne Analyse ergeben, dass die Kosten für ein LMP1-Hypercar auf Basis des Valkyrie viel höher liegen als vom WM-Promoter ACO angesetzt. Damit ist klar, dass Aston Martin das Projekt nicht selber stemmen kann. Theoretisch könnten Red Bull und deren Chefdesigner Adrian Newey das Projekt in Eigenregie über einen Lizenzvertrag analog zum Aston-Projekt in der DTM übernehmen, doch momentan stehen alle Zeichen auf Halt. Eine Nichtteilnahme von Aston Martin beeinträchtigt indirekt auch die Entscheidungsfindung bei McLaren, dem zweiten LMP1-Anwärter: „Auch wir glauben, dass die Kosten viel höher sind als kommuniziert“, erklärte ein McLaren-Mitarbeiter in Daytona.

DPI: FORD-EINSTIEG MÖGLICH

Bei Ford hat man sich intern klar gegen ein Hypercar-Programm entschieden. „So ein Projekt kostet mindestens 40 bis 50 Millionen Euro“, sagte ein Ford-Insider. Die Chancen auf einen DPI-Einstieg sind offenbar gestiegen: Ford hat angeblich für das Reglement-Update ab 2022 den Einsatz eines Einheitshybrid-systems an der Hinterachse gefordert – und sich damit auch durchgesetzt. Wie die Zeit bis 2022 bei Ford überbrückt werden könnte, ist noch offen. Der Ford-Vorstand soll in den nächsten vier Monaten entscheiden.

BMW EVALUIERT DPI-KLASSE

BMW-Sportchef Jens Marquardt ließ in Daytona durchblicken, dass die Bayern ein Engagement in der IMSA-Topklasse DPI evaluieren – sowohl nach dem aktuellen wie nach dem zukünftigen, ab 2022 geltenden Reglement, das den Einsatz eines Hybridsystems vorschreiben wird. Damit hätte die IMSA mit Ford und BMW zwei seriöse und konkrete Interessenten für die Topklasse.

WEC: SUPER-GT-PLANSPIEL?

Das Desinteresse der Hersteller am Hypercar-Reglement hat massive Auswirkungen auf die Sportwagen-WM: Kommen ab 2020 keine neuen Hersteller, ist die WM tot. Es sei denn, der WM-Promoter ACO macht beim Reglement eine schnelle Kehrtwende. So könnte ein alter



Plan aufgegriffen werden: Man brezelt die GTE-Autos so extrem auf, dass sie zur Gesamtsiegerklasse aufsteigen. Oder der ACO adaptiert das DPI-Reglement aus der IMSA-Serie – dann stünden sofort Autos zur Verfügung.

DRAGONSPEED: LMP1-ENDE?

DragonSpeed wird nach aktuellem Stand sein LMP1-Auto beim

WM-Lauf in Sebring nicht einsetzen. Dragonspeed-Teamchef Elton Julian bestätigte in Daytona, dass man versucht, den LMP1-Startplatz zu verkaufen, und dass man folglich auch in Spa nicht starten wird. Das amerikanische Team will in Sebring und wohl für den Rest der WM-Saison ein zweites LMP2-Auto einsetzen.

IMSA: RUNDENREKORD-FLUT

Im Daytona-Zeittraining purzelten die Rundenrekorde: Oli Jarvis unterbot im Mazda-DPI mit einer Bestzeit von 1.33,685 Minuten den seit 1993 bestehenden Allzeit-Rundenrekord von P. J. Jones um zwei Zehntel. Nick Tandy (Porsche) stellte in der GTLM-Klasse mit einer Zeit von 1.42,257 Minuten ebenfalls einen neuen Bestwert auf. Zu guter Letzt unterbot Marcos Gomes (GT3-Ferrari) die alte GTD-Bestmarke um acht Zehntel. Ein Grund für die Verbesserungen sind die Reifen: Michelin stattet als IMSA-Alleinausrüster neben der GTLM-Klasse jetzt auch die DPI-Wagen und die GT3-Autos in der GTD-Klasse aus.

Trauer um Charly Lamm

Am letzten Donnerstag verstarb der ehemalige Schnitzer-Teamchef Charly Lamm im Alter von 63 Jahren nach kurzer und schwerer Krankheit. Die Nachricht sorgte weltweit für Bestürzung und Anteilnahme.

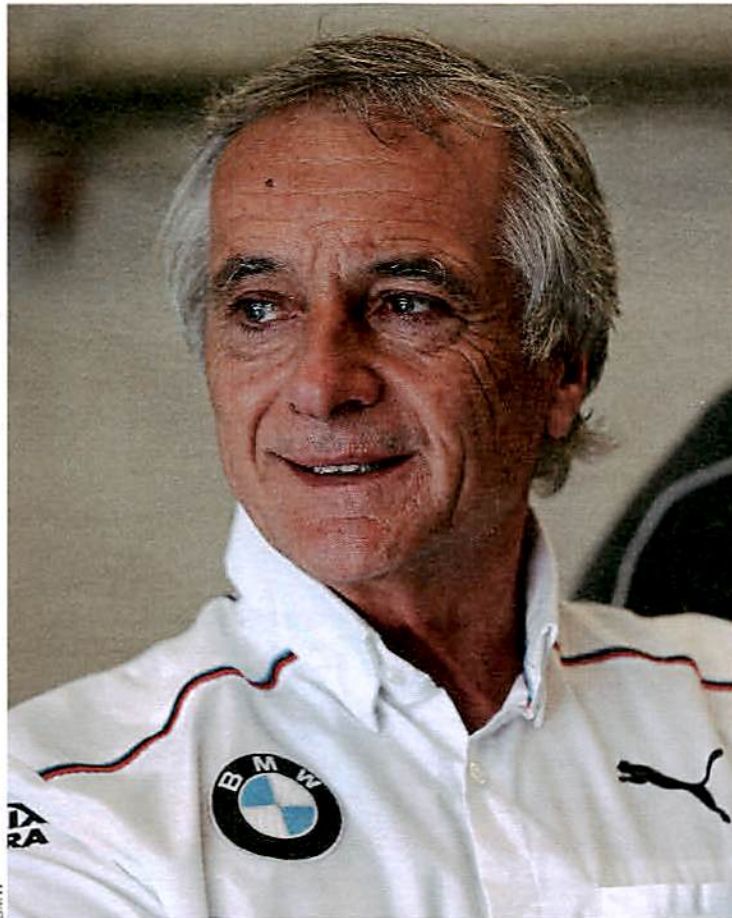
Von: **Marcus Schurig**

Charly Lamm lebt nicht mehr. Am Freitagmorgen tauchte die schreckliche Nachricht in Daytona erstmals als Gerücht auf, am Mittag Ortszeit wurde sie zur Gewissheit: Herbert Schnitzer junior bestätigte im Namen von Schnitzer Motorsport per Pressemitteilung den Tod von Charly Lamm.

Lamm hatte das Zepher als amtierender Teamchef bei Schnitzer Motorsport erst im November 2018 abgegeben: Das GT3-Weltcup-Finale in Macau war Lamms letzter offizieller Einsatz. BMW-Werkspilot Augusto Farfus gewann beide Läufe und machte seinem Freund, Mentor und Teamchef das schönste Abschiedsgeschenk: Charly Lamm verließ die große Motorsport-Bühne mit einem lupenreinen Sieg. Standesgemäß.

Nach dem Rennen in Macau sagte Lamm: „Racing war meine Lebensdroge, und es berührt mich sehr, dass ich dieses große und wichtige Kapitel meines Lebens mit einem Sieg beenden durfte.“ Es war beeindruckend zu sehen, wie das gesamte GT-Fahrerlager in Macau mit der Niederlage gegen den Rivalen Schnitzer Motorsport umging: Alle freuten sich ausnahmslos und aufrichtig für Karl Lamm, den alle zeitlebens nur Charly riefen. Die Welle der Sympathie und Zuneigung rührte Lamm sichtlich.

Ein Wettbewerber brachte es auf den Punkt: „Die Engländer sagen immer, dass nette Leute im Motorsport nicht erfolgreich sein können – Charly Lamm hat das Gegenteil bewiesen.“ Lamm bestritt seine gesamte Laufbahn bei Schnitzer Motorsport, beginnend mit einem Schülerjob im



Charly Lamm: Ein Leben für Schnitzer, ein Leben für den Motorsport

Jahr 1972 und endend als Teamchef 2018. Dabei bestach er durch tadellosen Sportsgeist und maximale Fairness. Die herausstechende Eigenschaft von Charly Lamm: Er war im wahren Begriff des Wortes ein Menschenfreund, ein Philanthrop. Er begegnete jedem, auf den er traf, mit Offenheit und Unvoreingenommenheit. Ihm ging es um Anteilnahme und um menschliche Nähe, um den persönlichen Kontakt.

Wenn Lamm in seinem typischen Dauervollstrom-Modus durch die Fahrerlager der Welt hetzte, auf dem Weg zum nächsten Termin oder Briefing, hielt er trotzdem immer an. Er sagte hallo, fragte, wie es geht, sagte, dass er jetzt leider überhaupt keine Zeit habe, stieß eine kurze Fachdebatte an. Eine halbe Stunde später stand man dann immer noch mit ihm an der gleichen Stelle, bis ihn ein anderes Teammitglied mit leicht panischen Augen daran erinnerte, dass gerade alle auf ihn im Meeting-Raum warten würden. „Du

kommst dann aber nachher schon noch mal vorbei? Über die Sache müssen wir noch mal reden!“

Die zweite kennzeichnende Eigenschaft von Charly Lamm bestand darin, dass er immer alles in jeder Facette verstehen und begreifen wollte. Kurze Erklärungen waren nie sein Ding, denn die Welt ist komplex, der Motorsport noch mehr. Entsprechend lang fielen seine Antworten immer aus.

Das Verstehertum von Charly Lamm, seine Aufmerksamkeit bei der Planung, sein Fanatismus beim Detail waren über viele Jahrzehnte sehr zentrale Schlüssel zu den Erfolgen von Schnitzer Motorsport. Es ist bezeichnend, dass das Schnitzer-Team unglaublich viele Titel und Meisterschaften im ersten Jahr der Teilnahme erreichte – egal ob DRM, TW-EM, TW-WM, DTM oder Britische TW-Meisterschaft.

Der Autor dieses Nachrufs kann die unglaubliche Akribie von Charly Lamm mit einer

Anekdote belegen: Irgendwann 2010 klingelt nachts um 22.00 Uhr das Mobiltelefon, eine Festnetznummer aus Freilassing. „Du warst doch schon mal in Zhuhai, oder?“ Ja. Ich traute mich nicht zu fragen, warum Charly diese Frage kurz vor Mitternacht stellen muss. Zwei Stunden später war klar, warum: Das Schnitzer-Team musste in der ILMC ein Rennen in Zhuhai fahren, in neun Monaten. Der Fragenkatalog war umfangreich: Wie komme ich an diesen Ort? Brauche ich einen Bus für meine Buam (gemeint waren seine Mechaniker), um vom Hotel zur Rennstrecke zu kommen? Wie ist das Essen da? Kennst du jemanden von der Rennstrecke und hast du zufällig seine Handynummer?

Charly saugte alles auf wie ein Schwamm, mit Sicherheit machte er sich Notizen, und wahrscheinlich checkte er noch im Internet den Zeitonenrechner, um herauszufinden, ob er den Rennstreckenchef von Zhuhai vielleicht jetzt gleich noch anrufen könnte, um einen ersten Kontakt herzustellen. „Du, das hat mir jetzt furchtbar geholfen, ich danke dir und pfiat di!“

Dazu muss man wissen: Charly war ein Arbeitstier hoch zehn. Er pflegte im Drei-Schicht-Betrieb zu arbeiten: Nach dem Frühstück ins Büro, nach dem Mittagessen ins Büro, nach dem Abendessen begann die dritte Schicht. Endlich Zeit für Telefonate, endlich Zeit, Fragen zu stellen und Dinge zu eruieren – und zwar bitte gründlich und gnadenlos.

Im Dezember nach vielen Ehrungen und Verabschiedungen wollte Charly in sich gehen, um eine neue Mitte in seinem Leben zu finden, wie er sagte. Der Entzug von der Lebensdroge Motorsport wäre angestanden. „Vielleicht schreibe ich mich an der Universität ein und studiere Alte Geschichte.“ Am wichtigsten war ihm aber seine Familie, die über viele Jahrzehnte viele Kompromisse machen musste. Einen Teil seiner Zeitschuld bei den Lieben wollte Charly in den kommenden Jahren wieder gutmachen. Dazu hat er nun leider keine Chance mehr. ■

Sébastien Ogier ist der neue König der Rallye Monte Carlo. Doch der siebte Erfolg des Weltmeisters auf heimischem Boden war ein hartes Stück Arbeit.

Von: **Markus Stier**

Verschwörung. Geht es nach dem viermaligen Monte-Sieger Tommi Mäkinen, dann ist die Geschichte dieser 87. Rallye Monte Carlo mit einem Wort erzählt. Das Ungeheuerliche spielte sich schon am Freitagmorgen ab und so skandalös, dass sich der Toyota-Teamchef gar nicht beruhigen will. Was war überhaupt passiert?

Der Veranstalter hatte die dritte Prüfung abgesagt, die zugleich die erste des Morgens war. Angeblich unkontrollierbare Zuschauermassen sollen spontan die Durchführung unmöglich gemacht haben. Die Ansammlung von Wohnmobilen in der letzten Kurve von WP 4 ließ eher den Schluss zu, dass sich der Automobilclub von Monaco und die Gendarmerie wie so oft erst bei Tagesanbruch um den Zustand der Prüfungen gekümmert hatten und der Lage nicht rechtzeitig Herr wurden.

Dass die ersten 20 Kilometer des Tages ausfielen, war jedoch nicht der eigentliche Grund für Mäkinens Zorn. Vielmehr maulte der Finne, weil der ACM erst damit herausrückte, als die drei Yaris den Service schon verlassen hatten.

Drei Prüfungen waren in der ersten Schleife zu absolvieren. Auf der Auftakt-Strecke von Valdrôme nach Sigottier hatte sich über Nacht so viel Eis gebildet, dass die drei Toyota-Piloten Tānak, Meeke und Latvala mit vier Spike- und zwei Supersoft-Reifen für die folgenden eher trockenen, aber kalten Strecken bestens gerüstet waren. Hätte man gewusst, dass WP3 ausfällt, hätten sie zwei benagelte Reifen gegen reine Renngummis tauschen können.

Franzosen bevorzugt?

Mäkinen verstieg sich zu der Verschwörungstheorie, dass die französischsprachige Fraktion rechtzeitig gewarnt wurde. Und wie immer, wenn ihm etwas gegen den Strich geht, hängt er das Thema ganz oben auf und sagt: „Wir kämpfen hier schließlich um eine Weltmeisterschaft.“

Abgesehen davon, dass es keine Beweise für seine These gab, sprach ein Indiz gegen Mäkinens Skandalgeschichte: Ausgerechnet Lokalmatador Sébastien Ogier war mit vier Spike- und zwei Trockenreifen am Citroën C3 fast genauso besohlt wie die Toyota, nur dass Ogier eine etwas härtere Mischung für die Asphalt-Kilometer an Bord hatte.

Im Favoritenkreis hatte lediglich die Hyundai-Fraktion eine etwas andere Reifentaktik gewählt. Tatsächlich hatte Thierry Neuville im Hyundai auf mehr Trockenheit gesetzt und nur drei Spike-Reifen an Bord genommen. Der Belgier war nach der kampflosen Überquerung des abgesagten Abschnitts ernsthaft geschockt und gestand, dass man dort wohl eher

alt ausgesehen hätte. Der Einzige, der wirklich gezockt hatte, war der eigentliche Superstar des Wochenendes.

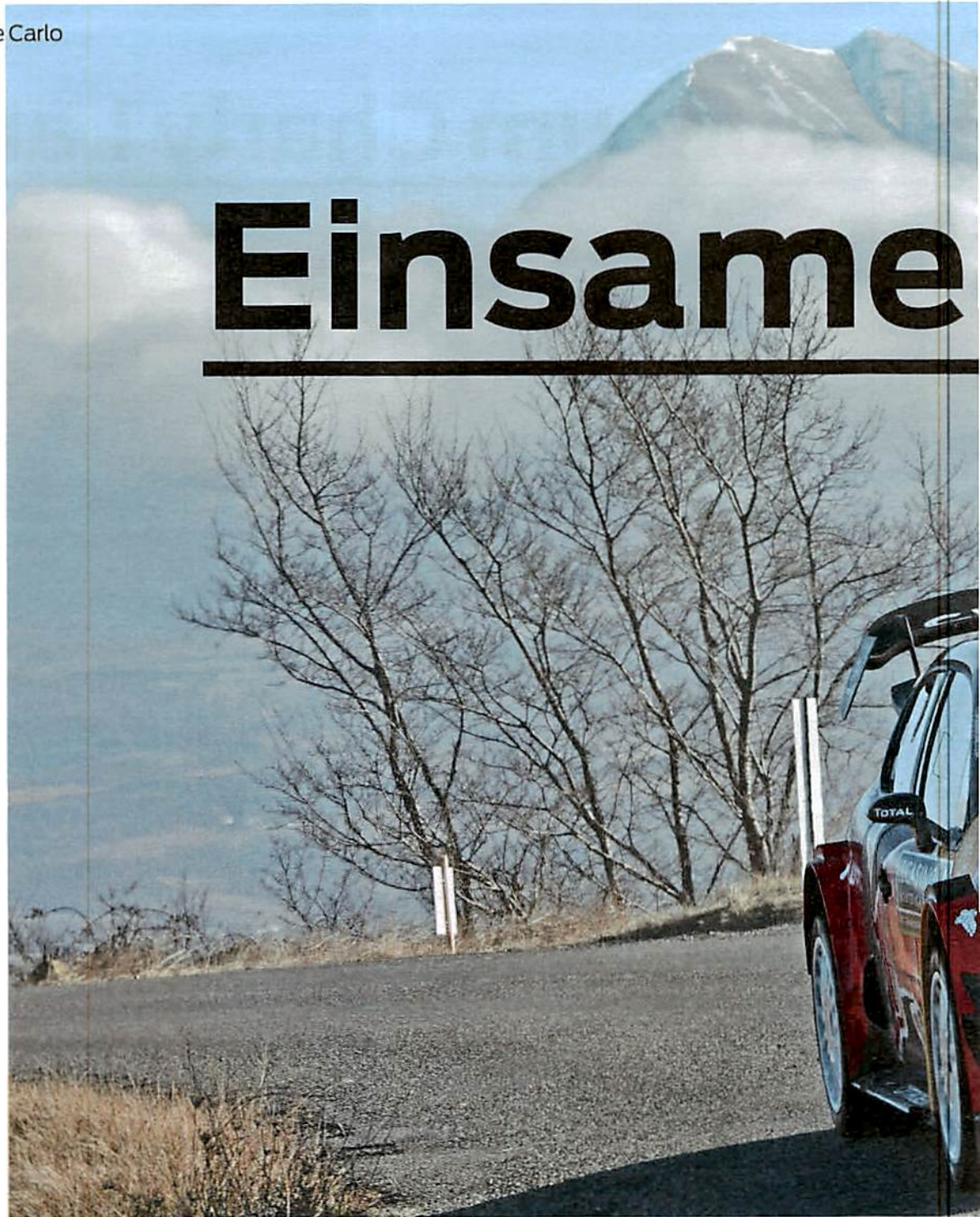
Sébastien Loeb lockte nämlich an den Prüfungen wie am Service Zuschauerströme an, mit denen weder der Veranstalter noch die Hyundai-Verantwortlichen gerechnet hatten. Scheinbar ganz Frankreich wollte sehen, ob der neunmalige Weltmeister und siebenmalige Monte-Carlo-Triumphator wie im Vorjahr in Spanien ein Wunder vollbringen würde. Aber mit nur einem Testtag auf trockenem Asphalt und einigen Irrungen beim Versuch, seinen ersten Nicht-Citroën abzustimmen, buk der 44-Jährige kleine Brötchen: „Bei dem Tempo, das die da vorn anschlagen, komme

ich nicht mit“, sagte der Elsässer bei seiner Hyundai-Premiere.

