

MOTORSPORT aktuell

Fr. 3,50 AZA 6010 Kriens



Langstrecke
Audi: Sieg und Titel bei 12h Sepang S. 10



Formel 1
Wehrlein auf Pole für Rosberg-Sitz S. 3

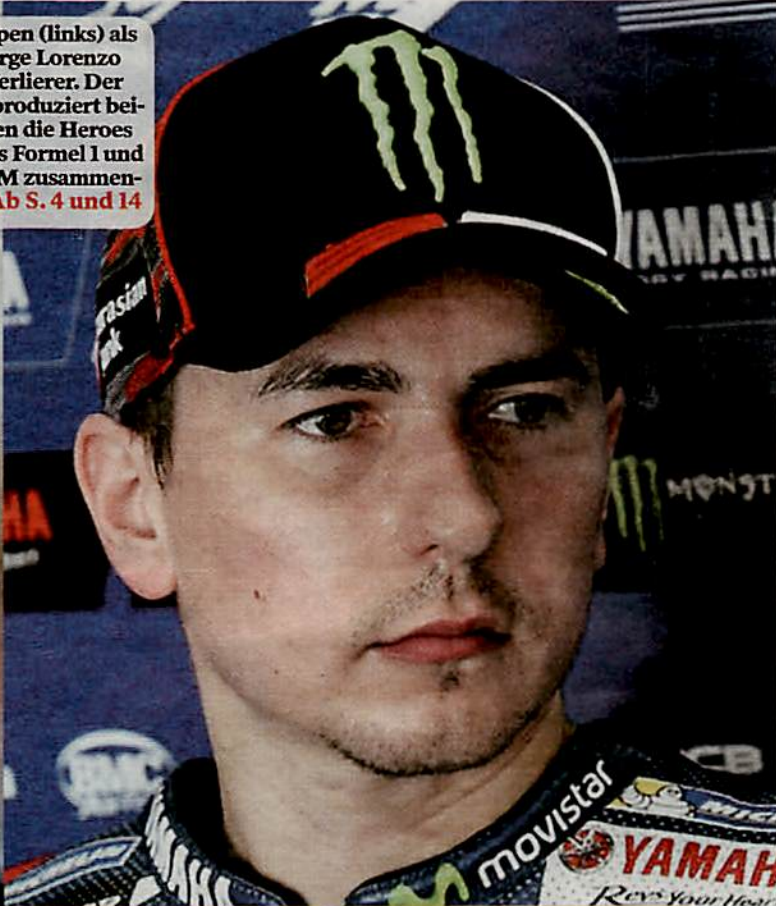
Formel 1 / Motorrad-WM: Die Tops und Flops einer verrückten Rennsaison 2016

Gewinner und Verlierer

Jeden Dienstag neu



Max Verstappen (links) als Gewinner. Jorge Lorenzo (rechts) als Verlierer. Der Motorsport produziert beides. Wir haben die Heroes und Zeros aus Formel 1 und Motorrad-WM zusammengetragen. **Ab S. 4 und 14**



1. Preis
VIP-Besuch bei der Formel E

Mitmachen und gewinnen!

Leser wählen Racer des Jahres



MotoGP
Deutschland-GP vorverlegt S. 13

NASCAR
Porträt von Meister Jimmie Johnson S. 36

Formel 3
Exklusiv: Interview mit Maxi Günther S. 8

motorsport-aktuell.com

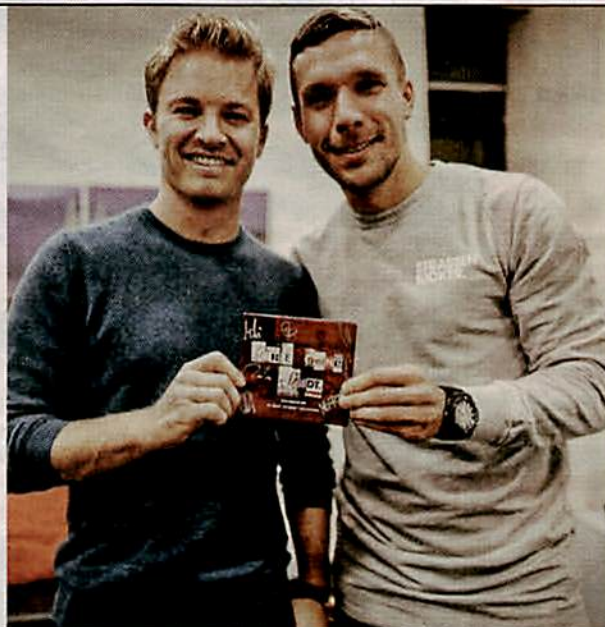


LIEBE LESER!

Der «Fall Rosberg» wird nicht nur uns – nein, vor allem die Mercedes-Führungsetage noch ein Weilchen beschäftigen. Bis Sonntagabend war noch immer nicht klar, wer das WM-Cockpit von Nico Rosberg übernehmen soll. Aus den vielen Zuschriften, die wir zu diesem Thema erhalten haben (kleiner Auszug auf Seite 38), wird klar, dass die Fans fast ausnahmslos hinter der Entscheidung des Deutschen stehen. Einige haben uns sogar daran erinnert, dass ein gewisser Niki L. auch einmal zur Unzeit gekündigt hat. Das hat uns nicht nur ein Schmunzeln entlockt, sondern macht deutlich, wie man sein eigenes Verhalten Jahre später ausblenden kann. Ausgerechnet Lauda schimpft heute am meisten über Rosberg. Klar: Jeder echte Racer hätte zu gerne gesehen, wie Rosberg – gestärkt durch die Erfahrung von 2016 – seinen Titel verteidigen hätte wollen. Auch wir bei der MSA. Vor allem, weil das ein essenzieller Teil des (Renn-)Sports ist. Doch genauso freuen wir uns auf seinen Nachfolger. Und die Frage: Ist Hamilton (und Mercedes) ohne Rosberg weiterhin so stark? In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Nico Rosberg (D/FIN)
WO? Flughafen Köln/Bonn (D)

WAS? Weltmeistertreffen mit
Fußballer Lukas Podolski (D)



WER? Cadillac DPi-V.R.-Prototyp
WO? New York (USA)

WAS? Cadillac präsentierte seinen neuesten Langstrecken-Renner für die IMSA-Saison, der Ende Januar 2017 in Daytona debütiert



WER? Alexander Wurz (A)
WO? Greinbach (A)

WAS? Viel Spaß beim Rallycross-Test im bereits für 2017 überarbeiteten World-RX-Ford des Teams Austria

INHALT

AUTOMOBIL

- ! THEMEN DER WOCHE
Formel 1: Der «Fall Rosberg»; DTM: Fahrerlager bei BMW steht – Weichen gestellt S. 3
- ! FORMEL 1 Die Gewinner und Verlierer 2016 S. 4
- FORMEL 1 HaasF1: Der beste Neuling seit Jordan S. 6
- FORMEL 1 Ist Stroll reif für die Königsklasse? S. 7
- ! FORMEL 3 Interview mit Vize-Europameister Günther S. 8
- ! SPORTWAGEN Audi-Sieg bei den 12h von Sepang S. 10
- TOURENwagen-WM Die große Statistik 2016 S. 11
- RALLYE-WM M-Sport mit Ogier oder Mikkelsen S. 12
- ! RACER DES JAHRES Die MSA-Wahl 2016 S. 15

MOTORRAD

- ! THEMEN DER WOCHE
Motorrad-WM: Deutschland-GP vorverlegt; Superbike-WM: Die neuen Regeln S. 13
- ! MOTORRAD-WM Gewinner und Verlierer 2016 S. 14
- MOTORRAD-WM Das beste GP-Jahr seit Langem S. 28
- MOTO3 Die große Statistik der Saison 2016 S. 29
- SUPERBIKE-WM Wie das Transferegeschäft läuft S. 30
- SUPERDURO-WM Die Gala von Blazusiak S. 31

PANORAMA

- MOTORRAD Dezember-Highlights im Rückspiegel S. 34
- ! AUTOMOBIL Jimmie Johnson: Der Super-Champ S. 36
- AUTOMOBIL Die Bergrennfamilie Wiebe S. 37
- BOXENGEFLÜSTER Was macht eigentlich...?; Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 38
- IMPRESSUM S. 39
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 39

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:
xxxxxxxxxx

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribune@
motorpresse.de
www.motorsport-aktuell.com

MOTOR
SPORT
aktuell

Formel 1

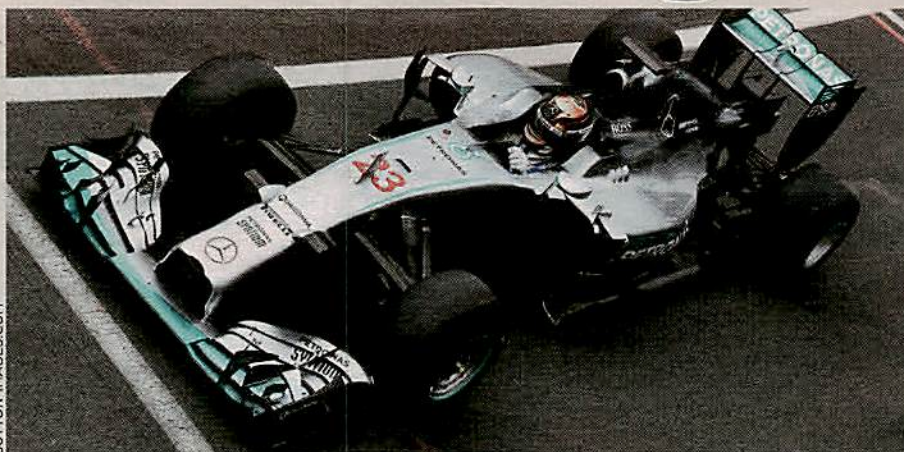
Der «Fall Rosberg»

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Der Rücktritt von F1-Weltmeister Nico Rosberg ist nach wie vor das große Thema. Die Frage nach dem Nachfolger war bis Sonntag (Redaktionschluss) noch ungeklärt.

Mercedes befindet sich in der Verlängerung. Zumindest die Chefetage. Statt sich auf die Festtage vorzubereiten, müssen Toto Wolff & Co. einen Nachfolger für den zurückgetretenen Weltmeister Nico Rosberg finden. Keine einfache Aufgabe. Denn schließlich sind alle Top-Piloten – von Alonso bis Vettel – mit (in der Regel) wasserdichten Verträgen an die Konkurrenz gebunden. Und Mercedes, so sagte Außenminister Niki Lauda vergangene Woche, werde diese laufenden Verträge respektieren.