In diesem Wissen entschied sich der Routinier früh, in Sachen Reifen zu pokern. Er war der Einzige, der nach der abgesagten Prüfung vier Pneu ohne Nägel aufziehen konnte. Prompt fuhr er auf WP4 seine erste Bestzeit im Hyundai – Wasser auf die Mühlen von Mäkinen. Aber vielleicht lag die Prüfung Roussieux-Laborel dem Franzosen einfach. Er fuhr dort nämlich auch am Nachmittag Bestzeit, als alle anderen ebenfalls auf den richtigen Reifen über die 24 Kilometer eilten.

Der Held der Gallier bastelte während der Rallye ständig am Setup und schlug sich tapfer, ohne in den Kampf um den Sieg eingreifen zu können. Immerhin

Einsame



Spitze



Der Weltmeister übernahm nach Prüfung Nr. 7 die Führung. Der Rest war ein einziges Rückzugsgefecht

ROESELER

! Klasse gab es reichlich, es fehlte an Masse. Nur elf WRC waren am Start, Privatfahrer waren in der Königsklasse nicht eingeschrieben. In den Top 10 waren am Ende nur sechs Top-Autos.

balgte er sich mit Toyota-Mann Latvala um Platz 3, konnte den Finnen auch knapp niederhalten und wurde im Ziel Vierter und zweitbesten Hyundai-Fahrer.

Die dafür eigentlich vorgesehene Vollzeitkraft patzte indes mal wieder. Der neue Hyundai-Teamchef Andrea Adamo gab sich zwar nachsichtig, aber Andreas Mikkelsen gerät nach einem ohne Not abgerissenen Hinterrad und damit der ersten Nullnummer der Saison schon wieder unter Druck. Vor allem, wenn Teilzeit-Drifter Loeb aus dem Stand gute Punkte abliefern.

Dass Loeb nicht aufs Podium kam, lag am unwiderstehlichen Tänak, der von hinten mit Riesenschritten vorwärtsstürmte, den gesamten Samstag und den Sonn-

tagmorgen mit sechs Bestzeiten in Folge dominierte und ein bis dahin enttäuschendes Wochenende mit Rang 3 zu einem guten Ende führte. Nach den Vorstellungen der zweiten Saisonhälfte 2018 musste Tänak eigentlich als Favorit gelten, schließlich war der Este seit Finnland 2017 praktisch bei jeder Rallye der schnellste Mann, völlig unabhängig vom Untergrund. Doch am Freitagnachmittag kassierte Tänak einen entscheidenden Plattfuß, der ihn anderthalb Minuten und damit die Siegchance kostete.

Es war schon der zweite Reifenschaden in den Toyota-Reihen. Kris Meeke, in der Auftaktprüfung am Donnerstagabend noch Zweitschnellster, bekam schon auf WP 2 mit einer Minute Zeit-

verlust den Zahn von einem guten Ergebnis gezogen. Der Toyota-Neuzugang hatte bis zum Samstag noch zwei weitere zerdepperte Räder zu beklagen und sah sich schon wieder mit seinem üblen Ruf als Crashpilot konfrontiert. Die Frage, ob er nicht etwas vorsichtiger mit seinen Reifen umgehen solle, konterte der 39-Jährige: „Was ich brauche, sind stabilere Felgen.“

Was nach Ausrede klang, war die Wahrheit. Und so gestand ein am Ende eher kleinlauter Tommi Mäkinen: „Wir haben nicht damit gerechnet, dass so viel geräubert würde“, und verwies auf die properen Schneemauern von 2017, die den Straßenrand schön eingegrenzt hätten. Toyota hatte spezielle Leichtbau-Felgen dabei, um die ungefederten Massen zu senken und so den Radkontakt auf der Piste zu verbessern. Beim ständigen Gerumpel durch die Gräben brachen die Räder.

Trostpreis für Meeke

Für Meeke reichte es so nur zum Achtungserfolg. Wie im Vorjahr gewann er die finale Power Stage. Die fünf Extrapunkte bescheren ihm immerhin Rang 4 in der Tabelle. Dass Meeke trotz fünfeinhalb Minuten Zeitverlust noch gnädiger Sechster wurde, lag an der eher dünnen Besetzung dieser Monte. Außer den elf Werksautos war kein weiteres World Rally Car am Start. Neben Mikkelsen schied auch Esapekka Lappi aus, der erst einen Felsen traf und die Aufhängung beschädigte und später mit einer technischen Panne liegenblieb. Beim neuen Arbeitgeber Citroën hielt man sich verständlicherweise bedeckt. Der erste Verdacht lautet: Motorschaden.

Meeke taten schließlich die beiden Ford-Piloten Teemo Suninen und Elfyn Evans den Gefallen, sich von der Piste zu werfen. Pontus Tidemand, im Schnupperkurs auf dem dritten Fiesta WRC, spielte auch ohne einen schleichen Plattfuß am Samstag keine Rolle. Suninen konnte bei seinem ersten Monte-Einsatz im WRC nach dem frühen Ausrutscher am Freitag wieder einsteigen und so Kilometer und Erfahrung sammeln. Bei M-Sport musste sich der neue Teamchef Richard Millener die Lage mit ein paar ermutigenden Zwischenzeiten seiner Akteure schönfärben.

Malcolm Wilsons Team muss sich schnell an die neue Realität in der Post-Ogier-Ära gewöhnen. Man rangiert nach dem ersten



ROESELER

Latvala: Unzufriedener Fünfter



ROESELER

Neuville gratulierte als Erster



ROESELER

Es gab wenig Schnee, aber nur der Sonntag war komplett trocken



ROESELER

Lauf bereits auf dem letzten Tabellenrang 4. Suninen holte als Elfter lediglich einen Fahrerpunkt für Rang 5 in der Power Stage. Evans blieb bei null, weil ihm in einer schnellen Links die Straße ausging. Etwa 50 Meter schlitterte der Waliser an der Böschung entlang, bevor die Schwerkraft siegte und den Fiesta mit Schmackes in die Bäume zog. Das Auto ist nach erster Begutachtung ein Total Schaden. Sollte Tommi Mäkinen das Wochenende in der Retrospektive doch noch so umdeuten, dass Tänak ohne die ominöse WP 3 unaufhaltsam gewonnen hätte, muss man ihm nur die Videosequenz seiner Nummer 1 am Evans-Unfallort vorführen, denn auch der Este balancierte am Abgrund. Nur dass der sich ein paar Meter weiter wieder auf den Asphalt retten konnte.

Es war eine Monte wie eh und je. Abgesehen vom trockenen Sonntag hielt nahezu jede Prü-

! Die 87. Rallye Monte Carlo ist die knappste ihrer 108-jährigen Geschichte. Bisher hielten Bernard Darniche und Björn Waldegaard den Rekord mit sechs Sekunden Abstand.

fung ein paar fiese, weil vereiste Kilometer bereit. Die Fahrer experimentierten mit diversen Gummis mit und ohne Nägel, steckten verschiedene Sorten über Kreuz auf die Achsen – und am Ende lässt sich trotzdem sagen, dass die Reifenwahl keine

entscheidende Rolle für den Ausgang spielte, eiserne Nerven und ein bisschen Glück dagegen schon. Ogier stand in einer flüssigen Sektion plötzlich quer und hing mit der Schnauze schon über dem Abgrund. Der Weltmeister hatte Dusel, dass dort nichts Massives im Weg stand.

Das ganz große Glück des Tüchtigen hatte zweifellos Thierry Neuville, dem beim Einlenken in die erste Kurve von WP sechs der Grip ausging. Die Rettung erschien ihm in Form eines Abzweigs, in den sich der Belgier rettete. Bis er aus dem engen Hohlweg auf den rechten Pfad zurückgekehrt war, waren knapp 20 Sekunden weg, aber der i20 noch heil. Neuville verlor auf Ogier nur zwei Sekunden.

Der Champion und fünfmalige Monte-Carlo-Sieger in Folge ging sein Heimspiel im Zweifelsfall eher vorsichtig an, zu heikel waren die Bedingungen, zu groß

der Druck vor eigenem Publikum, zu stark der Wunsch, hier abermals zu gewinnen. Auf der siebten von 16 Prüfungen übernahm er im Citroën die Spitze, die er bis ins Ziel verteidigte, was weit einfacher klingt, als es schien. Neuville verpokerte sich einmal ein bisschen mit den Reifen, verlor die Führung und fing sich 14 Sekunden Rückstand ein. Aber was eben noch falsch war, war auf der folgenden Prüfung goldrichtig. Der Vizeweltmeister saß dem Weltmeister schon wieder im Nacken.

Auf mehr als fünfzehn Sekunden würde Ogiers Vorsprung nicht mehr steigen. Neuville knabberte Sekunde um Sekunde ab. Obwohl Ogier sicher war, dass zwei trockene Turini-Überquerungen und die zweimalige Anfahrt zum Col de Braus seinem C3 bestens liegen sollten, ließ Neuville nicht locker. Vor der Power Stage hatte Ogier noch lächerliche vier Zehntelsekunden Vorsprung.



Ott Tänak war mit seinen Bestzeiten im Toyota wieder mal der schnellste Mann



Thierry Neuville hatte einmal Glück, fuhr aber auch eine starke Rallye



Um Sébastien Loeb gab es wie früher den größten Rummel

Der Franzose stöhnte: „Wir haben ein Problem mit dem Gaspedal.“ Ab Samstagabend spinn ein Sensor, der Citroën-Motor schob auch beim Anbremsen mit um etwa 20 Prozent geöffneter Drosselklappe nach. Weil kein Service vorgesehen war, musste sich die Crew selbst helfen und verlegte in der Not den Anschlag des Pedals. So verringerte sich zwar der Effekt, aber nicht das Problem. „Es tritt nicht immer auf. Ich weiß beim Bremsen nie, was passiert“, sagte Ogier.

Neuville hatte sein eigenes Päckchen zu tragen. Seine Bremsen ließen auf der Abfahrt zum Col de Braus nach. Der Mann aus St. Vith schoss im Zielbogen mit stehenden Rädern geradeaus, anstatt die Kehre nach der Lichtschranke zu umrunden. Möglicherweise ein Verbremser mit Absicht, um vor der Lichtschranke weniger verzögern zu müssen, und so noch ein, zwei Zehntel zu schinden.

Doch es hätte eh nicht gereicht. Ogier ist auf den letzten zwölf Kilometern 1,7 Sekunden schneller als Neuville. Beide schreiben Geschichte, denn die sechs Sekunden, mit denen sich Bernard Darniche vor 40 Jahren vor Björn Waldegård ins Ziel rettete, sind nun nicht mehr der knappste Abstand in der 108-jährigen Geschichte der ältesten Rallye der Welt.

Dass er gewonnen hat, weiß Ogier eine Minute nach der Zieldurchfahrt noch gar nicht. In der Schlusskehre hat er hinterm Zielstrich den Motor abgewürgt, der erst nach einer Weile wieder starten will. Erst an der Zeitkontrolle schwang dem 35-Jährigen, dass er es wieder geschafft hat – zum siebten Mal, damit so oft wie Rekordhalter Loeb und zum sechsten Mal in Folge, das ist noch keinem gelungen. Ogier weint, Neuville versucht, das Gute zu sehen: „Wenigstens muss ich jetzt in Schweden nicht als Erster auf die Piste.“ ■

RALLYE MONTE CARLO (24.–27. JANUAR)

1. von 14 Läufen, 15 Wertungsprüfungen über 303,7 km

1.	Ogier/Ingrassia (F/F), Citroën C3 WRC	3:21.15,9 h
2.	Neuville/Gilsoul (B/B), Hyundai i20 WRC	+2,2 s
3.	Tänak/Järveoja (EST/EST), Toyota Yaris WRC	+2.15,2 min
4.	Loeb/Elena (F/MC), Citroën C3 WRC	+2.28,2 min
5.	Latvala/Anttila (FIN/FIN), Toyota Yaris WRC	+2.29,2 min
6.	Meeke/Marshall (GB/GB), Toyota Yaris WRC	+5.36,2 min
7.	Greensmith/Edmondson (GB/GB), Ford Fiesta R5	+13.04,6 min
8.	Bonato/Boulloud (F/F), Citroën C3 R5	+13.56,5 min
9.	Sarrazin/Renucci (F/F), Hyundai i20 WRC	+14.06,8 min
10.	Fourmaux/Jarnoul (F/F) Ford Fiesta WRC	+16.03,4 min

Bestzeiten: Tänak 7, Neuville 3, Loeb 2, Ogier 2, Latvala 1, Meeke 1

WM-STAND FAHRER

1.	Sébastien Ogier	29 Punkte
2.	Thierry Neuville	21
3.	Ott Tänak	17
4.	Kris Meeke	13
5.	Sébastien Loeb	12
6.	Jari-Matti Latvala	10
7.	Gus Greensmith	6
8.	Joann Bonato	4
9.	Stéphane Sarrazin	2
10.	Teemo Suninen	1



WM-STAND MARKEN

1.	Hyundai	30 Punkte
2.	Toyota	25
3.	Citroën	25
4.	M-Sport-Ford	14

Greensmith zum Ersten



Im Gegensatz zu Super-talent Kalle Rovannerä blieb Gus Greensmith im M-Sport-Fiesta fehlerfrei

Gus Greensmith startet bei der Monte erstmals im R5 und krönt einen brillanten Auftritt mit seinem ersten Sieg in der zweiten Liga.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Saison 2019 ist noch keine halbe Stunde alt, und schon blickt kaum noch einer durch. 31 R5-Fahrzeuge, viele davon top besetzt, sind beim WM-Auftakt am Start, aber nach dem Willen der FIA sollen nur zwei im Rampenlicht stehen. Dumm nur, dass der eine, Skoda-Werksjunior Kalle Rovannerä, gleich zu Beginn auf einer Eisplatte ausrutscht, ins WRC-Heck des ebenfalls gestrandeten Teemu Suninen knallt und fortan das Feld von hinten aufrollen muss. M-Sport-Pilot Gus Greensmith, Rovanneräs einziger Widersacher in der für Werksfahrer neu geschaffenen WRC2 PRO, muss sich auf WP 1 mit der viertschnellsten Zeit zufriedengeben.

Die erste Bestzeit markiert Yoann Bonato im C3 R5. Der französische Asphaltmeister war von Citroën zwar ebenfalls für die PRO-Klasse gemeldet, vor dem Start aber wieder zurückgezogen worden, da sein Mineralölsponsor – übrigens derselbe wie im Vorjahr – in Konkurrenz zu jenem des Werksteams stehe. So führt also ein gewöhnlicher WRC2-Pilot. Zweitschnellster ist mit Lands-

mann Nicolas Ciamin ein weiterer der neun WRC2-Starter. Sie mögen es noch komplizierter? Noch vor WRC2-PRO-Spitzenreiter Greensmith liegt zu Beginn Allround-Ass Stéphane Sarrazin im Hyundai i20 R5. Da der 42-jährige Routinier – wie 19 weitere – nicht für die WRC2 nannte, wird der ehemalige WRC-Werkspilot, der im Vorjahr noch das Auto von Hyundai-Werksjunior Jari Huttunen einsetzte, weder von der FIA noch vom bisher für das Thema R5 und WRC2 verantwortlichen Ex-Kundensport-Chef und heutigen Hyundai-Teamdirektor Andrea Adamo beachtet. Womöglich ein Fehler.

Der nächste Franzose

Im Ziel darf sich Sarrazin über Gesamtang 9 und Platz 3 in der R5-Kategorie freuen. Gesamtzehnter und Zweiter in der WRC2 wird bei seinem R5-Debüt der 23-jährige Adrien Fourmaux. Das vom französischen Verband FFSA unterstützte Talent darf ab Korsika bei sechs weiteren europäischen WM-Läufen in der WRC2 antreten. Hätte sich „OC“ Veiby an den vier Rallyetagen nicht fünf Reifenschäden eingehandelt, für den Polo R5-Piloten wäre womöglich der WRC2-Sieg drin gewesen. Doch so hat er dem in einem Skigebiet lebenden Bonato nichts entgegenzusetzen.

Einzig Greensmith hält mit dem Franzosen mit. Besser noch: Am Freitagnachmittag dreht der Brite einen Rückstand von 59,2

Sekunden mit drei Husarenritten in einen Vorsprung von 6,6 Sekunden. „Spitzenreiter in der PRO ist das eine. Ich aber wollte zeigen, dass ich der schnellste R5-Fahrer bin, egal ob WRC2, PRO oder was auch immer“, so der 24-Jährige. Am Samstagabend liegt Greensmith 14 Sekunden vorne; als Bonato durch einen Reifenschaden eine gute Minute verliert, ist die Rallye gelaufen. Clever fährt Greensmith den Sieg nach Hause. Rovannerä wird mit 13 Minuten Rückstand Elfter unter den R5-Fahrern und kann sich mangels Gegnern hinter Greensmith als Zweiter in der WRC2 PRO feiern lassen. ■



In Schweden schicken Citroën (Mads Östberg), M-Sport (Gus Greensmith, Lukasz Pieniazek) und Skoda (Kalle Rovannerä, Eerik Pietarinen) in der WRC2 PRO fünf Werksfahrer ins Rennen. Die Krux: Mehr werden es 2019 nirgends mehr sein.



Abgang in WP 1: Rovannerä



Yoann Bonato überzeugte im Citroën

WRC2 MONTE CARLO

1. Greensmith / Edmondson (GB)*	in 3:34.20,5 h	Ford Fiesta R5
2. Bonato / Boulloud (F)	+ 51,6 sec	Citroën C3 R5
3. Sarrazin / Renucci (F)**	+ 1.02,2 min	Hyundai i20 R5
4. Fourmaux / Jamoul (F)	+ 2.58,8 min	Ford Fiesta R5
5. „OC“ Veiby / Andersson (N/S)	+ 5.08,6 min	VW Polo GTI R5

* WRC2 PRO; ** nicht eingeschrieben

STAND WRC2 PRO NACH LAUF 1

1. Gus Greensmith (GB)	25 Punkte
2. Kalle Rovannerä (FIN)	20
3. -	

Rallye Monte Carlo

Röhl: „Ogier ist der Beste“

Überraschung für Sieger Sébastien Ogier. Zu den ersten Gratulanten zählte Walter Röhl. Aus besonderem Grund: Wie das deutsche Rallye-Idol schaffte der Franzose das Kunststück, die Königin aller Rallyes mit vier verschiedenen Fahrzeugen zu gewinnen.

Von: **Reiner Kuhn**

Plötzlich dreht sich Sébastien Ogier weg, um einen Anruf entgegenzunehmen. „Sorry, aber das war Walter Röhl“, entschuldigte er sich bei den verdutzten Journalisten. „Dass er sich meldet, bedeutet mir sehr viel“, so der Franzose. Für Röhl war der Anruf eine Herzenssache: „Der Séb ist einfach der Beste. Spätestens jetzt hat er das bewiesen.“ Für den ehemaligen Weltmeister war ein Monte-Sieg schon immer das Größte: „Die Monte ist mit nichts zu vergleichen. Die Bedingungen ändern sich dauernd, meist auf einer einzigen Prüfung, oft sogar von einer Kurve zur nächsten. Man ist eher falsch be-

reift als richtig. Um hier zu gewinnen, muss man richtig clever sein. Speziell, wenn man dies mit vier verschiedenen Autos schafft.“

Das Kunststück gelang bisher nur Röhl selbst: 1980 im Fiat 131 Abarth, 1982 im Opel Ascona 400, 1983 im Lancia Rally 037 und 1984 im Audi Quattro. Nun zog Ogier mit ihm gleich. Nach 2009 im Peugeot 207 S2000, 2014 im VW Polo WRC und 2017 im Ford Fiesta WRC feierte der 35-Jährige nun seinen siebten Monte-Sieg im Citroën C3 WRC.

Wer nun denkt, dass Röhl seine Erfolge höher einschätzt, weil

auf verschiedenen Fahrzeugkonzepten errungen, der irrt: „Früher war es als Fahrer einfacher, einen Unterschied zu machen. Einerseits konnten nur wenige die Autos am Limit bewegen. Andererseits gab es während der Rallye kaum etwas, was man am Auto ändern konnte. Heute hat man schon durch die Elektronik viel mehr Möglichkeiten. Séb musste sich also immer auch auf ein neues Team und Ingenieure einstellen, um zu gewinnen. Eine unglaubliche Leistung“, so Röhl abschließend über den aktuellen Weltmeister. ■



Unter Helden: Wenn Walter Röhl anruft, müssen Journalisten auch mal warten

Rallye-WM

Todt: „Künftiges Reglement steht 2019“

Der aktuellen Hochspannung zum Trotz ziehen in der Rallye-WM dunkle Wolken auf. Der einfache Grund: Die Unklarheit beim künftigen Reglement.

Von: **Reiner Kuhn**

Auch wenn sich die Rallye-WM im Vergleich zu anderen Motorsportserien gegen den Trend positiv entwickelt hat – ohne neue Technologien wird wohl kein neuer Hersteller einsteigen. Darüber ist man sich bei FIA und WM-Promoter einig. Deshalb ist dieses Thema FIA-Präsident Jean Todt noch wichtiger als die „in meinen Augen immer gleichen“ Debatten über den WM-Kalender.

Mit dem Reglement steht und fällt das Interesse der Hersteller. Am Rande der Rallye Monte Carlo

betonte Todt erneut: „Ich sehe Motorsport auch als Labor und möchte neue Technologien sehen. Deshalb bin ich frustriert darüber, dass hier noch keine wie auch immer gearteten Hybrid-Antriebe zum Einsatz kommen.“

Die Krux sind die unterschiedlichen Interessen der Hersteller. Die Zeit drängt. „Für Hersteller ist 2022 nicht übermorgen, son-

dern morgen“, sagt Hyundai-Sportdirektor Andrea Adamo. Dies weiß auch Todt und stellt klar: „Im Jahr 2022 wird es in der Rallye-WM ein neues Technik-Reglement geben. Im kommenden März werden wir mit den Herstellern die Thematik diskutieren. Fest steht, noch in 2019 werden wir das künftige Reglement verabschieden.“ ■



FIA-Präsident Todt (l.) macht sich trotz tollem Sport ernste Sorgen

KOMMENTAR

FEHLGEBURT

Die Idee ist nicht neu. Um vom R5-Boom zu profitieren und wieder mehr Privatfahrer anzulocken, sollten in der zweiten Liga Werksfahrer in einer eigenen Wertung um Fahrer- und Hersteller-Titel kämpfen. An potenziellen Teilnehmern scheint wenig Mangel. Schließlich haben M-Sport, Skoda, Citroën, Peugeot, Hyundai und Volkswagen zusammen schon knapp 800 R5-Modelle verkauft. Ein Jahr wurde diskutiert und konzipiert. Sechs Monate vor Saisonbeginn stellte FIA-Rallyedirektor Yves Matton ein Konzept vor. Doch erst Anfang Dezember präsentierte die FIA ein fertiges Reglement. Aber da hatten die Hersteller ihre Aktivitäten längst ge- und ihre Budgets verplant. Was nicht unbedingt nötig ist, wird auch nicht gemacht. Trotzdem macht neben den Platzhirschen von M-Sport und Skoda auch Citroën mit. Wohl auch, weil Werksfahrer Mads Östberg mangels WRC-Cockpit acht WM-Läufe im R5 bestreitet. Aber weder Östberg noch Jahrhunderttalent Rovaniemi können darüber hinwegtäuschen, dass die Macher es versäumten, alle R5-Hersteller einzubinden, und sei es mit einer verpflichtenden Einschreibung. Zum Beispiel für Rallycross-Weltmeister Johan Kristofferson, der im privaten VW Polo R5 beim Heimspiel in Schweden zwar um den WRC2-Sieg mitkämpfen, den kaum schnelleren WRC2 PRO-Fahrern aber aus dem Weg gehen möchte. Ähnlich unverständlich ist die Flut der Titel: WRC2-Fahrer und -Beifahrer, WRC2 PRO-Fahrer, -Beifahrer und -Hersteller. Matton hat an einer zügigen Korrektur wenig Interesse. Er plädiert auf ein Probejahr und kündigt Verbesserungen für 2020 an. Gefährlich: Aus so mancher Zangengeburt ist eine Fehlgeburt geworden.



Reiner Kuhn
Redakteur

Rallye Monte Carlo

Gelebtes Abenteuer

Nachdem Ian Crerar im Vorjahr im R2-Peugeot das Ziel sah, kündigte er die Rückkehr im R-GT-Porsche an – und hielt Wort.

Der Kanadier Ian Crerar kam mit einem ganz besonderen R-GT zur Rallye Monte Carlo. Sein Porsche war nämlich kein 911 GT3, sondern ein serienmäßiger Carrera. „Ich habe ihn für 10.000 Dollar bei Ebay geschossen.“ lacht der 48-Jährige. „Er hatte ja schon 300.000 Kilometer runter.“ Die Revision erledigte er ebenso selbst wie den Einbau des Käfigs. Bis auf die Dämpfer blieb alles serienmäßig. Im Oktober schickte er das Auto im Container nach Frankreich. Dort baute sein Einsatzteam noch

die FIA-konformen Sicherheitsvorrichtungen ein, bevor man als Generalprobe bei der Rallye du Valais als Vorwagen ausrückte.

Während Crerar mit Co Christina Kroner, die er in Kanada über eine Facebook-Anzeige fand, bei der Monte die Strecke besichtigte, war sein Porsche Dauergast bei der technischen Abnahme. Um starten zu dürfen, mussten Verbindungen am Käfig nachgeschweißt und Leitungen verlegt werden. Nach einem Ausrutscher in WP 10 musste Crerar sein Gefährt abstellen. „Schade, aber kein Beinbruch“, sagt er.

Das Auto bleibt in Europa. Crerar will weitere Läufe des R-GT-Cup bestreiten und nach dem WM-Lauf auf Korsika auch bei den EM-Läufen in Italien und Tschechien starten. ■ RK



Auto von Ebay, Beifahrer dank Facebook: Der kanadische Abenteuerer Crerar

Arctic Lapland Rally

GP-Pilot Bottas bei WRC-Debüt mit Bestzeit

Die Rallye-Premiere von Mercedes-F1-Pilot Valtteri Bottas endete auf Platz 5. Den Sieg der Arctic Lapland Rally feierte Emil Lindholm im VW Polo R5.

Von: **Reiner Kuhn**

Vereiste Rallyepisten statt Grand-Prix-Kurs – ein Testtag musste Valtteri Bottas, im Hauptberuf für Mercedes in der Formel 1 unterwegs, genügen, um sich auf ein ganz besonderes Abenteuer vorzubereiten. Bei der Arctic Lapland Rallye, Saisonauftakt in Finnland, feierte der 29-jährige Grand-Prix-Pilot sein Rallye-Debüt.

Als Dienstwagen diente nicht irgendein Auto, sondern ein Ford Fiesta WRC der neuesten Generation. Das Hauptaugenmerk beim

Probegalopp lag bei der Zusammenarbeit mit Co Timo Rautiainen und dem Erstellen des Aufschriebs. Trotz Ausrutscher in den Tiefschnee schien Bottas die Umstellung gut gelungen.

Beim traditionsreichen Winterklassiker mit zehn Wertungsprüfungen über insgesamt 243,78 WP-Kilometer zog sich der Formel-1-Pilot mehr als achtbar aus der Affäre. Bottas fuhr beständig Top-10-Zeiten, war auf fünf Prüfungen in den Top 5 und markierte auf der drittletzten WP gar die Bestzeit vor Henrik Pietarinen, dem jüngeren Bruder von WRC2-Finnland-Sieger Eerik. Das Ziel erreichte das Duo Bottas/Rautiainen mit knapp zwei Minuten Rückstand auf Gesamtrang 5. „Eine wirklich schöne Erfahrung“, sagte der Rundstrecken-Profi nach seinem Rallye-Debüt. „Ein Ziel war es, die Rallye zu beenden, das haben wir getan.“

Aber ich habe auch viel gelernt und bin von Prüfung zu Prüfung schneller geworden. Timo war eine große Hilfe. Zwar hatten wir auch einige heikle Momente, konnten aber große Fehler vermeiden. Spätestens nächstes Jahr fahren wir hier wieder.“

Sieger wurde Emil Lindholm, der für den ersten großen internationalen Erfolg des neuen VW

Polo R5 sorgte. Mit 49,2 Sekunden Rückstand sah Teemu Asunmaa (+ 49,2 s) als Zweiter das Ziel, gefolgt von den Skoda-Markengefährten Juha Salo (+ 59,6 s) und Henrik Pietarinen (+ 1.13,3 min). Bottas (+1.59,2 min) auf Platz 5 und den sechstplatzierten Skoda-Piloten Jukka Ketomäki (+ 4.14,0 min) trennten schon über zwei Minuten. ■



Starke Rallye-Premiere: Valtteri Bottas im Ford Fiesta WRC

AUS DEM SERVICEPARK

FÄHRTENSUCHER

In den sogenannten „Route Note Cars“, besser bekannt als „Eisspione“, saßen mit Simon Jean-Joseph (Ogier), Bruno Thiry (Neuville), Toni Gardemeister (Latvala) oder Patrick Magaud (Loeb) wieder einige Routiniers. Pontus Tidemand vertraute auf Junior-Weltmeister Emil Bergkvist und „OC“ Veiby auf Raimund Baumschlager.

TEAMWORK

Auch zur eigenen Überraschung saß Ex-Werksfahrer Mads Östberg schon wieder im C3 WRC. Während Sébastien Ogier und Esapekka Lappi mit der Streckenbesichtigung beschäftigt waren, spulte der Norweger in Südfrankreich einen zweektägigen Entwicklungstest ab. Danach weilte er im Servicepark beim Team von DG Sport, das bei acht WM-Läufen einen offiziellen C3 R5 für ihn einsetzt.

DAUERLÄUFER

Bei seinem mittlerweile 23. Monte-Start lotste Denis Giraudet den britischen Skoda-Piloten Rhys Yates auf Gesamtrang 14. Doch nicht nur das 65-jährige

Beifahrer-Urgestein sah die Zielflagge, sondern auch Paul Gardère, mit dem Giraudet 1981 sein Monte-Debüt feierte. Der 71 Jahre junge Franzose kam im Peugeot 208 R2 auf Platz 56.

HEIMSCHLÄFER

Keine Ausnahme für die Wahl-Monegassen Thierry Neuville und Andreas Mikkelsen. Vom Samstag auf den Sonntag mussten die beiden Hyundai-Werkspiloten in Monte Carlo im Teamhotel übernachten. Erst nach der Zieldurchfahrt durften die Kumpels ins eigene Bett in ihren nur wenige Meter entfernten Apartments wechseln.

AUFSTEIGER

Anfang Dezember absolvierte Toyota-Junior Takamoto Katsuda zwei Testtage im Yaris WRC. Der 25-jährige WRC2-Pilot scheint dabei so gut zurechtgekommen zu sein, dass er mit dem World Rally Car nun in Finnland den dritten (1./2. März) und vierten (24./25. Mai) Meisterschaftslauf bestreiten darf. Sollte er auch dort überzeugen, sei ein WM-Start in Großbritannien so gut wie sicher. ■ RK



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

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.

DTM – Technik-Vergleich 2018 zu 2019

Die neue Technik-Generation

Die DTM erfindet sich 2019 technisch in vielerlei Hinsicht neu. Hier die Änderungen in der Übersicht.

1. MEHR LUFT, TEIL 1

Ein Turbo-Motor hat einen höheren Luftbedarf als ein Saugmotor. Diese Luft muss natürlich auch wieder raus. Deshalb werden die Entlüftungen in der Motorhaube größer.

2. TURBO-POWER

Zweiliter-Turbo-Vierzylinder lösen die bisherigen V8-Sauger ab. Die Leistung steigt von bislang ca. 520 PS auf rund 600 Pferdestärken.

3. PUSH TO PASS

Ein Kraftstoff-Massenstrom-Restriktor erhöht per Knopfdruck bis zu zwölf Mal im Rennen die Motorleis-

tung um ca. 30 PS – entweder zum Angreifen oder zum Abwehren.

4. MEHR LUFT, TEIL 2

Als Zugeständnis an den gestiegenen Kühlbedarf der Motoren darf die Nummernschildhalterung weichen. Der dort bisher untergebrachte Werbepartner wandert in den Bereich der Flicks an der Seite.

5. HECKFLÜGEL

Zur Saison 2019 übernimmt die DTM den Einheitsheckflügel aus der Super GT. Der hat nur ein Flügelement und ist 52 cm breiter als der 2018er DTM-Flügel. Anders als in Japan wird aber mit DRS gefahren.

6. FEUERSCHUTZ

Eine Öffnung in der Heckscheibe entlüftet den Innenraum besser. Neu ist eine Feuerschutzwand hinter dem Fahrer. Der Innenspiegel wird deshalb durch ein Kamerasystem (ohne Speicher) ersetzt.

7. WENIGER GEWICHT

Die DTM speckt ab. Das Fahrzeuggewicht (ohne Fahrer und Sprit) sinkt um 50 kg und rutscht unter die Ein-Tonnen-Marke (981 kg). Bei 620 PS entspricht das ca. 1,6 kg pro PS.

8. NEUER DIFFUSOR

Der Heckdiffusor ist 30 mm flacher, dafür wurde der Start der Diffusor-

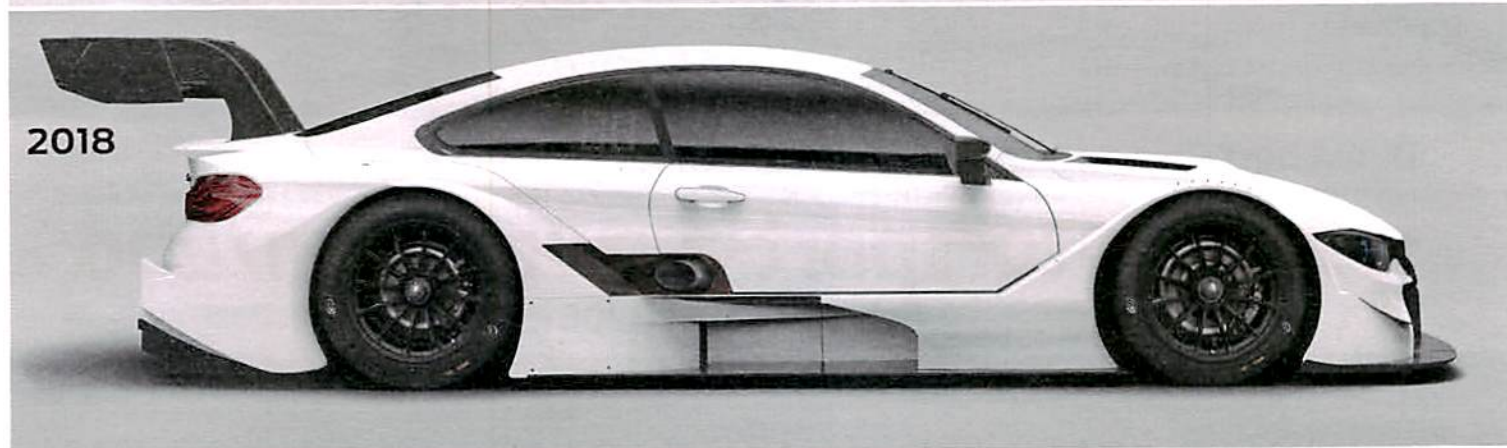
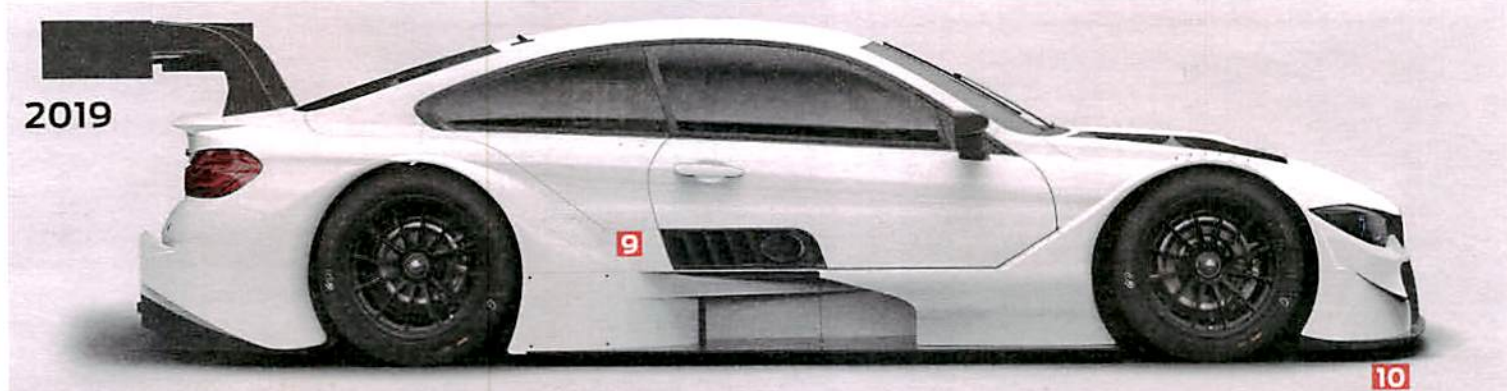
rampe um 870 mm vorgezogen. Das vergrößerte Diffusor-Volumen kompensiert den kürzeren Frontsplitter (siehe 10.), der aerodynamische Gesamtabtrieb des Unterbodens bleibt so in etwa gleich.