Die Liste der potenziellen Kandidaten ist deshalb überschaubar. Auf der Pole steht Mercedes-Eigengewächs Pascal Wehrlein. Der Ex-DTM-Meister ist aus unternehmerischer Sicht eine nachvollziehbare Lösung. Schnell, mit den neuen Pirelli-Reifen vertraut und im Team integriert. Wehrlein kennt als Testfahrer Auto und Team bestens. Außerdem: Entscheiden sich die Silbernen für einen anderen Fahrer, würde unweigerlich die Frage aufkommen: Wozu hat man denn



Hat er die besten Karten? Pascal Wehrlein könnte Nico Rosberg 2017 im Silberpfeil-Cockpit ersetzen

zwei Junioren (Wehrlein und Esteban Ocon) großgezogen?

Wehrlein, Bottas oder Alonso?

Gegen Wehrlein spricht: Er hat erst ein Jahr Erfahrung. Und er hat noch nie um ein Formel-1-Podest gekämpft. Zwei Argumente, die man bei Kandidat 2, Valtteri Bottas, ebenfalls einem Wolff-Schützling, nicht geltend machen kann. Der Finne wäre schneller auf Hamilton-Niveau als Wehrlein. Die Frage, die sich bei ihm stellt: Was kostet es, ihn aus seinem laufenden Williams-Vertrag loszueisen?

Bottas würde der Verlockung, ein Jahr im besten Auto fahren zu können, nicht widerstehen können. Das gilt auch für die Option Nr. 3, Fernando Alonso. Der Spanier hat nie einen Hehl

daraus gemacht, dass er nochmals Weltmeister werden will. Bei McLaren ist das nicht undenkbar, aber ein Ziel, das Zeit in Anspruch nimmt. Und die hat der 35-Jährige nicht mehr.

Laudas Aussage, man wildere nicht bei der Konkurrenz, ist löblich. Das muss aber nicht heißen, dass der Weg für Alonso deshalb verbaut ist. Der Spanier ist einer, der sich zur Not selber aus seinem Vertrag herauskaufen könnte. Denn eines ist auch klar: Will Mercedes 2017 (mit neuen Regeln) zum vierten Mal in Folge die Marken-WM einfahren, und das ist immer noch das höchste Ziel eines Herstellers, brauchen sie zwei Top-Fahrer. Wehrlein müsste zuerst beweisen, dass er ein Punkte-Garant ist.

Aus sportlicher Sicht gäbe es noch einen vierten Kandidaten: Romain Grosjean. Sein Speed steht außer Frage. Außerdem hat er bewiesen: Wenn er ein schnelles Auto hat (wie damals bei Lotus), fährt er regelmäßig aufs Podium.

Fakt ist: Rosberg hat mit seinem Rücktritt eine Lawine losgetreten. Und auch wenn sein Rücktritt fast flächendeckend respektiert wird, mehren sich die Stimmen, die ihn nicht gutheißen. «Als Rennfahrer kann ich das überhaupt nicht nachvollziehen», sagt beispielsweise Ex-F1-Pilot Hans-Joachim Stuck. «Wo ist die Passion, wo ist die Leidenschaft? Wenn ich einen Titel gewonnen habe, dann muss ich den auch verteidigen.» ♦

BMW

Weichen gestellt

Am vergangenen Freitag hat BMW Motorsport im Rahmen seiner traditionellen Saisonabschlussfeier in München das geplante Programm 2017 bekannt gegeben. Neben der DTM (s. u.) liegt der Fokus des bayerischen Autobauers auf der ISCC in Nordamerika sowie dem 24h-Rennen Nürburgring. Außerdem bereitet sich BMW intensiv auf die geplanten Einstiege in die Langstrecken-WM (WEC) und Formel E vor.

In der ISCC ersetzen Alexander Sims und Martin Tomczyk die bisherigen Stammfahrer Lucas Luhr, der ein BMW-Angebot abgelehnt hat, und Dirk Werner, der zu Porsche gewechselt ist.

Das zweimalige DTM-Meisterteam Schnitzer, das beim Filmelmarathon bereits für fünf Gesamtsiege und 2010 auch für den letzten BMW-Triumph in der «Grünen Hölle» gesorgt hat, verstärkt das 24h-Aufgebot der Münchner, zu dem auch die Teams von Rowe und Schubert zählen. Rekordsieger BMW peilt mit dem M6 GT3 den 20. Gesamtsieg in der Eifel an.

Mit dem M6 wird Schnitzer auch erstmals am ADAC GT Masters teilnehmen. Als mögliche Fahrer sind BMW-Junioren, aber auch Tomczyk, sofern es sein US-Engagement zulässt, im Gespräch. Der Rosenheimer gehört neben Sims, António Felix da Costa sowie dem Team MTEK zur Entwicklungsmannschaft, die sich 2017 auf den werksseitigen Einsatz in der WEC 2018 vorbereitet. ♦ MBR

DTM

Fahrerkarussell wird langsamer

Als erster Hersteller hat BMW sein DTM-Aufgebot 2017 präsentiert: Wie erwartet kämpfen Champion Marco Wittmann, Timo Glock und Augusto Farfus (im Team RMG) sowie Tom Blomqvist, Maxime Martin und



Maro Engel: DTM-Comeback?