9. AUSPUFF

Da es mit den Vierzylindermotoren nur noch eine Zylinderbank gibt, entfällt der Auspuff auf der Fahrerseite. Der Auspuff auf der Beifahrerseite tritt früher aus als bisher.

10. FRONTSPLITTER

Der Frontsplitter wird um 90 mm verkürzt. Das macht die Autos im direkten Duell weniger anfällig.



Honda-Fahrplan steht

Honda hat einen Plan – und ihn zu großen Teilen nun auch bekannt gegeben. Münnich Motorsport bleibt als Einsatzteam an Bord und bekommt gleich zwei „Werksfahrer“.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Mannschaft aus Sachsen wird weiterhin mit Esteban Guerrieri (2018 Gesamt-Dritter der WTCR) am Start stehen, der mit seinem argentinischen Landsmann Néstor Girolami einen weiteren von Honda bezahlten Fahrer zur Seite gestellt bekommt. Beide kennen sich aus der WTCC, wo sie 2017 noch als Gegner antraten – Guerrieri in einem privaten Chevrolet und später als Ersatz von Tiago Monteiro im Werks-Honda, Girolami im Volvo.

Das Team ALL-INKL.COM/Münnich Motorsport wird also



Unverändert starkes Paket: Guerrieri startet wieder im Münnich-Honda

„nur“ zwei der insgesamt vier Civics einsetzen, die laut Reglement in diesem Jahr zugelassen sind. „Sehr glücklich“ zeigt sich Teamchef René Münnich, dass man weiterhin mit dem „extrem starken“ Civic am Start stehe.

Als dritter Honda-Fahrer ist mit Monteiro auch diese Personale nun wie erwartet bestätigt worden. In welchem Team der rekonvaleszente Portugiese allerdings antritt, bleibt ungewiss.

„Das Team und sein Teamkollege werden zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben“, heißt es in der Honda-Pressemitteilung.

Die logische Wahl wäre Boutsen Ginion Racing, die ja schon 2018 mit Tom Coronel sowie in wechselnder Besetzung Benjamin Lessennes, Qinghua Ma und Monteiro am Start waren. Coronel hat – als erster „echter“ Privatfahrer – seinen WTCR-Verbleib zudem angekündigt. ■

Vorverkauf ein Erfolg

Deutlich früher als vor der vergangenen Saison wurde der Ticket-Vorverkauf für die DTM 2019 angeschoben. Offensichtlich mit Erfolg – einige Tickets sind schon ausverkauft!

Von: **Michael Bräutigam**

Die sportlich tolle Saison 2018 und der Ausblick auf die schnellste DTM aller Zeiten (siehe links) sowie aufs umfangreichere Rahmenprogramm wirken anscheinend. Auch dass man den Ticket-Vorverkauf schon beim Finale 2018 startete und so auch das so wichtige Weihnachtsgeschäft mitnehmen konnte, schlägt sich positiv nieder. Genau 100 Tage vor dem Saisonstart in Hockenheim gab die DTM vergangenen Mittwoch bekannt, dass schon 28.000 Karten an den Mann oder die Frau gebracht wurden. Neben den ge-



Großer Zuspruch: Die Zuschauer sind heiß auf die DTM des Jahres 2019

nannten tragen weitere Faktoren zum Verkaufsanstieg bei. Zum einen ist neu bei allen Tickets der Fahrerlagerzugang inklusive (solange der Vorrat reicht). In den günstigsten Kategorien haben Kinder und Jugendliche bis 14 Jahren und in Begleitung eines Erwachsenen freien Eintritt.

Eine neue, übersichtlichere Preisstruktur heißt auch: Je nach

Sitzplatz und Kategorie wird ein Ticket gegenüber 2018 um bis zu 26 Euro günstiger. Und: Im Vorverkauf zahlt man pro Ticket 10 Euro weniger als an der Tageskasse. Vor allem die hochwertigen Tickets sind dabei sehr beliebt. Die Tickets der Kategorie 1 (Oberrang Südtribüne) für den Auftakt in Hockenheim sind bereits ausverkauft. ■

TCR MALAYSIA: ENGSTLER WEITER SIEGREICH

Luca Engstler hat auch am zweiten Rennwochenende der TCR Malaysia in Sepang ein perfektes Ergebnis eingefahren. Der Hyundai-Pilot sicherte sich im Gegensatz zum Auftakt auch die Pole-Position und fuhr dann in beiden Läufen zum Sieg. Erfreulich: Kai Jordan (VW) wurde hinter seinem Teamkollegen jeweils Zweiter und rückt damit auch in der Tabelle auf P2 vor.

TCR MIDDLE EAST: RENÉ MÜNNICH OHNE GEGNER

René Münnich (Honda) hat beide Rennen zum Auftakt der TCR Middle East in Dubai mit großem Vorsprung gewonnen. Allerdings standen bei der nun von Creventic promoteten Serie auch nur drei Autos am Start. Im anschließenden Langstreckenrennen über sechs Stunden kam noch ein Prototyp dazu, der das Rennen auch gewann. In der TCR-Klasse überlebte nur der Leon Cupra von Zoltan Zengő und Csaba Toth.

TCR: ALFA-ABSATZ STEIGT

Der WTCR-Sieg in Suzuka hatte für Romeo Ferraris, die Entwickler der Alfa Romeo Giulietta TCR, auch in Sachen Verkaufszahlen große Bedeutung. Nach dem Erfolg wurden deutlich mehr Autos verkauft. Mittlerweile sind derer 15 im Umlauf, unter anderem dank Garry Rogers Motorsport in der neuen TCR Australien.

NASCAR: BELL GEWINNT ERNEUT „CHILI BOWL“

Christopher Bell hat zum dritten Mal in Folge den begehrten „Chili Bowl“ in Tulsa/Oklahoma gewonnen. Der Gibbs-Pilot aus der zweiten NASCAR-Liga fing wie im Vorjahr kurz vor Schluss Cup-Stammfahrer Kyle Larson ab. Der hatte auch 2018 geführt, bis er Motorprobleme bekam. Diesmal blieb er in Führung liegend in der letzten Kurve der letzten Runde im Verkehr stecken. Bell nahm dankend an und schaffte den Hattrick.



Ex-Weltmeister Jorge Lorenzo hatte sich seinen Saisonbeginn mit Honda sicherlich anders vorgestellt. Im MSA-Interview erklärt der 31-jährige Mallorquiner, warum er trotz seiner Verletzung an eine gute Saison als Teamkollege von Weltmeister Marc Márquez glaubt.

Von: **Imre Paulovits**

Wie ist es zu Ihrer Verletzung gekommen, und wie sieht nun der Heilungsplan aus?

Ich bin in Italien Dirt Track gefahren, auf einer Strecke bei Verona. Es war der erste Tag, und es ist ganz schnell gekommen. Es war ein Fehler, dass ich die Strecke nicht sorgfältig genug geprüft habe. An einer Stelle war es schlammig, aber das war schwer zu erkennen, es sah aus wie eine perfekte, trockene Oberfläche. Als ich dort ankam, bin ich eingebrochen, die Front ist eingeklappt, und ich hatte einen sehr dummen Sturz. Mein Handgelenk war vom Thailand-Crash noch nicht komplett verheilt, so hatte es noch nicht die hundertprozentige Beweglichkeit. Das



Jorge Lorenzo

Geburtstag: 4. Mai, 1987
Geburtsort: Palma de M. (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

- 2002: 125GP, Derbi (21.)
- 2003: 125GP, Derbi (12.)
- 2004: 125GP, Derbi (4.)
- 2005: 250GP, Honda (5.)
- 2006: 250GP, Aprilia (1.)
- 2007: 250GP, Aprilia (1.)
- 2008: MotoGP, Yamaha (4.)
- 2009: MotoGP, Yamaha (2.)
- 2010: MotoGP, Yamaha (1.)
- 2011: MotoGP, Yamaha (2.)
- 2012: MotoGP, Yamaha (1.)
- 2013: MotoGP, Yamaha (2.)
- 2014: MotoGP, Yamaha (3.)
- 2015: MotoGP, Yamaha (1.)
- 2016: MotoGP, Yamaha (3.)
- 2017: MotoGP, Ducati (7.)
- 2018: MotoGP, Ducati (9.)
- 2019: MotoGP, Honda

Hobbys

Autos, Rennmemorabilien

„Genauso viele Testtage wie damals bei Ducati“

hat dann den Druck auf das Kahnbein erhöht, und das ist entzweigegangen. Wir haben dann beschlossen, dass operiert wird, da die Heilungszeit sonst sehr lange dauert.

Haben Sie schon einen Plan, wie Sie den Testausfall von Sepang wieder aufholen können?

Ideal wäre natürlich, wenn ich in Sepang fahren könnte. Aber nach Abwägung meiner Verletzung und der Tage bis Sepang haben wir beschlossen, dass ich dort nicht testen werde. Ich werde in Katar wieder aufs Motorrad steigen, das ist 34 Tage nach meiner OP. Ganz fit werde ich da noch nicht sein, wir hoffen, dass meine Kondition bei 80 bis 85 Prozent sein wird. Zum Rennen in Katar sollten es 90 bis 95 Prozent sein. Der Plan war ursprünglich ganz anders. Ich hatte nicht erwartet, dass ich stürzen werde – es kam sehr unglücklich. Jetzt haben wir diese Situation, und jetzt muss ich mit den Physiotherapeuten und den Geräten so gut es geht arbeiten. Dafür habe ich bereits einen sehr genauen Plan. Am fünften Tag nach der OP beginne ich damit, das Handgelenk etwas zu bewegen, und dann gehen wir Schritt für Schritt weiter.

Wie ist eigentlich Ihr Wechsel zu Honda zustande gekommen?

Meine letztjährige Saison hat nicht besonders gut angefangen. Es war sehr hart für mich, denn ich hatte mehr trainiert und mehr Energie in meine Vorbereitung gesteckt als je zuvor. Aber die Resultate kamen einfach nicht – aus vielen Gründen. Das hat meine Motivation als Fahrer schwer gedrückt, ich bin in eine Depression gefallen. Da ist mir klargeworden, dass meine Zukunft sehr kompliziert werden könnte. Aber da habe ich auch meine Liebe für den Rennsport und für den Wettkampf erst richtig gespürt, das Verlangen, zu versuchen zu gewinnen. So habe ich mich bemüht, alles zu unternehmen, was möglich ist, um in diesem Sport zu blei-

ben. So wollte ich mit Honda sprechen. Das war am Anfang gar nicht so leicht, aber schließlich – und zu meinem Glück – ist die Möglichkeit dann doch gekommen – und ich war sehr stolz. Ich habe diese Herausforderung ohne Umschweife angenommen. Diese Wochen waren ein großartiger Moment für mich. Danach kamen meine Siege, und sie haben mich endgültig von der Situation erlöst.

„Als ich mich letztes Jahr mit Honda einigte, war ich in einer sehr schwierigen Situation. Dass es geklappt hat, war ein großartiger Moment für mich.“

Jorge Lorenzo

Ist Ihre Situation jetzt mit 2008 zu vergleichen, als Sie Ihre MotoGP-Karriere begonnen haben?

Ich habe in meiner MotoGP-Karriere die Box mit Valentino Rossi, mit Ben Spies und mit Andrea Dovizioso geteilt, nun mit Marc Márquez. Als ich 2008 zu Yamaha in die MotoGP kam, war Valentino am Höhepunkt seiner Karriere. Dazu kannte er das Motorrad sehr gut. Jetzt ist die Situation mit Marc Márquez ähnlich. Er ist sicher ein sehr, sehr starker Teamkollege, der das Motorrad perfekt kennt. Es wird jetzt nicht leicht, sich bis zu Saisonbeginn an das Motorrad anzupassen. Die heutigen MotoGP-Bikes sind sehr kompliziert, das habe ich mit der Ducati erleben können. Es wird sicher nicht leicht. Aber in Valencia konnte ich mich recht schnell an die Honda gewöhnen, obwohl ich nicht ganz fit war. Sicherlich hat Marc einen großen Vorteil. Er ist ohnehin ein Phänomen, und ich kann eine Menge von ihm lernen. Ich komme mit viel Freude und Stolz in das Team, aber auch

mit viel Demut, um alles verstehen zu lernen und dann Stück für Stück an den Erfolg heranzukommen. Alle Fahrer haben ihre Stärken und Schwächen. Ich will versuchen, von den Stärken von Marc zu lernen, und mich bemühen, meine eigenen einzusetzen. Sicherlich wird er ebenfalls versuchen, sich diese anzueignen. Das wird uns beide antreiben. Er wird versuchen, mich zu besiegen – und ich ihn. Ich denke, das wird auch das Team weiterbringen und die technische Entwicklung beschleunigen.

Was hat es Ihnen bedeutet, bei der Präsentation neben Ihren Helden Mick Doohan und Àlex Crivillé zu stehen?

Da stand eine sehr lange Geschichte beisammen. Als Repsol angefangen hat mit Honda zusammenzuarbeiten, habe ich gerade angefangen, die Rennen im Fernsehen zu verfolgen. Damals kämpften Mick Doohan und Àlex Crivillé bei den 500ern. Repsol-Honda ist eines der erfolgreichsten Teams in der Motorrad-Geschichte, es hat viele Siege und Weltmeisterschaften gewonnen. Deshalb ist es mir eine Ehre, nun mit dazuzugehören.

Cal Crutchlow meint, die Honda sei physisch anstrengend. Sind Sie der gleichen Meinung?

Ich kann mich seiner Meinung nicht anschließen. Er ist schon länger bei Honda, vielleicht ist das Motorrad seither anders ge-

worden, oder er kann sich nicht mehr an die anderen Bikes erinnern. Ich denke, die Honda ist physisch weniger anstrengend als die Ducati, ich werde in diesem Bereich keine Probleme haben. Ich war in Jerez noch nicht hundertprozentig fit, konnte aber trotzdem recht gut fahren. Deshalb mache ich mir da keine Sorgen.

Was sind die Stärken der Honda?

Das Erste, das mir auffiel, war, dass das Motorrad im Vergleich zur Ducati kleiner ist. Man ist näher am Boden, er kommt in der Kurve früher ans Knie. Das gibt mehr Vertrauen, besonders in Situationen mit wenig Grip oder bei Nässe. Eine Stärke ist auch die Agilität und der Kurveneingang, der sehr gut ist.

Haben Sie sich in Valencia und Jerez nur ans Motorrad gewöhnt oder bereits Entwicklungsarbeit betrieben?

In Valencia ging es erst einmal um die Sitzposition und die Ergonomie. Ich habe auch versucht, so viele Runden wie möglich zu drehen. In Jerez hatten wir dann schon vor, neue Teile zu probieren. Da waren einige dabei, die besser waren als die vorherigen. In Sepang gäbe es nun wieder neue Teile, doch jetzt werde ich sie eben in Katar testen müssen. Aber im Großen und Ganzen werde ich die gleiche Anzahl an Testtagen haben wie als ich von Yamaha zu Ducati ging. ■



Teamkollegen Marc Márquez (L.) und Jorge Lorenzo: „Werden uns antreiben“

Die Feste feiern, wie die



Honda präsentierte in der Zentrale von Hauptsponsor Repsol sein diesjähriges Super-Team, das mit Marc Márquez und Jorge Lorenzo alle MotoGP-Fahrertitel der letzten sieben Jahre vereint. Zum 25-jährigen Jubiläum wurde groß angerührt.

Von: **Imre Paulovits**

Feste müssen feste gefeiert werden, dachten sich die Repsol-Zuständigen, und so luden sie zum 25. Jubiläum ihrer Zusammenarbeit mit dem Honda-Werksteam auch die ersten beiden

Weltmeister dieser überaus erfolgreichen Partnerschaft ein. Diese sollten ein elementarer Bestandteil der diesjährigen Team-Präsentation im großen Auditorium der Firmenzentrale in Madrid sein.

Doch das war erst der Anfang. Als nach den Begrüßungsreden das Licht ausging, flimmerte ein Video über die kinogroße Leinwand, in dem dank geschickter moderner Filmtechnik ein Rennen der aktuellen beiden Werksfahrer Marc Márquez und Jorge Lorenzo gegen Mick Doohan und Álex Crivillé auf ihren NSR 500 zu sehen war. Zusammen fuhren sie los, und sie fuhren alle gleichzeitig über die Ziellinie. Dazwischen lagen viele der epischen Duelle aus den 1990er-Jahren und der Kampf



In seinen 25 Jahren hat Repsol-Honda 14 Fahrer- und 15 Markenweltmeisterschaften gewonnen, dazu neunmal die seit 2003 ausgeschriebene Team-Weltmeisterschaft. Damit ist es das erfolgreichste Team dieser Zeit.

zwischen Márquez und Lorenzo aus den Aufnahmen mit den 2019er Prototypen beim Jerez-Test. Ein wirklich gelungenes Werk.

Treffen der Legenden

Als dann die Leinwand hochgezogen wurde, standen dahinter alle vier Protagonisten mit eben diesen Motorrädern. Mick Doohan mit der Repsol-Honda von 1995, dem Motorrad seines zweiten WM-Titels, in der Mitte die beiden aktuellen RC213V, eingerahmt von der NSR 500, mit der Álex Crivillé 1999 Weltmeister wurde und den fünften Titel von Repsol-Honda in Folge holte. Während Mick Doohan die Kriegsverletzungen seiner kompromisslosen WM-Zeit klar anzusehen sind, scheint die Zeit bei seinem spanischen Nach-

vielen Titel fallen



18 WM-Titel auf einer Bühne: Mick Doohan, Marc Márquez, Jorge Lorenzo, Álex Crivillé (v.l.)



Marc Márquez und Jorge Lorenzo (v.l.): zwei angeschlagene Superstars



25 Jahre Renngeschichte: Die zwei aktuellen Honda RC 213 V und die NSR 500

folger stehen geblieben zu sein. Es ist kaum zu glauben, dass Crivillé's Titel 20 Jahre her ist, seine Kombi von damals sitzt noch immer wie maßgeschneidert, er sieht kaum anders aus als früher. Und hätte er die gleiche Kappe wie Márquez und Lorenzo auf gehabt, wäre er glatt als dritter Fahrer des aktuellen Teams durchgegangen.

Die beiden Ex-Weltmeister fanden auch eine Menge Parallelen zu ihrer Zeit und der, die dem Honda-Werksteam nun bevorsteht. „Wir haben uns gegenseitig angetrieben“, erinnert sich Mick Doohan. „Ich habe zwar am Ende der Saison immer die Nase vorn gehabt, aber ohne Álex wäre ich nicht so stark geworden. Nun haben sie mit Marc Márquez und Jorge Lorenzo wieder so ein Team.“

Die beiden Legenden wiesen aber auch darauf hin, dass sich seither viel in der Königsklasse geändert hat. „Nicht nur, dass heute mit Viertaktern gefahren wird.“, so Crivillé. „Das ganze Umfeld ist viel professioneller geworden, und es geht in der MotoGP unglaublich eng zu.“

Nicht ohne Probleme

Doch genau das stellt das diesjährige Dream-Team auch vor Probleme. Zwar haben sie die Fahrer der letzten sieben WM-Titel (Lorenzo 2012 und 2015, Márquez 2013, '14, '16, '17 und '18) unter Vertrag, doch beide sind angeschlagen. Marc Márquez muss seine Schulteroperation auskurieren, und Jorge Lorenzo hat sich beim Training einen Kahnbein-

bruch zugezogen, weshalb er zwei der nur noch vier zur Verfügung stehenden Testtage auslassen muss. Die beiden witzelten auch über ihren Zustand, und Jorge Lorenzo konnte seinen Stützverband, wegen dem seine Lederkombi für die Präsentation ausgeschnitten werden musste, nicht verbergen.

Doch Teamchef Alberto Puig betonte: „Es ist besser, dass wir dieses Problem jetzt haben als mitten in der Saison.“ Und HRC-Direktor Tetsuhiro Kuwata stellte klar: „Wir haben jetzt zwei Fahrer, die das Beste mitbringen, was dieser Sport verlangt. Nach so einer Stärke haben wir immer gesucht. Deshalb werden auch wir alles tun, damit sie von uns das Beste zur Verfügung haben.“ ■

DREI FRAGEN AN

ALBERTO PUIG



WIE PLANEN SIE DEN ERSTEN TEST BEI DEM DERZEITIGEN GESUNDHEITZUSTAND IHRER FAHRER?

Solche Dinge passieren, deshalb haben wir Stefan Bradl gebeten, uns in Sepang zu unterstützen. Es ist nicht die beste Situation, aber es ist besser so, als wenn wir mitten in der Saison davorstehen würden. Wir nehmen es, wie es ist. Und unsere Priorität ist, dass die Fahrer wieder fit sind, wenn am 10. März die Weltmeisterschaft beginnt. Wir werden den Test in Sepang so durchziehen, wie es die Umstände erlauben. Wir werden sehen, mit welchem Fahrer wie viel geht. Es gibt einen Entwicklungsprozess für die Bikes, und den werden wir versuchen, so gut es geht einzuhalten. Honda weiß, was gemacht werden muss, und wir werden in Sepang auf Stefan Bradl zählen.

GLAUBEN SIE, DASS SIE DIE RIVALITÄT ZWISCHEN MARC MÁRQUEZ UND JORGE LORENZO IM GRIFF HABEN WERDEN?

So starke Fahrerpaarungen gab es auch in der Vergangenheit. Ich mache mir da keine Sorgen. Beide Fahrer sind Profis, sie wissen, was sie zu tun haben. Wir versuchen, ihnen so gutes Material wie möglich zu geben. Und die Situation macht uns auch stärker.

MUSS FÜR DIE UNTERSCHIEDLICHEN FAHRSTILE DER BEIDEN IN VERSCHIEDENE RICHTUNGEN ENTWICKELT WERDEN?

Ich denke nicht, dass wir viel an unserem bisherigen Vorgehen ändern müssen. Auch Dani Pedrosa und Marc Márquez hatten unterschiedliche Fahrstile. Wir versuchen jeden Punkt für jeden Fahrer zu verbessern, und so versuchen wir, ihnen das bestmögliche Material zu geben, das sie brauchen, um das Optimum aus sich herauszuholen.

Seitenwagen-WM

Legende Klaus Enders tot

Mit sechs WM-Titeln ist Klaus Enders der erfolgreichste deutsche Motorradrennfahrer. Letzten Sonntag ist die Gespann-Legende im Alter von 81 Jahren verstorben.

Von: **Imre Paulovits**

Seine sechs WM-Titel und 27 Grand-Prix-Siege machen ihn zum Größten seines Sports in Deutschland. Und wer seinen seidenweichen und ruhigen Fahrstil je erlebt hat, sah Gespannfahren in Vollendung.

Zu Beginn seiner Karriere fuhr Klaus Enders sowohl solo als auch im Gespann. 1963 wurde er Junior-Pokalsieger bei den 500ern, und schon in seinem ersten Lizenz-Jahr war er auf dem Weg zum 500er-Meister-Titel, bis ein Reifenplatzer auf der Berliner Avus dies verhinderte. Ab 1966 konzentrierte sich Enders ganz auf die Gespanne und stieg in die Weltmeisterschaft ein. Er beendete sie gleich als Fünfter, bevor er 1967 mit seinem treuen Wegbegleiter Ralf Engelhardt das erste Mal Weltmeister wurde. 1969 erkämpfte er den Titel von Helmut Fath zurück und konnte ihn 1970 mit Wolfgang Kalauch und Ralf Engelhardt erneut verteidigen.

Eigentlich wollte Enders seine Gespann-Karriere damit beenden und sich dem Auto-Sport zuwenden. Doch als BMW ihm 1972 Unterstützung für das von Dieter Busch erdachte neue Fahrwerk und dem Mittellager-Boxermotor zusagte, war er wieder dabei. Das Gespann wurde zwar erst zum dritten WM-Lauf fertig, doch Enders gewann sofort und holte mit drei weiteren Siegen den Titel. 1973 gewann er gar alle sieben WM-Läufe, an denen er teilnahm. Wenn ihn 1974 auch die Zweitakter bereits hart forderten und BMW die Unterstützung zurückzog, holten Klaus Enders und Ralf Engelhardt noch ihren sechsten Titel.

Erfolg als Unternehmer

Dann zog sich Enders zurück. Der gelernte Werkzeugmacher gründete einen Betrieb, der zunächst



In der Ruhe liegt die Kraft: Klaus Enders und Wolfgang Kalauch im BMW-RS-Gespann bei ihrem TT-Sieg 1970



Klaus Enders: Erfolgreicher Rennfahrer und ebensolcher Unternehmer

Teile für die Motorrad-Zubehör-Industrie fertigte, immer größer wurde und sich in Richtung Medizin-Technik und Feinmechanik verlagerte. 2002 setzte sich Enders zur Ruhe und überließ die Firma seinem Stiefsohn.

Vor zweieinhalb Jahren wurde bei Klaus Enders ein Hirntumor festgestellt und entfernt. Vorletzten Sonntag schlief er für immer ein. Letzten Freitag erwiesen ihm über 200 Gäste die letzte Ehre, darunter auch seine treuen Mitstreiter Dieter Busch und Ralf Engelhardt. ■



Klaus Enders

Geburtstag: 2. Mai 1937
Geburtsort: Wetzlar (D)
Todestag: 20. Januar 2019
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE

1966: Gespanne, BMW (5.)
 1967: Gespanne, BMW (1.)
 1968: Gespanne, BMW (6.)
 1969: Gespanne, BMW (1.)
 1970: Gespanne, BMW (1.)
 1972: Gespanne, Busch-BMW (1.)
 1973: Gespanne, Busch-BMW (1.)
 1974: Gespanne, Busch-BMW (1.)

FROHMEYER

MOTOGP

Davide Tardozi, Teamchef und Fahrercoach des Ducati-Werksteams, wird am 30. Januar 60 Jahre alt. Das Energiebündel aus Ravenna hatte selbst eine erfolgreiche Fahrerlaufbahn. 1988 führte er die Superbike-WM bis zum letzten Lauf an, stürzte aber vor dem entscheidenden Rennen in der Aufwärmrunde – und der Titel ging an Fred Merkel. „Viele schrieben es meiner Nervosität zu, doch in Wirklichkeit ist die Drosselklappe der Einspritzung offen geblieben. Die Rolle aus Fieberglas hatte sich verzogen und stand gegen den Einspritzkörper an. Das Problem hatte wir schon im zweiten Lauf in Estoril gehabt, dort konnte ich aber noch einen zweiten Platz ins Ziel retten.“ Tardozi wurde 1991 auf Ducati Superbike-Europameister, aber dann riss er sich bei einem Sturz in Mugello den linken Bizepsnerv ab, verletzte sich bei einem Folgesturz noch einmal schwer und beendete so seine Fahrerlaufbahn. Doch er entwickelte als Testfahrer noch die Ducati 916 zu Ende, die zum erfolgreichsten Superbike der 1990er-Jahre wurde. Danach machte er als Teamchef weiter und feierte mit Carl Fogarty, Troy Corser, Troy Bayliss, Neil Hodgson und James Toseland zehn WM-Titel. Wenn Tardozi auch als Teamchef bereits einmal zurücktrat: Er kann es nicht lassen – und das Ducati-Werksteam und seine Fahrer sind froh darüber.

MOTOGP

Die Startnummer 69 war ein Synonym für Nicky Hayden. Der „Kentucky Kid“ hatte sie von seinem Vater Earl geerbt, und sie begleitete ihn über seine ganze Karriere hindurch vom Kinder-Dirt-Track über die US-Superbikes und die MotoGP bis zur Superbike-WM. Die Dorna hat nun entschieden, die Startnummer des MotoGP-Weltmeisters von 2006 nie mehr herauszugeben. Beim Austin-GP wird sie symbolisch beerdigt.

MotoGP

Neue Farben für neue Träume

In Kuala Lumpur wurde das neue Yamaha-Team des Sepang International Circuit vorgestellt. Die Träume der Asiaten sind hoch gesteckt.

Von: Imre Paulovits

Wilko Zeelenberg hat genauso gute Qualitäten als Showman wie die, die er im Motorsport bereits auf vielen Ebenen unter Beweis gestellt hat. So fand der 52-jährige Holländer auch gleich den richtigen Einstieg für die Präsentation des neuen Yamaha-Teams, dem er vorstehen wird und von dem gleich klar wurde, dass es mehr ist als nur ein Satelliten-Team. „Als ich mir die fertige Lackierung angesehen habe, fragte ich die Petronas-Leute, warum das Türkis als Verlauf aufgebracht sei. Sie antworteten mir, dass das den Lauf ihrer Träume darstelle. Und Träume haben wir mit diesem Team sehr große.“ Wilko Zeelenberg stellte aber auch die Dimension klar. „Bisher

war ich im Yamaha-Werksteam, wir hatten 25 Mann. Jetzt sind 25 neue hinzugekommen und wir haben zwei Teams.“ Und dass er von seinen 52 Jahren 48 im Rennsport verbracht hat, verpflichtet ihn, mit dem neuen Team auf höchster Ebene dabei zu sein.

Als Franco Morbidelli, mit frisch gestutzten Haaren kaum wiederzuerkennen, und Fabio Quartararo auf die Bühne kamen, war zu spüren, wie all die Malaysier, die im großen Philharmoniesaal der Petronas-Twin-Towers

versammelt waren, mit ihnen mitfieberten.

„Ich denke, dass wir hier ein Teil einer riesigen Sache sind, die der Sepang International Circuit und Petronas initiiert haben“, freute sich Morbidelli. „Ich bin sehr stolz darauf dabei zu sein, und ich hoffe, dass ich mit meinen Resultaten dazu beitragen kann, dass sie glücklich werden. Ich werde auf alle Fälle alles geben, dass ich der bestmögliche Fahrer bin, der in mir steckt. Ich freue mich schon darauf.“ ■



Frische Farben: Die Petronas-Yamaha sticht hervor, Resultate sollen folgen

MotoGP

Stefan Bradl testet in Jerez

Ende dieser Woche werden sich die MotoGP-Testpiloten in Sepang erstmals auf die neuesten Prototypen schwingen, um sie für die GP-Stars vorzubereiten. Stefan Bradl testete bereits in Jerez.

Von: Imre Paulovits

Nach zwei Tagen, dem zweiten bei herrlichem Wetter, angenehmen Temperaturen sowie strahlendem Sonnenschein, strahlte auch das Gesicht von Stefan Bradl. Er hatte in Jerez im Rahmen des Superbike-WM-Tests einen Entwicklungsprototyp der Honda RC 213 V getestet und war damit Tages schnellster geworden. „Ich denke, so eine Bestzeit ist die beste Art, sich auf die Saison einzuschließen“, grinste Bradl. „Ich bin

seit zwei Monaten auf keiner Rennmaschine gesessen. Für den nächsten Test in Sepang ab nächsten Freitag bin ich daher super aufgewärmt.“

Der 29-jährige Bayer wird dort in der Tropenhitze ein Mammut-Programm absolvieren müssen. „Ich werde gleich sechs Tage im Einsatz sein. Nach dem Shakedown-Test werde ich Jorge Lorenzo beim ersten offiziellen Test im Werksteam ersetzen. In der Hitze von Malaysia wird dieses Programm bestimmt unglaublich anstrengend. Doch ich freue mich darauf.“

Sein Crewchief Klaus Nöhles blickte zufrieden auf die beiden Testtage zurück und freut sich ebenfalls sichtlich auf deren Fortsetzung. „Honda hat eingesehen, dass es bei dem Niveau der MotoGP unerlässlich ist, ein Testteam in Europa zu haben“, so Nöhles. „Die Strecken sind hier anders, und wir haben hier eine ganz andere Arbeitsweise, als sie



Stefan Bradl: Bestzeit in Jerez

in Japan möglich ist. Wir verfügen über ein tolles Team von Spezialisten, von denen jeder selbstständig arbeiten kann und seinen eigenen Bereich weiterentwickelt. Wir konnten bereits feststellen, welche Fortschritte erzielt worden sind. Honda wird mit zwei Top-Fahrern sehr gefördert sein, und ich freue mich, dass wir unseren Teil dazu beitragen können.“ ■

Die Blaupause für den Erfolg

Vor 15 Jahren erschuf Mastermind Masao Furusawa ein Motorrad, das in seinen Grundzügen bis heute unverändert blieb. Die Yamaha M1 wurde mit Valentino Rossi zur Legende.

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

Der Anblick war beschämend. Während Konkurrent Honda mit Valentino Rossi und Max Biaggi einen Doppelsieg feierte, Ducatis MotoGP-Maschine bei ihrem Debüt mit Loris Capirossi gleich aufs Podest fuhr und Aprilia mit der Dreizylinder und Colin Edwards Sechster wurde, kam die beste Yamaha unter Alex Barros, der im

Vorjahr auf der Honda noch GP-Siege feiern konnte, mit über einer halben Minute Rückstand nur auf dem achten Platz ins Ziel. Die Yamaha-Chefetage verließ die Tribünen von Suzuka beim Japan-GP 2003 mit tief gesenktem Haupt.

So konnte es nicht weitergehen, zumal 2005 das 50-jährige Gründungsjubiläum der Yamaha Motor Corporation anstand. Bis dahin mussten Siege her, koste es, was es wolle. So wurde ein neuer Mann mit einer Mission beauftragt: Masao Furusawa, Entwicklungsingenieur und Spezialist auf dem Gebiet der Schwingungen, sollte für das Jubiläumsjahr den Titel sicherstellen. Furusawa hatte als junger Ingenieur den Vortrag von Dr. Martin Raines verfolgt, der in den 1980er-Jahren bei einem Forschungsauftrag der britischen Regierung die auf Motorradfahrwerke wirkenden Kräfte ermittelt. Furusawa hatte dabei etwas über Biege-Linien und Festigkeits-Achsen gelernt, und

„Ich habe gesehen, wie Valentino Rossi mit der Honda die Yamaha ausbremste. Unser Motorrad war zu flach und erzeugte zu wenig Pitch.“

Masao Furusawa

dieses Wissen seither in vielen Versuchen weiterentwickelt.

Alles wurde umgekrempelt

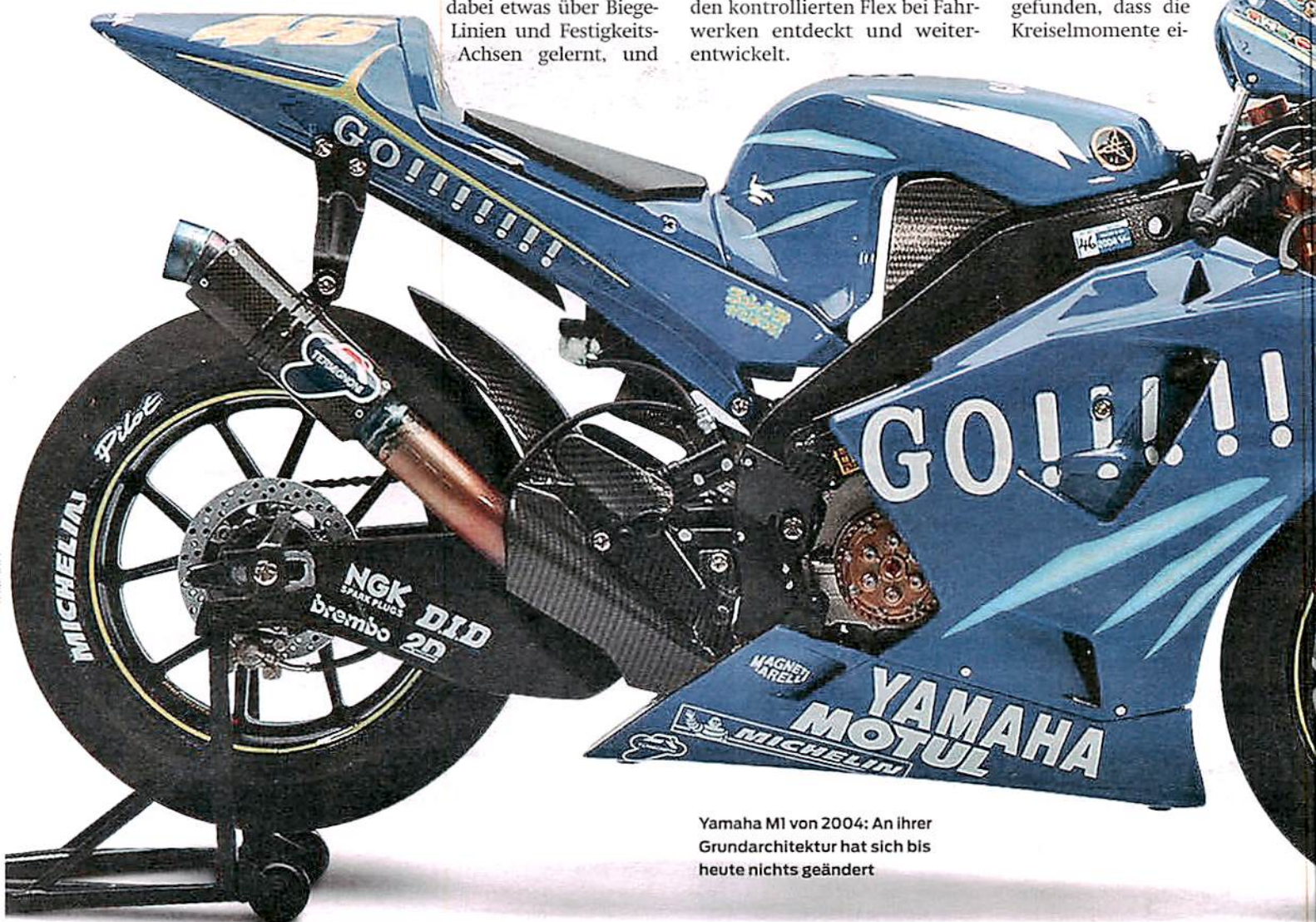
Das Motorrad, das Furusawa vorfand, lag nicht nur weit weg von seinen eigenen Vorstellungen – es hatte sich auch von dem entfernt, was Yamahas einstige Stärke bei den 500ern gewesen war. Denn bereits 1992 hatten sie den kontrollierten Flex bei Fahrwerken entdeckt und weiterentwickelt.