Bruno Spengler (bei RBM) um Meisterschaftspunkte.

Bei Audi stehen nach MSA-Infos die Ex-Meister Mattias Ekström und Mike Rockenfeller sowie Jamie Green und Nico Müller fest. Dem Vernehmen nach sollen auch René Rast und WEC-Aussteiger Loïc Duval gute Chancen besitzen.

Mercedes hat Edoardo Mortara offiziell bestätigt. Weitere Fixstarter dürften DTM-Urgestein Gary Paffett sowie Lucas Auer und Robert Wickens sein. Um die letzten zwei Cockpits bewerben sich u. a. Ex-Champ Paul di Resta sowie Maro Engel und Felix Rosenqvist. ♦ AV

KOMMENTAR

Die DTM spart an den falschen Stellen

Von ARNO WESTER

Nur noch insgesamt 18 Fahrer und sechs Teams gehen in der DTM-Saison 2017 an den Start! So wenige hat es zuletzt 2010 gegeben, damals gab es aber mit Audi und Mercedes-Benz auch nur zwei Hersteller, die sich werksseitig in der DTM engagierten. Seit 2012 sind es dank BMW wieder drei. Die treten seither aber immer mehr auf die Kostenbremse – leider nur an der falschen Stelle. Warum muss ein DTM-Prototyp mehr als eine Dreiviertelmillion Euro kosten? In Australien (mit den Supercars)

und auch in Nordamerika (NASCAR) wird den Fans spektakulärer Tourenwagensport zu deutlich günstigeren Konditionen geboten. Statt etwa auf sündhaft teure Spielereien beispielsweise im Bereich der Aerodynamik zu verzichten, wird hierzulande lieber Personal eingespart. Leidtragende sind dabei unter anderem die bei DTM-Anhängern sehr beliebten deutschen Teams Schnitzer (BMW) und Mücke (Mercedes), die wie auch MTEK (BMW) und ART (Mercedes) zukünftig in anderen Rennserien um Erfolge kämpfen werden.

Erfreulich ist immerhin, dass ausgerechnet bei Audi, die wegen des VW-Abgas-Skandals die größten finanziellen Sorgen haben, der soziale Aspekt berücksichtigt wurde, und die bisherigen Teams Abt, Phoenix und Rosberg je zwei Autos einsetzen dürfen. Sie werden aber ebenso wie die restlichen drei Mannschaften HWA (Mercedes) sowie RBM und RMG (beide BMW) zum Personalabbau gezwungen. Die Verantwortlichen haben nämlich beschlossen, dass die Anzahl der Teammitglieder, die 2017 an einem DTM-Auto arbeiten dürfen, begrenzt wird.



Top oder Flop?

Gewinner und Verlierer

Max Verstappen und Daniil Kvyat



Man kann über Max Verstappen sagen, was man will: Der Junge hat der Formel 1 definitiv neues Leben eingehaucht. Keiner überholt so kompromisslos wie der Niederländer, keiner lässt sich weniger verblegen, keiner zieht mehr Fans an die Rennstrecken (siehe den ausverkauften GP in Belgien). Klar waren einige Manöver des Red-Bull-Piloten grenzwertig. Und viele forderten vor allem nach dem Duell mit Räikkönen in Spa eine Strafe. Aber «Mad Max» ist und bleibt der «Gewinner des Jahres», wogegen Daniil Kvyat (im Bild von Verstappen überholt) einer der großen Verlierer ist. Vor dem Spanien-GP musste der Russe überraschend sein Cockpit räumen. Das schmeckte dem Russen überhaupt nicht. Doch Verstappen stieg ein – und gewann. Bitterer kann eine Niederlage für einen Rennfahrer nicht sein

Sergio Pérez und Felipe Nasr



Sergio Pérez (rechts im Bild beim Baku-GP) war 2016 «Best of the Rest». Und damit einer der großen Gewinner. Sein sehnlichster Traum vom Ferrari-Cockpit ist zwar noch nicht in Erfüllung gegangen. Aber der Reifenflüsterer ist ein potenzieller Räikkönen-Ersatz ab 2018. Anders Felipe Nasr (l.): Trotz zwei Punkten im unterlegenen Sauber, ist die weitere Karriere ungewiss. Nasr macht keinen Hehl daraus, dass er im Laufe der Saison mehrfach von der Führungsetage enttäuscht wurde

Charlie Whiting und Sebastian Vettel



Der Handshake des Jahres: Charlie Whiting und Sebastian Vettel geben sich bei der PK in Brasilien die Hand. Vettel hatte den FIA-Sicherheitschef nach einem Verstappen-Foul beim Mexiko-GP übel beschimpft («... off, Charlie!»). Whiting blieb cool, nahm die Entschuldigung des Ferrari-Piloten an und ging als Sieger vom Platz. Vettel wurde für sein Fehlverhalten – zu Recht – öffentlich kritisiert. So etwas gehört sich nicht. Erst recht nicht für einen viermaligen F1-Weltmeister

auf einen Blick

Fernando Alonso und Esteban Gutiérrez



Als WM-Zehnter kann man den einst vom Erfolg verwöhnten Fernando Alonso nicht unbedingt als «Gewinner» bezeichnen. Doch der stolze Spanier war aus einem anderen Grund ein «Happy Man». Sein Mehrfach-Überschlag beim Saisonauftakt in Australien war der mit Abstand furchterregendste Unfall der abgelaufenen Saison. Das Bild, wie Alonso aus seinem Wrack hervorkrabbelte, ging um die Welt. Der McLaren war am Heck von Grand-Prix-Rückkehrer Esteban Gutiérrez abgehoben. Der Mexikaner wurde von jeder Schuld freigesprochen. Trotzdem war der Crash mit Alonso für den Haas-Piloten bezeichnend für eine verkorkste Saison. Gutiérrez wird 2017 mit hoher Wahrscheinlichkeit kein Formel-1-Cockpit mehr haben. Das Teamduell gegen Romain Grosjean verlor er mit 29:0 Punkten. Deutlicher geht es nicht

Mercedes und Renault



Ex-Weltmeister Renault ist auf diese Saison als Werksteam zurückgekehrt. Eine lobenswerte Geschichte. Doch die Vorstellung der Gelben war blamabel. Acht WM-Punkte in 21 Rennen sind ein Armutszeugnis. Im Vergleich: Klassenprimus Mercedes hat 765 Zähler an Land gezogen. Und auch Renault-Partner Red Bull hat mit 468 Punkten mächtig abgesahnt. Es kann also nur am eigenen Chassis liegen. 2017 soll es für die Gelben nach vorne gehen. Mit Neuzugang Nico Hülkenberg

Lewis Hamilton und Nico Rosberg



Im ersten Moment war Nico Rosberg der große Gewinner der Saison 2016. Und er wird es auch für viele bleiben. Das ist gut so. Denn sein erster WM-Titel war die Krönung seiner 25-jährigen Karriere. Doch inzwischen mehren sich die Stimmen, dass Rosbergs Ausstieg zwar respektiert, aber nicht von allen Seiten gutgeheißen wird (siehe Seite 3). Gegner Lewis Hamilton kann das Gerede egal sein. Er hat zwar seinen WM-Titel verloren, gilt für 2017 aber als der große Favorit schlechthin

ZUM THEMA

Neue Teams

»» Jordan Fünf GP brauchte Jordan 1991, ehe man erstmals in den Punkten ankam (Kanada). Und das gleich mit beiden Autos. Große Aufmerksamkeit dann in Spa - mit dem Debüt von Schumacher. Am Jahresende WM-Fünfter.

»» Team Modena Das Lamborghini-Projekt dauerte nur ein Jahr. Larini wurde im ersten GP 1991 Siebter. Danach: Nichtqualifikationen.

»» Andrea Moda Das Team des italienischen Schuhverkäufers Andrea Sasseti qualifizierte sich nur einmal.

»» Sauber Im ersten Rennen Fünfter (Lehto). Danach noch zwei vierte Plätze. Das Sauber-Debüt ähnlich stark wie das von HaasF1.

»» Simtek Der tödliche Unfall von Roland Ratzenberger im Premierenjahr (Imola 1994) hat das Team schwer getroffen. Schon im zweiten Jahr folgte der Ausstieg.

»» Pacific 1995 besser als 1994. Aber auch Pacific gingen die Mittel frühzeitig aus.

»» Forti Noch ein Team, das auf verlorenem Posten kämpfte. Nach einem Jahr wurde es von zwielichtigen Investoren übernommen.

»» Stewart WM-Neunter dank einem zweiten Platz von Barrichello in Monaco 1997. Im dritten und letzten Jahr sogar GP-Sieger am Nürburgring. Ab 2000 Jaguar.

»» Toyota 2002 mit viel Geld und Vorschusslorbeeren eingestiegen. Mit zwei WM-Punkten im ersten Jahr nur Zehnter. Der Traum vom GP-Sieg blieb unerfüllt.

»» Super Aguri Das Honda-Satelliten-Team debütierte 2006. Nach zweieinhalb Jahren und vier WM-Zählern war Feierabend.