Dazu gehörte ein langer Ausleger vom Lenkkopf zur vorderen Motoraufhängung, der hilft, die Biegemomente so zu verteilen, dass der Rahmen zur Seite zwar nachgibt, den Brems- und Torsionskräften jedoch standhält.

Doch weil Yamaha mit Einführung der MotoGP-Klasse auf einen Vierzylinder-Reihenmotor übergang, der breit baute, wurde der Zylinderkopf einfach an die Rahmen-Hauptprofile geschraubt.

Furusawa hatte bei Dr. Raines' Vortrag auch gelernt, dass sich die Steifigkeit einer Unterzug-Hinterachschiene viel genauer darstellen lässt als bei einer Versteifung nach oben. Und er hatte gesehen, wie die höher bauende Honda beim Bremsen und Beschleunigen den Reifen nutzte, während den Yamaha-Piloten der Grip fehlte.

Furusawa hatte über seine Berechnungen und Versuche auch herausgefunden, dass die Kreiselmomente ei-



Yamaha M1 von 2004: An ihrer Grundarchitektur hat sich bis heute nichts geändert

ner Vierzylinder-Kurbelwelle sich besser aufheben, wenn die Zylinder nicht mit 180, sondern mit 90 Grad Versatz aufeinander folgen. Dass dabei eine ungleichmäßige Zündfolge entsteht, die dem Reifen mehr Traktion gibt und eine sanftere Gasannahme erzeugt, war ein willkommener Nebeneffekt. Furusawa war auch der Meinung, dass bei einem so großen und hoch drehenden Motorrad mit einer so langen Kurbelwelle die Agilität erhöht werden müsse, indem man die Kurbelwelle rückwärtsdrehen lässt. Und schließlich wollte er ein für allemal wissen: War der traditionelle Fünfventil-Kopf von Yamaha tatsächlich besser als ein Vierventiler?

Doch Furusawa war nicht nur ein Meister im Umgang mit der Technik, sondern auch mit Menschen. Und so schaffte es der charismatische Japaner gemeinsam mit Yamaha-Teamchef Lin Jarvis, im Sommer 2003 Valentino Rossi, der mit den Honda-Oberen immer unglücklicher wurde, davon zu überzeugen, dass er bei Yamaha seine Zukunft finden würde.

Als Rossi die M1 das erste Mal testete, war sie um 25 Millimeter in die Höhe und in die Länge gewachsen. Dazu hatte er gleich vier Motorvarianten zur Verfügung: Je einen Vier- und Fünfventiler mit konventioneller und mit Crossplane-Kurbelwelle.

Er entschied sich für den Vierventiler mit Crossplane-Kurbelwelle.

Damit waren alle Theorien von Furusawa bestätigt. Rossi schaffte es, bis zum Saisonbeginn 2004 seinen Fahrstil, bei der er sein Körpergewicht fortan noch mehr als bisher einsetzte, auf die Yamaha anzupassen. Und Jeremy Burgess und seiner Crew, die von Honda mitgekommen war, gelang es, das Motorrad auf ihn abzustimmen.

Sofortiger Erfolg

Was folgte, ging als der imposanteste Umstieg in die Geschichte der Königsklasse ein. In einem epischen Duell besiegte Rossi beim WM-Auftakt im südafrikanischen Welkom seinen Erzfeind Max Biaggi und die noch immer sichtbar stärker motorisierte Honda. Und war am Ende der Saison Weltmeister.

Für das Jubiläumsjahr 2005 ging Furusawa noch die Schritte, für die er im Jahr zuvor keine Zeit mehr gehabt hatte. Der Motor bekam statt der Steuerkette auf der rechten Motorseite eine von der Zwischenwelle angetriebene, hinter der Zylinderbank verlaufende Zahnrad-Kaskade zum Antrieb der Nockenwellen. Dadurch wurde sie schmaler und drehzahlfester. Die Einspritzung bekam ein Ride-by-Wire-System mit Drosselklappen statt der über Kabel betätigten Flachschieber.

Damit war die Architektur der M1 festgelegt, an ihr hat sich bis heute nichts geändert. Furusawa und seine Nachfolger – der Japaner ging Ende 2010 in den Ruhestand – haben nur noch Feintuning an ihr betrieben.

Und obwohl es auch weniger gute Jahre gab und Rossi und Viñales auch zurzeit Probleme haben, die richtige Abstimmung für die Michelin-Reifen zu finden, gilt die Yamaha M1 bis heute als die fahrbarste aller MotoGP-Raketen. Mit sieben Fahrer-, fünf Konstrukteurs- und sieben Team-WM-Titeln ist sie ganz sicher eine der Erfolgreichsten. ■

TECHNISCHE DATEN

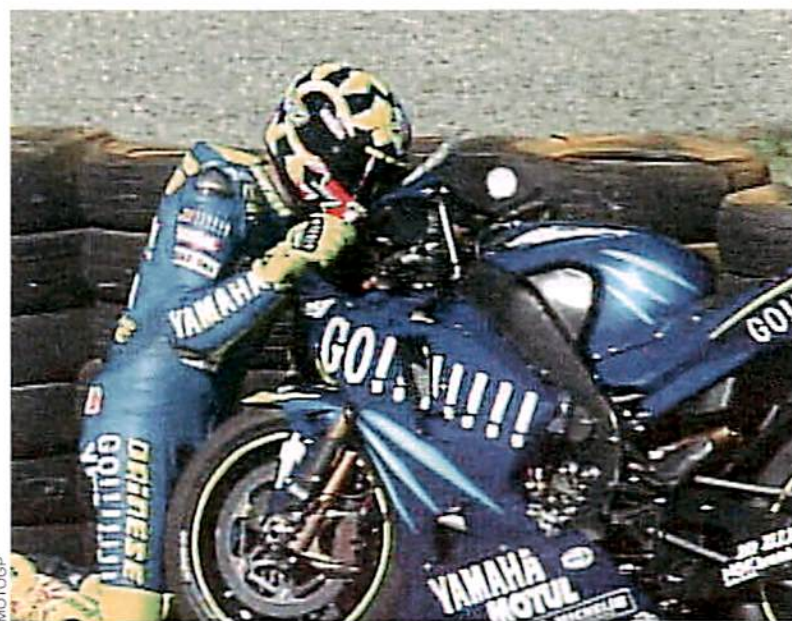
Yamaha YZR-M1 (2004)	
Motor	wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor DOHC
Bohrung x Hub	81 x 48 mm
Hubraum	989,3 ccm
Leistung	230 PS bei 15 500/min
Leergewicht	150 kg



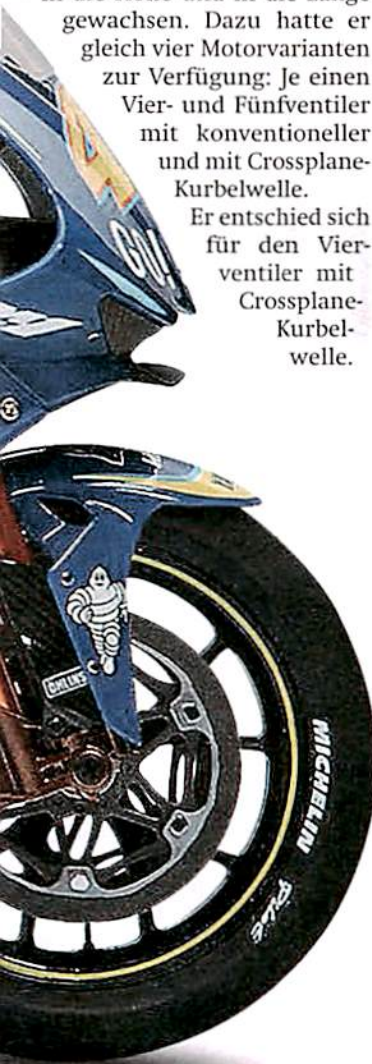
2003: Die Yamaha M1 mit kurzer vorderer Motoraufhängung und Schwinge



2004: Gut zu sehen ist der lange vordere Ausleger der vorderen Motoraufhängung



Valentino Rossi küsst die Yamaha M1 nach dem Debüt-Sieg in Welkom 2004



Jonathan Rea:
Über den Winter gut
vorbereitet, brach Jagd
auf Bradls Zeit aber ab



Rea und Cortese brillant

Dass Jonathan Rea auch im ersten Superbike-WM-Test des Jahres brilliert, überraschte niemanden. Dass Sandro Cortese schneller als Michael van der Mark und Marco Melandri war, umso mehr. BMW ist auch bereits gut dabei.

Von: Imre Paulovits

Das Erwachen aus der Winterstarre ging erst einmal mit einem Schock einher. „Die Strecke ist so schmutzig, dass es mehr ein Rollout als ein Test wird“, berichtete Weltmeister Jonathan Rea, als er von seinem ersten Stint zurückkam. Doch der Weltmeister hatte auch etwas Gutes zu berichten. „Die Neuasphaltierungen in Turn 1 und 3 sind sehr sauber ausgeführt, nur in Turn 9 hat es nun ganz merkwürdige, hochfrequente Wellen.“

Die Laune des Kawasaki-Stars und seiner Kollegen verbesserte sich schnell, denn je mehr Runden zurückgelegt wurden, desto besser wurde die Strecke. Und als am zweiten Tag noch die Sonne herauskam und Luft und Asphalt

auf Temperaturen erwärmte, von denen wir hierzulande frühestens Ende März träumen können, wurde es richtig munter.

Bei Rea nichts Neues

Rea war an beiden Tagen Schnellster, am Schluss fehlten ihm acht Tausendstelsekunden auf die Zeit, die Stefan Bradl mit der MotoGP-Honda in den Asphalt gebrannt hatte. „Ich habe erst die Monitore ausgeschaltet, damit ich die Zeiten nicht sehe, sondern mein Testprogramm durchziehe“, verrät Rea. „Als ich durch war, habe ich geschaut, und dann habe ich mir Qualifyer draufmachen lassen, um vor die MotoGP zu kommen. Das Bike war mit ihnen aber unruhig, unsere Abstimmung passte für sie nicht, und ich habe die Runde abgebrochen. Das Risiko war es nicht wert, ich habe mich sehr gut über den Winter vorbereitet und will wegen einer solchen Sache nicht meine Saison verbauen“, sagte Rea.

War Rea mit seiner neuen Kawasaki bereits ein Herz und eine Seele, arbeitet Ducati noch mit Volldampf daran, die neue Panigale V4 R für die Fahrer so weit zu bekommen. Álvaro Bautista war zwar an beiden Tagen Drittschnellster, musste aber zugeben:

„Ich habe mich hier noch nicht wirklich wohlgefühlt. Ob das an dem neuen Asphalt lag, oder ob wir noch viel Arbeit an dem Motorrad haben, wird sich in Portimão zeigen. Wir hatten vor allem an der Ergonomie gearbeitet, weil ich beim Test im November noch nicht das in den Kurven machen konnte, was ich wollte. Jetzt fühlte sich das schon besser an.“

Die zweite Kraft war in Jerez ganz klar Yamaha. Alex Lowes war die ganze Zeit derjenige, der Jonathan Rea am nächsten kam. „Wir sind bei der Abstimmung ein ganzes Stück weitergekommen“, so Lowes. „Ich habe am zweiten Nachmittag eine Rennsi-

„Mit der Abstimmung wurde es immer besser. In der letzten Stunde am Donnerstagnachmittag ging die Post richtig ab. Ich bin mit dem Ergebnis sehr zufrieden.“

Sandro Cortese

mulation versucht, musste sie aber abbrechen, weil der Vorderreifen schon nach 12 Runden zerstört war. Aber wir sind bereits so weit wie nur wenige.“

Cortese und BMW top

Eine Box weiter standen die Yamaha R1 auf dem exakt gleichen technischen Stand für Sandro Cortese und Marco Melandri. Und der Deutsche war die Sensation schlechthin. Er hatte sich mit Jonas Folger und Jesko Raffin ausgiebig auf der Rennstrecke vorbereitet und wurde auch mit seinem Renn-Superbike zunehmend schneller. Dann hatte er am Donnerstagvormittag einen Sturz in Turn 13. „Wenn uns das auch etwas aus dem Rhythmus gebracht hat, fanden wir danach die Abstimmungsrichtung, mit der es immer besser wurde.“ Erst in seinem letzten Stint markierte Cortese seine persönliche Bestzeit, obwohl es da bereits abkühlte. Schließlich war er gar schneller als WM-Laufsieger Michael van der Mark! „In dieser letzten Stunde am Donnerstagnachmittag ging die Post richtig ab. Ich bin mit dem Ergebnis sehr zufrieden“, strahlte er über alle Backen.

BMW war erstmals mit der neuen S 1000 RR vor die Konkur-



YAMAHA

Sandro Cortese: Der Superbike-Neuling flog regelrecht zur sechsten Zeit



BMW

Markus Reiterberger: Noch auf der Suche nach der Ergonomie, aber Bike top

renz getreten, und die Bikes waren bereits auf erstaunlichem Niveau. Doch ein Anschluss des Transponders passte nicht zum Kabelbaum, so wurde zunächst ohne Transponder gefahren. Tom Sykes wurde vom Team bereits am Donnerstagmorgen mit 1.40,7 gestoppt und war zu diesem Zeitpunkt Zweitschnellster! Doch als der Transponder dran war, flog er nach einer Runde in Turn 13 ab und zerstörte das Motorrad total. „Das tut mir leid für die Jungs, aber ich bin sehr

glücklich, dass ich schon jetzt so schnell bin.“

Markus Reiterberger arbeitete noch an der Ergonomie. Am Donnerstagnachmittag brachte ihm Andy Meklau, der am nächsten Tag ein Renntraining hatte, eine neue Sitzbank mit. „Ich habe einfach noch nicht die Sitzposition, dass meine gewohnten Sensoren das Feedback liefern, das ich suche“, stellte Reiterberger fest. „Aber wir stehen ja erst ganz am Anfang. Aber wie schnell Tom Sykes ist, das ist schon beeindruckend.“ ■

ERGEBNISSE

Superbike-WM-Test Jerez, 23.–24. Januar 2019

Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.39,160
2. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	1.39,372
3. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.39,502
4. Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	1.39,620
5. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	1.39,942
6. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	1.40,075
7. Michael v. d. Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	1.40,145
8. Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	1.40,469
9. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	1.40,540
10. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	1.40,621
11. Leandro Mercado (RCH)	Kawasaki ZX-10RR	1.40,794
12. Eugene Laverty (IRL)	Ducati Panigale V4 R	1.40,879
13. Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR	1.41,066
14. Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	1.41,206
15. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	1.41,231
16. Alessandro Delbianco (I)	Honda CBR 1000 RR SP	1.42,353

MOTORRAD-WM

Es müssen nicht immer die Großen sein. Zwei vierfache Weltmeister aus den kleinen Klassen werden in den Kreis der MotoGP-Legenden aufgenommen. Der Schweizer Stefan Dörflinger, der erst vor Kurzem seinen 70. Geburtstag feierte, bekommt beim Sachsenring-Grand-Prix für seine vier WM-Titel in Folge bei den 50ern und den 80ern die Würdigung, die ihm zu seiner aktiven Zeit nie gebührend zuteilwurde. Beim WM-Finale ist dann Jorge „Aspar“ Martínez an der Reihe. Es wird genau zum 40-jährigen Jubiläum des ersten Grand Prix sein, an dem der aus dieser Region stammende, letzte Doppelweltmeister der Geschichte teilnahm.

SUPERBIKE-WM

Zwar bereits im vollen blau-gelben Ornat des neuen Althea-Moriwaki-Teams, aber nur mit

Standard-Hondas testete der 21-jährige Alessandro Delbianco in Jerez. Von den Werksfahrern Leon Camier und Ryuichi Kiyonari fehlte genauso jede Spur wie von dem Werks-Material. Teambesitzer Genesis Bevilacqua war sichtlich verstimmt. „Das Material ist noch nicht fertig, wir werden es auch für Portimão noch nicht haben.“

SUPERSPORT-WM

Mit seiner viertschnellsten Zeit, nur drei Zehntel hinter dem Schnellsten Federico Caricasulo, war der Schweizer Randy Krummenacher zufrieden. „Was mich am allermeisten freut, ist, dass meine neue Crew, die ich über den Winter ausgetauscht habe, viel besser versteht, was ich will. Das war mein Problem in der letzten Saison: Ich konnte es meinen Leuten nicht gut genug erklären, was mir auf die Spitze fehlt.“

Superbike-WM

Der neue Blaue und der schnelle Rote

Beim Test in Portimão stellte BMW die neuen Farben seiner Werksfahrer vor. Aber noch viel wichtiger war das Tempo von Tom Sykes.

Von: Imre Paulovits

Bei Tom Sykes dominiert Rot am Bein seiner Kombi und an der Seite seiner Verkleidung, bei Markus Reiterberger ist es das Blau. Nach dem schwarzen Test-Equipment zeigte das neue Werksteam von BMW Motorrad Motorsport und Shaun Muir Racing am zweiten Tag in Portimão seine endgültigen Farben.


So schön sie auch aussahen, noch viel besser war das Ergebnis. Der Test lief bei Redaktionsschluss dieser MSA-Ausgabe zwar noch, aber am ersten Tag konnte Tom Sykes die fünftschnellste Zeit markieren und blieb nur 0,6 Sekunden hinter

Jonathan Rea. Am Montagmittag lag Rea mit 1.41,184 um 0,6 Sekunden vor Alex Lowes vorn. Sykes war mit 1.42,718 Sechster.