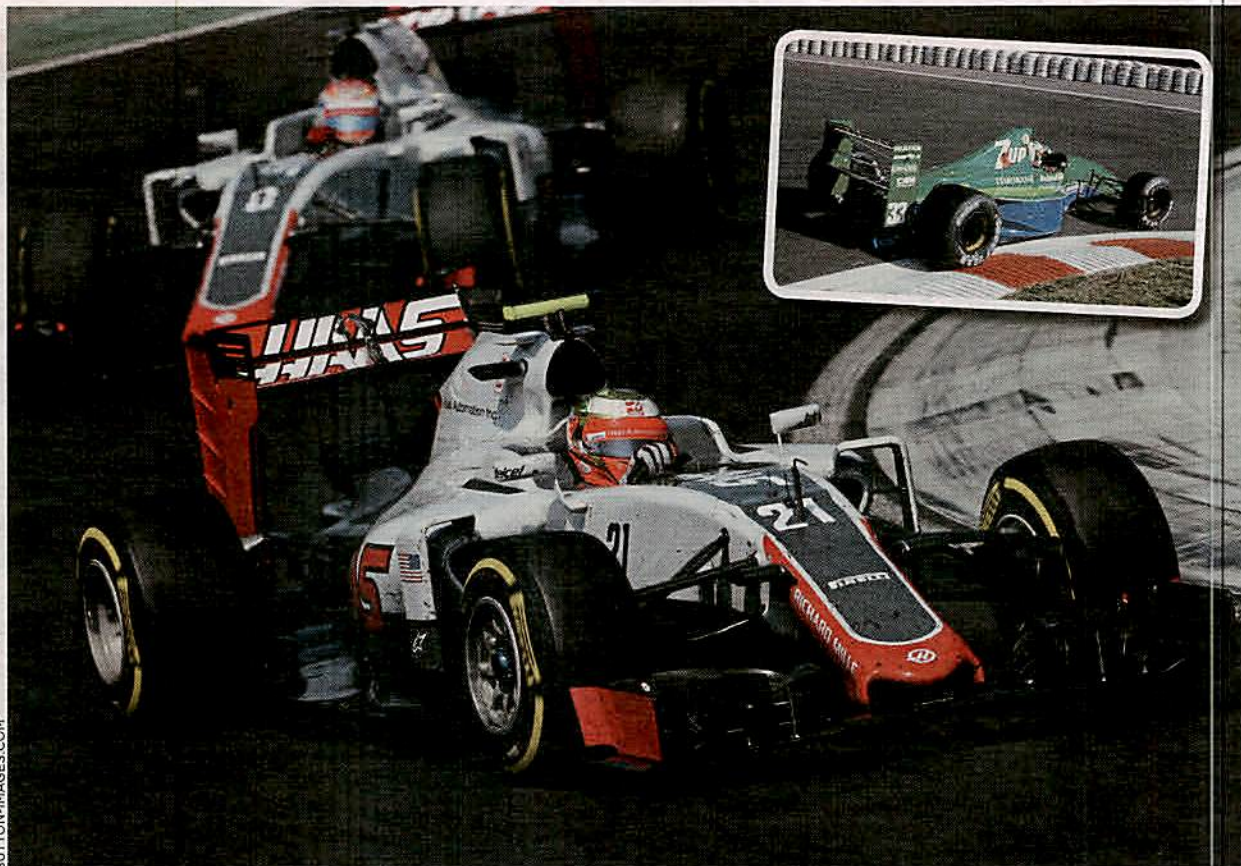
»» Lotus Einer von drei Neulingen 2010. Später als Caterham unterwegs. Nach fünf Jahren Konkurs.

»» HRT Ambitioniertes Projekt aus Spanien - mit Troubleshooter Kolles an der Spitze. Nach drei Jahren am Ende.

»» Virgin Das heutige Manor-Team ging wie HRT und Lotus ab 2010 an den Start. Als einziges erzielte es WM-Punkte. ♦ CE

HaasF1

Bester Neuling seit Jordan



Starkes Debüt: HaasF1 (mit Gutiérrez und Grosjean) ist der beste Newcomer seit Jordan 1991 (kleines Bild: De Cesaris beim Belgien-GP)

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

HaasF1 hat in Abu Dhabi zum achten Mal die WM-Punkte um einen Platz verfehlt. Trotzdem zieht Teamchef Günther Steiner eine positive Bilanz. Außerdem liegt der US-Rennstall gut im Zeitplan mit dem Auto für 2017.

Schon wieder der undankbare elfte Platz. Zum achten Mal in dieser Saison. Romain Grosjean und Esteban Gutiérrez kamen in Abu Dhabi auf den Plätzen 11 und 12 ins Ziel. Günther Steiner nimmt es von der lockeren Seite: «Hätten wir achtmal je einen Punkt geholt, wären wir in der WM-Wertung auch nicht weiter vorne gestanden. Aber jeder Punkt mehr hätte uns bei der Team-Lizenz, der Fahrer-Superlizenz und bei den Punkteprämien für die Fahrer mehr Geld gekostet.»

HaasF1 landete in seiner ersten F1-Saison mit 29 Punkten auf Platz 8. Das bringt 2017 rund 20 Millionen Dollar Platzierungsgeld aus Bernie Ecclestones Kasse. Schafft es der Rennstall 2017 noch einmal in die Top 10, kommen in der Folgesaison noch einmal 35 Millio-

nen dazu. Doch das ist noch Zukunftsmusik. Zuerst blickt Steiner auf die abgelaufene Saison zurück: «Es ging rauf und runter, aber wir haben uns unter dem Strich ordentlich geschlagen. Wir sind der beste Neuling der letzten 20 Jahre» (s. links).

HaasF1 legte in Melbourne wie die Feuerwehr los. Romain Grosjean belegte im ersten Rennen auf Anhieb Platz 6. In Bahrain, beim zweiten WM-Lauf, wurde er sogar Fünfter. HaasF1 lag vor dem dritten Rennen auf dem fünften Rang der Konstrukteure. Dass man den nicht würde halten können, war absehbar. Trotzdem: Von den sechs Teams dahinter zog bis zum Schluss nur die Hälfte vorbei. Renault, Sauber und Manor hielt man deutlich auf Distanz. Was in zweierlei Hinsicht bemerkenswert ist: Renault ist ein Werksteam. Und Sauber wie HaasF1 ein Ferrari-Satellit.

Standfestigkeit verbessern

Was Steiner wichtig ist: «Wir haben gehalten, was wir versprochen haben.» Es wäre mehr möglich gewesen, doch das haben die US-Boys als Anfängerpech ab. Am meisten schmerzt vielleicht Grosjeans Unfall auf der Fahrt zur Startaufstellung in Brasilien. «Das darf nicht pas-

sieren, wenn du als Siebter startest. Sainz ist von P15 losgefahren und Sechster geworden. An dem Tag war mehr möglich.»

Auch die Standfestigkeit muss besser werden. Mit 10.689 zurückgelegten Rennkilometern liegt HaasF1 nur auf dem vorletzten Platz. Zu den insgesamt zehn Ausfällen trug siebenmal die Technik bei. Vier der Defekte gingen auf das Konto von Ferrari. Dazu zählen die Schäden an der MGU-K, am Brake-by-Wire, dem Getriebe und auch der Radverlust in Malaysia. Radnabe, Radmutter und Felge sind identisch mit den Komponenten vom großen Bruder.

Klar ist auch: HaasF1 hat die Gunst der Stunde zum Saisonbeginn eiskalt genutzt. Als noch nicht alle auf der Höhe waren, haben die US-Boys zugeschlagen. Eine Tugend, die in der Vergangenheit auch schon Sauber davor bewahrte, am Ende leer dazustehen.

Das neu zusammengewürfelte Team ist im Laufe des Jahres zusammengewachsen. Passten zu Saisonbeginn erst 50 Prozent der Abläufe, sind es jetzt bereits 75 Prozent. Das Team ist um 20 Personen auf 200 Mitarbeiter gewachsen. 80 arbeiten bei Dallara, 80 in der Fabrik in Banbury und die restlichen 40 im

Hauptquartier in Kannapolis. Dort sitzt die Verwaltung, die Verarbeitung sämtlicher Frästeile und der Bau der Windkanalmodelle, die dann bei Ferrari in Maranello getestet werden.

Fokus seit Juli auf 2017

Das zweite Jahr ist immer das schwierigste. Auch wenn man einen Partner wie Ferrari hat, der einem die größten Brocken abnimmt, sodass man sich auf das Wesentliche konzentrieren kann. Rundenzeit bringt hauptsächlich die Aerodynamik. HaasF1 arbeitet seit März 2016 schon am 2017er-Auto. «Zunächst 50 zu 50 Prozent mit dem aktuellen Modell. Ab Juli zu 100 Prozent», verrät Steiner.

Das neue Chassis ist im Zeitplan. Am 10. Januar hat sich die FIA für die komplette Crashtest- und Belastungsprüfungen angemeldet. Der neue Ferrari-Motor läuft auf dem Prüfstand. Das Getriebe befindet sich in der Konstruktion. Da muss Ferrari nachlegen. Es gab 2016 zu viele Schäden. Beim Werksrennstall und den Satellitenteams. Steiner ist vor 2017 nicht bange: «Wir haben Respekt vor dem zweiten Jahr, aber keine Angst. Es ist jedem bewusst, dass es härter wird als das erste Jahr. Aber wir sind gut darauf vorbereitet.» ♦

Lance Stroll

Reif für die Formel 1?

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Eine Woche nach dem Saisonfinale hat Williams-Neuzugang Lance Stroll in Abu Dhabi einen weiteren Vorbereitungstest absolviert. Der Kanadier glaubt, er sei reif für die Formel 1.

Wie gut er tatsächlich ist, werden wir erst im Laufe der Saison 2017 sehen. Bis jetzt gibt es nur Mutmaßungen. Und viele, die glauben, dass der Williams-Neuzugang zwar mit vielen Testkilometern im Gepäck in die Formel 1 kommt, aber längst nicht so reif und abgebrüht ist wie Max Verstappen das war.

Doch wie gesagt: Das sind nur Vermutungen. Wissen tut man es nur bei Williams. «Und Williams hätte mich nicht genommen, wenn sie der Meinung gewesen wären, dass ich nicht bereit bin», strotzt der 18-Jährige vor Selbstvertrauen.

Keiner hat vor seinem GP-Debüt so viele Testkilometer abgepult wie Stroll. Nicht einmal

Jacques Villeneuve (ebenfalls bei Williams) vor seiner GP-Premiere 1996. Und damals war das Testen noch überhaupt nicht beschränkt.

Stroll steigt als Formel-3-Europameister direkt in die Königsklasse auf. Eigentlich hätte der Milliardärssohn ein Jahr GP2 bei Prema, das Team, das sein Vater kurzerhand gekauft hatte, absolvieren sollen. Doch als sich Felipe Massas Abschied abzeichnete, wurden diese Pläne verworfen. «Wenn du die Chance bekommst, nimmst du sie. Nichts bereitet dich besser auf die Formel 1 vor als die Formel 1. Die 20 Grands Prix im nächsten Jahr werden die bestmögliche Schule sein», so Stroll.

Sich schrittweise steigern

In Abu Dhabi verfolgte Stroll ein komplettes Rennwochenende in der Williams-Box. «Ich habe auch da viel lernen können. Aber den Ernstfall kann man nicht proben. Nicht an der Boxenmauer. Und auch nicht im Simulator. Und schon gar nicht beim Testen allein auf der



Was taugt er? Williams-Neuzugang Stroll ist 2017 ein Fragezeichen

Strecke. Deshalb werde ich nächstes Jahr noch viele Dinge lernen müssen – das Reifenmanagement, das Benzinsparen.»