Sykes war bei Kawasaki mit seiner Stop-and-go-Fahrweise bei der Entwicklung hinter Reas runderem Fahrstil zurückgefallen, die Power der neuen BMW S 1000 RR scheint dem Weltmeister von 2013 nun entgegenzukommen. Der 33-jährige Yorkshire-Mann wirkt auch so gut gelaunt wie schon lange nicht mehr im Superbike-WM-Paddock. ■



Sykes (li.) und Reiterberger



Matthias Walkner in
der Wüste von Peru:
Das mörderische
Tempo muss raus

Heiße Spuren im Sand

Die diesjährige Dakar – nur in den Wüsten von Peru – löste viele Kontroversen aus. Doch über eines sind sich alle Experten einig: Am meisten muss in der Zukunft für die Sicherheit der Fahrer getan werden.

Von: **Imre Paulovits**

Ein langjähriger Rallye-Fan brachte es nach der Zielankunft in Lima auf den Punkt: „Wir haben Glück gehabt, dass es dieses Jahr keinen Toten gab. Aber die Zahl der schwer verletzten Fahrer sollte zu denken geben.“

Nachgedacht hatte man zwar vorher, trotzdem war bei der kürzesten aller bisherigen Dakar-Rallys das erhöhte Risiko vorprogrammiert. Kurze Etappen und weniger Tage als je zuvor ließen nicht viel Spielraum für Aufholjagden, und die Sonderprüfungen durch die offene Wüste mit ihren unüberschaubaren Dünen bargen zusätzliche Gefahren.

„Es war nicht nur eintönig, es war auch gefährlich“, resümierte Speedbrain-Chef Wolfgang Fischer. „Man fuhr einfach querfeldein. Und weil man bald nicht mehr in den Spuren und den Löchern von den vorangegangenen

Fahrern fahren konnte, musste man den Korridor immer weiter verbreitern. Da trifft man auf viele nicht markierte und nicht einsehbare Gefahren. Dann wird auch noch die gleiche Strecke zurückgefahren. Und so erweitert sich der Korridor von ehemals 30 Metern auf mehrere hundert Meter. Da gibt es große Fallen in Form von Löchern und Steinfeldern. Das hat viele Fahrer aus dem Rennen gerissen. Nicht weil sie zu dumm oder zu schnell waren, sondern weil es eine Lotterie war. Dabei haben sich viele verletzt oder ihr Material zerstört. Wir hatten alle drei Fahrer einmal bewusstlos am Boden liegen. Es ist sicherlich nicht erstrebenswert, dass es so weitergeht.“

An Ideen mangelt es nicht. KTM-Rally-Chef Heinz Kinigadner hatte schon im Vorfeld vorgeschlagen, die Mousse-Schläuche zu verbieten, weil dann nicht

„Wir hatten alle drei Fahrer bewusstlos am Boden liegen. Es ist sicherlich nicht erstrebenswert, dass es so weitergeht.“

Wolfgang Fischer

mehr so gnadenlos über Felsskanten und Absätze reingehalten wird. „Das würde niemanden etwas kosten, das Tempo klar verringern und die Sache noch von der Show her interessanter machen, weil die Plattfüße zu flicken zusätzliche Dramen über die Fernsehschirme bringt. Wir müssen auf alle Fälle von dem Sekunden-Bolzen wegkommen und wieder den Abenteuer-Charakter in den Vordergrund bringen, hin zu einer Rallye, bei der das Durchkommen die Schwierigkeit ist. Von mir aus könnte man den ganzen Support auf ein Minimum reduzieren. Für die Hersteller wäre es dann eine Herausforderung, Maschinen zu bauen, die durchhalten und von den Fahrern einfach zu warten sind.“

Visionen für die Zukunft

Kinigadner ist bei der diesjährigen Dakar noch etwas sauer aufgestoßen: „Dass die Kommissare Vergehen nicht ahnden, und wenn, dann erst mehrere Tage später. Das öffnet Tür und Tor zum Schummeln. Wenn es nicht durchgesetzt werden kann, dass Strafen für alle gleich und am selben Tag ausgegeben werden, wird das Ganze zur Farce. Ich habe das Gefühl, dass die Dakar derzeit ohne Vision daherläuft. Von dem Spirit des Thierry Sabine oder Hubert Auriol ist im Moment nicht viel übrig. Ich

„Man muss wieder den Abenteuer-Charakter in den Vordergrund bringen. Das ist auch für die Hersteller eine Herausforderung.“

Heinz Kinigadner

hoffe, dass wir bei den Rallyes während der Saison zu Gesprächen kommen, die die Zukunft in die richtige Richtung steuern.“

Derzeit sieht es so aus, dass bereits etwas getan wird. „Der Veranstalter hat uns gesagt, dass es nächstes Jahr wieder eine sehr schöne Dakar geben wird“, so Wolfgang Fischer. „Es könnte gar sein, dass sie wieder zurück nach Afrika gehen oder in Südamerika wieder eine interessante Route durch mehrere Länder machen. Chile und Argentinien sind wieder heiße Kandidaten.“

Das Wunschenken ist klar: Keine andere Motorsport-Veranstaltung lockt im kalten Winter so viele vor den Fernseher wie die Dakar. Die Bilder von exotischen Landschaften, die Identifikation mit Abenteuern in der Wüste, die Sehnsucht danach – das lässt die Fans träumen. Doch es muss ein Abenteuer und darf kein Selbstmordkommando sein. ■

Supercross-WM Oakland

Führungswechsel

Auch in Oakland schaffte Ken Roczen es nicht, zum zweiten Mal in der Saison einen Podiumsplatz zu erreichen. Cooper Webb führte mit seinem zweiten Tagessieg ein reines KTM-Podest an und ist nun neuer WM-Spitzenreiter.

Von: **Thomas Schiffner**

Letztes Jahr katapultierte sich Ken Roczen mit seiner Handverletzung aus dem Kreis der WM-Favoriten, jetzt erwischte es den amtierenden Meister Jason Anderson: Der Husqvarna-Pilot verletzte sich letzte Woche im Training, brach sich zweifach den Arm und eine Rippe. Er soll für mindestens zwei Monate ausfallen – die Supercross-Saison ist damit für ihn gelaufen. Da auch Zach Osborne verletzt ist, findet die Kampagne vorläufig ohne Husqvarna-Team statt.

Dafür war das KTM-Team in Oakland umso stärker: Cooper Webb, mit dem Selbstbewusstsein des Tagessieges von Anaheim in der Vorwoche im Gepäck, gewann alle Starts und schaffte damit im Main Event einen Start-Ziel-Sieg.

Roczen zeitweise Zweiter

Damit wurde der Mann aus North Carolina nicht nur der erste Fahrer, der 2019 zwei Tagessiege realisieren konnte, sondern auch neuer WM-Leader, denn er überholte Ken Roczen und führt die Tabelle mit zwei Punkten Vorsprung an.

Webb führte gleich vor seinen



Cooper Webb (#2) zum Zweiten: Tagessieg vor KTM-Kollege Marvin Musquin

Markenkollegen Marvin Musquin und Justin Bogle. Roczen war anfangs Sechster. Eli Tomac kämpfte sich trotz zeitweiliger technischer Probleme mit seiner Kawasaki auf Platz 4 vor.

Roczen kam im offenen Stadion im Oakland-Alameda County Coliseum an Aaron Plessinger vorbei auf P5. Als der zweitplatzierte Musquin zur Rennhälfte in den Whoops stürzte, war der Deutsche schon hinter Joey Savatgy Dritter, der kurz darauf ausfiel. Nun lag der WM-Spitzenreiter in Schlagdistanz zu Webb, doch wenig später konnten sowohl Tomac als Musquin den Deutschen abfangen.

Ken Roczen musste sich nach einem verkorksten Rennen mit Platz 5 zufriedengeben, was für den ehrgeizigen Honda-Star indiskutabel ist: „Dieser Abend war nicht gut für mich. Ich wurde Fünfter nach einem schrecklichen Rennen. Ich lasse mich dadurch nicht verrückt machen.“

Wir werden zurückschlagen“, drohte die Nr. 94 der Konkurrenz.

Während Cooper Webb mit 0,76 Sekunden Vorsprung ins Ziel sprang, komplettierten Musquin und Glendale-Sieger Blake Baggett ein reines KTM-Podium.

Aufschwung für Musquin

Doppelsieger Webb: „Das war ein perfektes Rennen. Zwei Siege in Folge und das erste Mal in meiner Karriere das rote Nummernschild in der Hand zu halten, ist erstaunlich. Am Montag geht es aber wieder an die Arbeit.“

Auch Musquin war zufrieden mit sich: „Es war sehr intensiv, aber es klappt immer besser. Die Strecke war sehr schwer für jeden. Letzte Woche konnte ich jeden Tag fahren, und es wird besser und besser.“

Vor dem fünften Rennen in San Diego kommenden Samstag trennen die ersten vier, Webb, Roczen, Tomac und Musquin, nur noch vier Punkte! ■

SUPERCROSS-WM

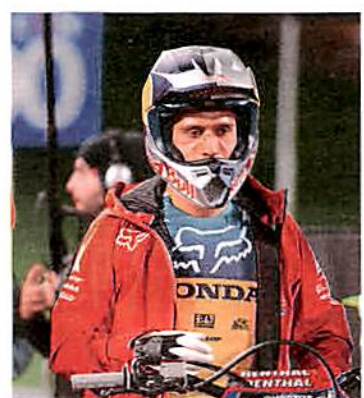
Oakland (USA), 26. Januar

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

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 17 Läufen

1. Cooper Webb	83 Punkte
2. Ken Roczen	81
3. Eli Tomac	80
4. Marvin Musquin	79
5. Justin Barcia	72
6. Dean Wilson	69
7. Blake Baggett	66
8. Cole Seely	56
9. Justin Brayton	52
10. Aaron Plessinger (USA), Yamaha	49
11. Chad Reed	47
12. Jason Anderson (USA), Husqvarna	46



Zufrieden ist anders: Ken Roczen

JEFFREY HERLINGS WIEDER VERLETZT

MXGP-Weltmeister Jeffrey Herlings wird die Saisonvorbereitung wegen einer neuen Verletzung verpassen: Der Holländer stürzte letzten Freitag beim Training und brach sich das rechte Sprunggelenk. Bereits Freitagabend wurde ihm im belgischen Herentals eine Platte in den Fuß eingesetzt. Wie lange er pausieren muss, ist noch unklar.

AUSTRALIEN-GP 2019 GESTRICHEN

Wie 2018 musste Promoter BSI Speedway das geplante Speedway-GP-Finale 2019 in Australien erneut streichen. „Paul Sergeant Events ist wegen unvorhersehbarer Umstände nicht länger in der Lage, den Event durchzuführen“, begründeten die Briten die neuerliche Absage. Im letzten Jahr fand der GP wegen finanzieller Probleme nicht mehr in Melbourne statt. Für 2019 wollte der Promoter das Rennen in ein kleineres, permanentes Speedway-Stadion verlegen. Damit findet die WM weiterhin nur in Europa statt. Zehnte und letzte GP-Station ist nun erneut am 5. Oktober das polnische Torun.

MX-FAHRER WECHSELN ZUM ENDURO

Die Deutsche Enduro Meisterschaft bekommt hochkarätige Neuzugänge: Die Ex-Crosser Angus Heidecke und Christian Brockel werden für das Berliner GST-Team die komplette Saison 2019 bestreiten. Der dreifache MX-Open-Meister Brockel hatte schon in den letzten beiden Jahren bei seinem Verein in Woltersdorf bei den Enduro-Läufen ganz oben auf dem Podium gestanden. 2019 wird der 34-Jährige mit einer 450er-KTM in der E2-Klasse starten. Heidecke wird in der E3-Klasse mit der 500er-KTM antreten. Der amtierende Enduro-Champion Dennis Schröter kennt seine neue Konkurrenz gut, denn er selbst ist auch vom Motocross gekommen.

„Bester Nichtrusse zu sein, wäre der Hammer“



Kommenden Samstag startet der Österreicher Charly Ebner in Almaty in seine erste komplette Grand-Prix-Saison. Mit 25 Jahren ist er einer der westeuropäischen Hoffnungsträger.

Von: **Thomas Schiffner**

Wie kommt man als Kärntner überhaupt zum Eisspeedway?

Durch meine Familie bin ich dazu gekommen. Mein heutiger Tuner Peter Weiss hat mir gesagt: „Es gibt eine Sportart, bei der du größere Schräglagen als mit dem Straßenmotorrad fahren kannst.“ Mein Vater Charly hat Ende der 90er mit Skijöring begonnen, und da bin ich dann auch gleich eingestiegen. 2004 hat mein Vater angefangen, mit Schweizer Lizenz Eisspeedway zu fahren. Nach einer verletzungs-

bedingten Pause meines Vaters bin ich dann 2011 auch ins Eisspeedway eingestiegen.

Ihr Aufstieg bis zur GP-Qualifikation dieses Jahr war aber beschwerlich und auch nicht verletzungsfrei.

Ja, es ist immer auf und ab gegangen. Ich habe immer weiter gekämpft, und jetzt habe ich es endlich geschafft, fix in den GP reinzukommen.

In Finnland klappte es mit dem sechsten und letzten Qualifikationsplatz. Wie schwer war dieser Sprung unter die besten 15 der Welt?

Ich habe im Dezember in Russland trainiert, hatte dann ein paar Wochen Pause. Ich habe dann in Finnland vor dem Rennen noch einen Tag auf einem See trainiert. Als ich zur Bahn kam, war ich geschockt: Sie war brutal klein. Eigentlich habe ich keine Probleme damit, aber das letzte Mal bin ich vor fünf Jahren auf solch einer Bahn gefahren.

Es war eine große Umstellung, und anfangs hat mein Kopf auch nicht mitgespielt. Im ersten Lauf war ich mit der Motorradabstimmung komplett daneben, aber ab dem zweiten Lauf habe ich es dann hinbekommen. Das Stechen zum Schluss gegen Stefan Pletschacher war sehr interessant, aber ich habe es geschafft.

Letztes Jahr in Astana sind Sie als Stand-by-Fahrer schon einen GP gefahren.

Ich konnte etwas reinschnuppern und habe erkannt, dass ich den Speed fahren kann. Es war nicht wirklich gut, aber es wird jetzt immer besser.

Ihr Vorhaben für die erste komplette Grand-Prix-Saison mit fünf Stationen in vier Ländern?

Erst einmal alle Rennen fahren. Möglichst unter die Top Ten kommen und bei der Team-WM in Togliatti mit Österreich gut abschneiden. Bester Nichtrusse zu werden, wäre der Überdruß-Hammer, aber ich setze mir erst mal kleine Ziele.

Bester Nichtrusse war in den letzten Jahren fast permanent Ihr Landsmann Franky Zorn. Diese Saison darf er nur dank einer FIM-Wildcard teilnehmen. Wie ist es, sich als einziger Österreicher für den GP qualifiziert zu haben?

Franky ist stark, aber auch er hat seine Schwächen. Nächstes Jahr kommt Harald Simon zurück ins Boot. Dann werden wir es schaffen, dass wir ein starkes österreichisches Team haben. Vielleicht entsteht dann auch wieder ein besserer Zusammenhalt.

Was waren die Faktoren dafür, dass Sie dieses Jahr mit der GP-Qualifikation den Durchbruch geschafft haben?

Ich habe das erste Training in dieser Saison in Russland gemacht. Ich habe dort vor allem sehr viele Starts trainiert. Im Sommer hatte ich sehr viel Motocross trainiert. Man muss einfach immer weitermachen, und irgendwann klappt es dann auch.

Was macht den Unterschied zwischen den Russen und dem „Rest der Welt“?

Von denen fährt eigentlich jeder im Sommer Motocross – nur Motocross. Als ich den Russen einmal erzählt habe, dass ich nach der Saison wieder arbeiten muss, haben sie mich gefragt, was ich denn mit dem Motorrad arbeite. Von denen arbeitet niemand.

Wie viele Kilometer fährt man in einer Eissaison – mit dem Auto?

Ich habe jetzt 20000 Kilometer runter, und der GP fängt erst an. Die 50000 werde ich schon ankratzen.

Und wer bezahlt das am Ende des Tages?

Ich habe Sponsoren und Unterstützer. Es gibt genügend Leute um mich herum, sonst wäre das nicht machbar. Natürlich muss ich den ganzen Sommer arbeiten, an Urlaub ist nicht zu denken. Im Winter baue ich meine Überstunden ab und muss auch unbezahlten Urlaub nehmen. ■

Charly Ebner jun.

Geburtstag: 14.12.1993
Geburtsort: Lienz (A)
Herkunftsland: Österreich

KARRIERE

2011: erstes Eisspeedway
2012: WM-Qualifikation, Pl. 12
2014: DM Berlin, Platz 5
2015: WM-Qualifikation, Pl. 12, Team-WM Berlin, Platz 2
2016: EM Ufa, Platz 5, DM Berlin, Platz 5
2017: Team-WM Inzell, Pl. 2, EM Ufa, Platz 5
2018: WM-Qualifikation, Pl. 9, Team-WM Shadrinsk, Platz 3
2019: WM-Qualifikation, Pl. 6

HOBBYS

Motocross, Jetski

SuperEnduro-WM

Aller guten Dinge sind drei

Beim dritten Lauf der Super-Enduro-WM in Madrid gab es den dritten Tagessieger und den dritten Führenden in der Meisterschaft: Colton Haaker. Spannender kann eine Serie nicht sein.

Von: **Robert Pairan**

Favorit in Spaniens Hauptstadt war zweifelsohne Cody Webb aus den USA, auch wenn sein Landsmann Colton Haaker mit einem Sieg schon bei der Superpole seine Stärke andeuten konnte. Der spätere Tagessieger Haaker gewann auch gleich den ersten Lauf: Nach einem kleinen Fehler von Webb ging der Husqvarna-Fahrer in Führung und fuhr ein fehlerfreies Rennen, das er mit sieben Sekunden Vorsprung vor Taddy Blazusiak beendete.

Titelverteidiger Webb revan- schierte sich gleich im zweiten Lauf, der mit umgekehrter Startaufstellung begann: „Ich bin immer im zweiten Lauf gut zurecht- gekommen“, ging der KTM-Fahrer optimistisch ins Rennen. Tatsäch- lich dauerte es nicht lange, bis er an der Spitze des Feldes war, wäh- rend Blazusiak einen heftigen Sturz hatte und nur als Vierter

ins Ziel kam. Haaker hatte einen kleinen Zusammenstoß in der ersten Runde und musste das Feld vom letzten Platz aufrollen. Das gelang ihm so gut, dass er kurzzeitig sogar auf dem zweiten Platz lag, bevor er zuerst hängen blieb und dann nach einem Sturz nur noch Dritter wurde.

Im entscheidenden dritten Lauf lag Haaker schon an der Spitze, als Webb nach eigener Einschätzung sein „bestes Ren- nen des Abends fuhr“. Tatsäch- lich konnte er nicht nur zu Haaker aufschließen, sondern auch die Führung übernehmen – bis er in der fünften von zehn Runden bei einem Sprung eine so harte Landung hatte, dass das Motorrad nicht mehr fahrbar war.

So konnte Haaker nicht nur einen Laufsieg, sondern auch den Tagessieg einfahren und damit



Dritter Sieger, dritter Leader: Husqvarna-Mann Colton Haaker

SUPERENDURO-WM

Madrid (E), 26. Januar

1.	Colton Haaker (USA), Husqvarna	1-3-1
2.	Cody Webb (USA), KTM	3-1-A
3.	Alfredo Gomez (E), Husqvarna	9-5-2
4.	Pol Tarres (E), Husqvarna	7-2-6
5.	Blake Gutzeit (USA), Husqvarna	5-6-4
6.	Diogo Vieira (P), Yamaha	4-4-8
7.	Xavier Leon Sole (E), Husqvarna	6-7-5
8.	David Leonov (RUS), Husqvarna	12-11-3
9.	Tadeusz Blazusiak (PL), KTM	2-A-12
11.	Kevin Gallas (D), Husqvarna	8-9-10

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand nach 3 von 5 Läufen

1.	Colton Haaker	159 Punkte
2.	Cody Webb	146
3.	Tadeusz Blazusiak	128
4.	Pol Tarres	90
5.	Alfredo Gomez	80
6.	Diogo Vieira	76
7.	Kevin Gallas	76
8.	Blake Gutzeit	74
9.	Xavier Leon Sole	59
10.	Cristobal Guerrero (E), Yamaha	55

die Führung in der Meisterschaft übernehmen.

Haakers Teamkollege Alfredo Gomez, der sich beim Lauf in Riesa den Ellenbogen verletzt hatte, war mit seinem dritten Tagesrang überglücklich: „Bis vor zwei Tagen war ich nicht mal

sicher, ob ich überhaupt starten würde. Dann hatte ich mir einen Platz unter den Top 5 gewünscht. Im letzten Lauf profitierte ich davon, dass die Fahrer vor mir Probleme bekamen und ich den zweiten Platz geerbt habe.“

Der Deutsche Kevin Gallas wurde mit Tagesrang 11 unter Wert geschlagen, auch wenn er sich im zweiten Lauf zunächst den Holeshoot holte. Beim Runter- schalten vom zweiten in den ers- ten Gang auf dem Hindernis er- wischte er den Leerlauf und verursachte eine Massenkaram- bolage. „Ich bin schon tagsüber nicht in meinen Rhythmus ge- kommen, und am Abend hatte sich das fortgesetzt“, meinte der Husqvarna-Fahrer anschließend selbstkritisch. ■

Motocross in Riola Sardo

Cairolì schon in seiner alten Form

Ohne den verletzten Jeffrey Herlings hatte sein KTM- Werksteam-Kollege Tony Cairoli beim europäischen Saisonauftakt auf Sardinien leichtes Spiel.

Von: **Thomas Schiffner**

Nach seiner Operation letz- ten Freitag (siehe Seite 41) konnte MXGP-Weltmeister Jeffrey Herlings beim ersten Lauf bei der offenen italienischen Meisterschaft am Sonntag in Riola Sardo nicht antreten. Alt- meister Antonio Cairoli hielt die Flagge für KTM hoch: Der Sizi- lianer gewann den MXGP-Lauf,

indem er nach halber Distanz Honda-Speerspitze Tim Gajser von der Spitze verdrängte. Der Yamaha-Mann Romain Febvre kam noch auf Platz 2.

Im MX2-Lauf dominierte Welt- meister Jorge Prado ebenfalls für

KTM vor dem Dänen Mikkel Haarup und dem Italiener Mattia Guadagnini (beide Husqvarna). Die 20 besten MXGP- und die 19 besten MX2-Fahrer qualifizierten sich für das Superfinale, in dem die MXGP-Fahrer erwartungs- gemäß den Tonangaben. Cairoli gewann mit satten 18 Sekunden Vorsprung auf Tim Gajser und übernahm damit die Führung in der dreiteiligen Meisterserie, die am kommenden Sonntag in Otto- biano fortgesetzt wird. Prado Garcia brach als Dritter vor Gau- tier Paulin, der sein Debüt für Wilvo-Yamaha hatte, und Romain Febvre in die MXGP-Phalanx ein.

Der Schweizer Yamaha-Werks- Neuling Jeremy Seewer verzich- tete auf den Start. Max Nagl steigt

auf Sarholz-KTM erst in Ottobiano ein. Somit war der Österreicher Roland Edelbacher der einzige Deutschsprachige. Er qualifizierte sich im MX2-Lauf für das Super- finale. Dort fiel er allerdings nach vier Runden aus. ■

ERGEBNISSE

Riola Sardo (I), 27. Januar

1.	Antonio Cairoli (I)	KTM
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda
3.	Jorge Prado Garcia (E)	KTM
4.	Gautier Paulin (F)	Yamaha
5.	Romain Febvre (F)	Yamaha
6.	Ivo Monticelli (I)	KTM
7.	Mitchell Evans (AUS)	Honda
8.	Tanel Leok (EE)	Husqvarna
9.	Ben Watson (GB)	Yamaha
10.	Maxime Renaux (F)	Yamaha



Hat wieder gut lachen: Tony Cairoli

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo

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

D'Onofrio Aalen, seit 1972 Alfa Romeo Service. www.autohaus-donofrio.de H

Hyundai

Leistungskit i30 N + ca. 23 kW/40 PS 80 Nm (keine Box!) www.wintertuning.de H

Jaguar

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

Lotus

Lotus Omega OHNE EZ, 375 km, 277kW (377 PS), grün, Klima, Preis auf Anfrage. lotusomega-neuwagen@gmx.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47386

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

Mercedes

VANSPTS.DE
BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Der Abenteurer „V 250 Edition“ lang - VANSPTS VP GRAVITY Camper im SUV Look, EZ 11/2016, ca. 20500 km, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen und mattschwarze Seitenschwellerrohre sowie 19 Zoll FIVE Räder (Bereifung 245/45 R19), SCA Hubdach mit Bett (gefedernt), Liegepaket im Basisfzg., Konferenztisch, Interieur u. Exterieur-Pakete, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, DISTRONIC, NAVI, 2x Schiebetür, 2x Klima, Burmester Sound u.v.m., zum Preis von 51.300,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vanspts.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47304

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

VANSPTS.DE
BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



„V 250 4Matic“ kompakt - VANSPTS VP GRAVITY, EZ 07/2017, ca. 30500 km, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen und mattschwarze Seitenschwellerrohre sowie 17 Zoll FIVE Räder (Allterrain-Bereifung 235/60 R17 AT), Höherlegung + 30 mm, Liegepaket (3er Sitzbank), Interieur- u. Exterieur-Pakete, Standheizung, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, DISTRONIC, NAVI Comand, Rückfahrkamera, 2x Schiebetür, 2x Klima u.v.m., zum Preis von 48.990,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vanspts.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47306



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

Schönes gepflegtes Mercedes Coupé 111er, 3.5 l, B7 70, altershalber abzugeben. Tel. 0451/492112



6x G63 AMG, 2017 - 2018 alle unter 12000 km. Edle Ausstattung, 99.800,- bis 113.900,- €. Weitere AMG Modelle E63 - E63T, E 43, GLA 45. Am besten - Testen. Inzahl. möglich! AH Boltz KG, Robert-Bosch-Straße 7, 68519 Viernheim, 06204-77001 www.autohausboltz.de

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



S 65 AMG Coupé Carbon, 3380 km, 463 kW (630 PS), selenitgrau, Nachtsicht, Airmatic, 1. Hand, Top Zustand, 149.999,- € (MwSt. awb). Autohaus Andreas Schall GmbH, 89160 Dornstadt, Zeppelinstr. 15, 07348/98890 info@schall-gmbh.de, www.mercedes-benz-schall.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47236

SL 63 AMG, 04|13, silber/schwarz, 105000 km, NP €237.600,-, Vollausstattung, Garantie bis 04|20, leasingfähig, jetzt € 99.000,-, Wien Tel. 0043/14097475

Mini

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Jetzt online abonnieren!

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

www.motorsport-aktuell.com/abo

Porsche

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

Porsche Zentrum Chemnitz
www.porsche-chemnitz.de



Cayenne Diesel *Luftfahrwerk, DAB, 21", 11/2015, 42580 km, 193 kW (262 PS), Tiefschwarz, Leder, Navi, SHZ, 55.890,- € (MwSt. abw.), Kamps Sportwagenzentrum Chemnitz GmbH & Co. KG, Tuchschererstr 9-11, 09116 Chemnitz, Tel. 0371-369110, www.porsche-chemnitz.de H

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

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



www.digitaletechnik.de

991 auch GT3/RS/R, Cayman auch GT4, Cayenne, Boxster, Macan, Panamera. Vor-Ort-Service. Tel. 0700/22022011 H



991 Cabrio 4S, 32000 km, 1. Hd., 11/2013, PDK, Sport-Chrono, Garantie, 91.900,- €. Tel. 0172-4004444

Renn/Rallye

SCHARF und SCHNELL!

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

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

° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Verkaufe Modus M1 F.3 mit Orig.-Typenschild zum Restaurieren, Motor Fiat Abarth Novamotor und Motor Alfa V6 3000 12V Typ R6410. E-Mail: matrab994@gmail.com, Tel. 0039/335202547 H

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

www.Rennsportshop.com

Beratung - Verkauf - Service
Direkt vom Importeur

BELL
HELMETS

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

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

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

Rennttransporter

www.TRAILERSHOP.at



LIEFERUNG INKLUSIVE!
TOP Qualität zum BESTPREIS! Spezialanhänger, viele Typen, aerodynamisch, sicher & sauber, 100 km/h. 0043/664/4327336 H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Suzuki

D'Onofrio Aalen, Suzuki seit 1986 Verkauf & Service. www.autohaus-donofrio.de H

Tesla



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

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.de

Jetzt online abonnieren!

MOTOR SPORT aktuell Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

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

Versicherungen

20 JAHRE RENNKASKO.DE VON BAUER

IHRE SICHERHEIT AUF DER POLE POSITION

BAUER RENNKASKO.DE

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

VW



VW & Audi Anhängerkupplungen auch für Sondermodelle. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Geschäftsverbindungen

BestWater



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

Stellenangebote

Kraftfahrer o. Kfz-Mechatroniker mit FS Kl. II u. Begeisterung für Rennsport/Klassische Fzg. gesucht. Absolute Zuverlässigkeit/Genauigkeit nötig. 02173/22184 o. info@modena-motorsport.de H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

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

www.clickvers.de



MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport **sportvers.de**
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung
Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTOR SPORT aktuell **Jetzt online abonnieren!**

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo



STREET BEAST

www.streetbeastexhaust.de
09571/94990

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de

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

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

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

Publisher Automobil: Michaela Klein
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

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

Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Nicole Polta, npolta@motorpresse.de,
Telefon: +49 (0)711 182 13 87
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79

Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
22773 Hamburg
Vertriebsleitung: Britt Unnerstall

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und
Versand Deutschland: 125,00 €
(Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:
17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).

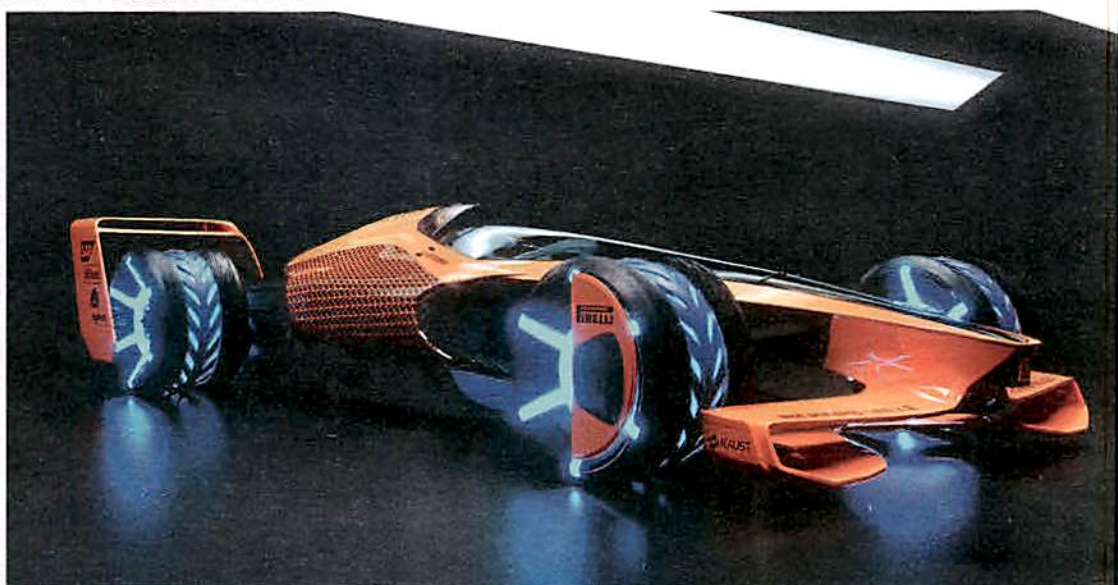
Studenten erhalten gegen Vorlage einer
Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.
50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%
gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von
75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00
SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.
inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €

Abonentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2019 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



McLaren-Studie Vision MCLExtreme: So stellt sich McLaren die Formel 1 in 50 Jahren vor. Elektrisch angetrieben, 500 km/h schnell und mit transparentem, geschlossenem Cockpit. Piloten sollen damit wieder zu Gladiatoren werden

Zu viel Gemecker

Zur RTL F1-Übertragung
MSa 06/2019

Das Gemecker über die RTL-Übertragungen hat mich köstlich amüsiert. Dass die Formel 1 in der MSa zu kurz kommt, kann ich jedoch nicht nachvollziehen. Hier wird doch jedes Rennen mit allen Daten, Zeiten und Fakten auseinandergenommen. Ein Rennen nimmt mindestens so viel Platz ein wie alle drei MotoGP-Klassen zusammen. Wie viel noch? Mich interessiert hauptsächlich die Formel 1 der 70er- und 80er-Jahre. Darum freue ich mich über jeden Artikel zur Geschichte des Motorsports. Wenn ich jetzt sage, dass diese wiederum zu kurz kommen, sehe ich schon die mahnend erhobenen Zeigefinger anderer Leser, die auf das „aktuell“ in Ihrem Zeitschriftentiteln hinweisen.

Mario Grabmann,
D-78083 Dauchingen

RTL sollte erkennen, dass Heiko Wasser und Kai Ebel die treuen Zuschauer nur nerven. Dass eine Übertragung ohne den schrägen Kai Ebel „eine Protestwelle nach sich ziehen“ würde, glaube ich kaum. Ebenso wenig vermisste ich den österreichischen Kapperträger. Das können Timo Glock oder Nico Rosberg tausendmal besser, zumal beide eine neutralere Position einnehmen. Und noch was: Ein Fußballspiel wird während einer Halbzeit nicht unterbrochen, ein Formel-1-Rennen aber alle 10 Minuten. Wieso eigentlich?

Thomas Beyer,
D-41564 Kaarst

Diese ewige Nörgelei der Besserwischer über die TV-Übertragungen geht mir auf den Keks.

Erich Schütz,
D-57290 Neunkirchen

Werbung gehört im Privatfernsehen leider dazu. Wer das nicht

mag, muss eben bezahlen. Und wenn Kommentatoren seit über 20 Jahren diesen Job machen, kann das ja so schlecht nicht sein. Die Experten sollten allerdings neutral und objektiv sein.

Uwe Sasse,
D-15838 Am Mellensee

Als langjähriger Sky-Abonnent ist es für mich auch eine Katastrophe, die Rennen jetzt auf RTL schauen zu müssen. Das Gesamtpaket ist unterirdisch schlecht. Ich bin mir sicher, dass sich einige Sky-Zuschauer RTL nicht antun und der Formel 1 komplett verloren gegangen sind.

Ralf Groß,
D-54451 Irsch

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.

Termine: Es liegen keine aktuellen Veranstaltungen vor

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

täglich, 30. Januar – 03. Februar

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

Mittwoch, 30. Januar

08.20 Car Legends – Porsche Motorsport Spiegel Gesch.
 17.00 Formel E, Santiago de Chile (Wh.) Eurosport 1
 19.10 PS – Automagazin N-TV

Donnerstag, 31. Januar

21.40 Road to Success – Emil Frey Racing Motorvision TV*

Samstag, 02. Februar

12.10 PS – Automagazin N-TV

Sonntag, 03. Februar

ab 09.25 Supercars, Auckland & Newcastle (Wh.) Motorvision TV*
 17.00 Auto Mobil (Magazin) VOX
 18.15 GRIP – Das Motormagazin RTL II
 23.00 Porsche GT Magazin Sport 1

Montag, 04. Februar

20.55 NASCAR Cup Series, Indianapolis (Wh.) Motorvision TV*

Dienstag, 05. Februar

22.40 NASCAR Cup Series, Las Vegas (Wh.) Motorvision TV*

Motorrad

Freitag, 01. Februar

21.40 Bike – Traumjob Rennfahrer Motorvision TV*

Samstag, 02. Februar

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

Streams / Internet

Samstag, 02. Februar

ca. 06.40 12h Bathurst, Top 10 Shootout **LIVE**
www.bathurst12hour.com.au / www.motorsport.tv*

ca. 19.45 12h Bathurst, Rennen **LIVE**
www.bathurst12hour.com.au / www.motorsport.tv*

TIPP „Bis zur letzten Sekunde“ (Mercedes-DTM-Reportage)
youtu.be/mg7loJZdTcs

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

02.02. Trophée Andros (Eisrennen), Super Besse F
 03.02. Langstreckenrennen, 12h Bathurst AUS

Motorrad

02.02. AMA Supercross, San Diego/Kalifornien USA
 02./03.02. Eisspeedway-GP, Almaty KZ
 03.02. X-Trial-WM, Barcelona E
 03.02. Motocross, Ottobiano I



IGTC 12h-Rennen von Bathurst: Hochklassige Besetzung am Mount Panorama



Rallye-WM Hintergrund: Unruhige Zeiten für das Rallye-Team M-Sport



Motorsport-Feature: So teuer ist der Aufstieg durch die Junior-Klassen



MotoGP: Nach Ducati und Honda stellt auch Yamaha sein Team für 2019 vor

PORSCHÉ

M-SPORT

SUTTON-IMAGES.COM

YAMAHA

auto
motor
und sport

SPOILER ALARM



Erfahre die heißesten Tuning-Trends vor allen anderen.

Mit der neuen Sportcars & Tuning bist du wie immer vorne dabei!
Dein Heft jetzt am Kiosk!

0711 32068888 | ams@dpv.de | auto-motor-und-sport.de/spoiler