Williams wird von Stroll keine Wundertaten erwarten. Dennoch ist man im Traditionsteam gespannt, wie Stroll abschneiden wird. Er selber meint: «Williams erwartet von mir, dass ich mich schrittweise steigere.»

Die Behauptung, Stroll sei nur wegen seines reichen Vaters, einem kanadischen Mode-Tycoon, Rennfahrer geworden, hört Stroll nicht gerne. «Dad hat am Sonntag den Fernseher aufgedreht, wenn F1 lief. Seine Passion für den Sport hat mich angesteckt. Doch am Ende war es meine eigene Entscheidung, Rennfahrer zu werden.» ♦

Statistik

Fast 1000 Mal überholt

Von MICHAEL SCHMIDT

2016 gab es 998 Überholmanöver, 840 Boxenstopps und 17 Safety-Car-Einsätze. Am häufigsten wurde in China überholt, am wenigsten in Ungarn.

Es war die längste Saison der Formel 1. Sie dauerte 252 Tage, ging über 21 Rennen, 1268 Runden und 6397 Kilometer. Sie lieferte auch eine Inflation an Boxenstopps und Überholmanövern. Ohne Durchfahrtsstrafen wickelten die elf Formel-1-Teams insgesamt 840 Boxenstopps ab, im Schnitt 40 pro Rennen.

Spitzenreiter war der GP China mit 66 Boxenstopps, Schlusslicht der GP Russland mit 24. Sotschi ist immer noch das klassische Einstopp-Rennen. Boxenstopps und Überholmanöver hängen manchmal zusammen. Weil viele Boxenstopps das Feld durchmischen und auch ein Zeichen dafür sind, dass die Reifen stark abbauen. Das schafft Geschwindigkeitsunterschiede im Feld und damit Überholmöglichkeiten. Des-

halb liegt der GP China auch bei den Überholmanövern mit weitem Abstand auf Platz 1. Insgesamt wurden 128 Positionsverschiebungen auf der Strecke gezählt. Die erste Runde ist bei diesen Berechnungen immer ausgeklammert.

Ungarn – eine Prozession

Auch in Bahrain (84), Spielberg (70) und Brasilien (66) war Ac-

tion geboten. Das Gegenteil war der GP Ungarn. Die 70 Runden auf dem Hungaroring gerieten mit nur elf Überholmanövern eher zu einer Prozession.

Nicht viel besser steht Silverstone mit 15 Platzwechseln da. Dabei begann der Grand Prix auf der englischen Traditionsstrecke auf nasser Piste. Und das ist meistens eine ausgezeichnete Voraussetzung für

viele Überholmanöver. Nicht in Silverstone.

In Monte Carlo hat es funktioniert. 27 Überholmanöver zählen auf dem Stadtkurs wie 100 anderswo. Hier half der Regen am Anfang und die abtrocknende Strecke später. Erstaunlich wenig wurde dagegen in Mexico City überholt. Trotz der 1200 Meter langen Zielgeraden. Doch das Minimum an Abtrieb, das die Höhenluft dort bietet, macht auch das Ausbremsen schwieriger.

Ein GP hinterm Safety Car

Das Safety Car rückte 2016 bei zehn Rennen 17-mal für insgesamt 67 Runden, also eine GP-Distanz, aus. Bernd Mayländer muss keine Angst haben, dass ihn das virtuelle Safety Car arbeitslos macht. Sein Pensum in den letzten beiden Jahren fiel ähnlich aus. 2014 ging der Mercedes-AMG GT S 15-mal in zehn Rennen für 57 Runden auf die Strecke. 2015 kam Mayländer auf 64 Führungsrunden bei 13 Einsätzen in elf Rennen. Spitzenreiter war dieses Jahr der Brasilien-GP. ♦



Hamilton beim GP Ungarn: Mehr Prozession als Autorennen

NACHRICHTEN

Noch drei freie Formel-1-Cockpits

2017 Auf einer offiziellen Liste der FIA sind noch drei Cockpits vakant: eines bei Sauber, zwei bei Manor. Alles hängt von der Entscheidung ab, wie Mercedes das durch Weltmeister Nico Rosberg verwaiste Cockpit neben Lewis Hamilton besetzt (siehe auch Seite 3). Kriegt Pascal Wehrlein den Zuschlag, steigen die Chancen für Felipe Nasr, ein drittes Jahr für Sauber zu fahren. Eine andere Option wäre Rio Haryanto. Der Indonesier, vor Spa bei Manor durch Esteban Ocon ersetzt, soll neue Geldquellen angezapft haben. Ein F1-Comeback ist also nicht ausgeschlossen. Bei Manor landet, wer das nötige Kleingeld mitbringt. Zwei Namen, die immer wieder fallen: Jordan King und Antonio Giovinazzi (beide bisher GP2).

Frankreich-GP im Hochsommer?

Le Castellet Wie angekündigt wird 2018 wieder ein Formel-1-Rennen in Frankreich stattfinden. Der Termin dafür steht noch nicht fest. F1-Boss Bernie Ecclestone ließ anklagen, dass das Rennen auf dem sich in seinem Besitz befindlichen Rundkurs in Le Castellet voraussichtlich im Hochsommer stattfinden wird. «Das macht am meisten Sinn», sagt Bernie

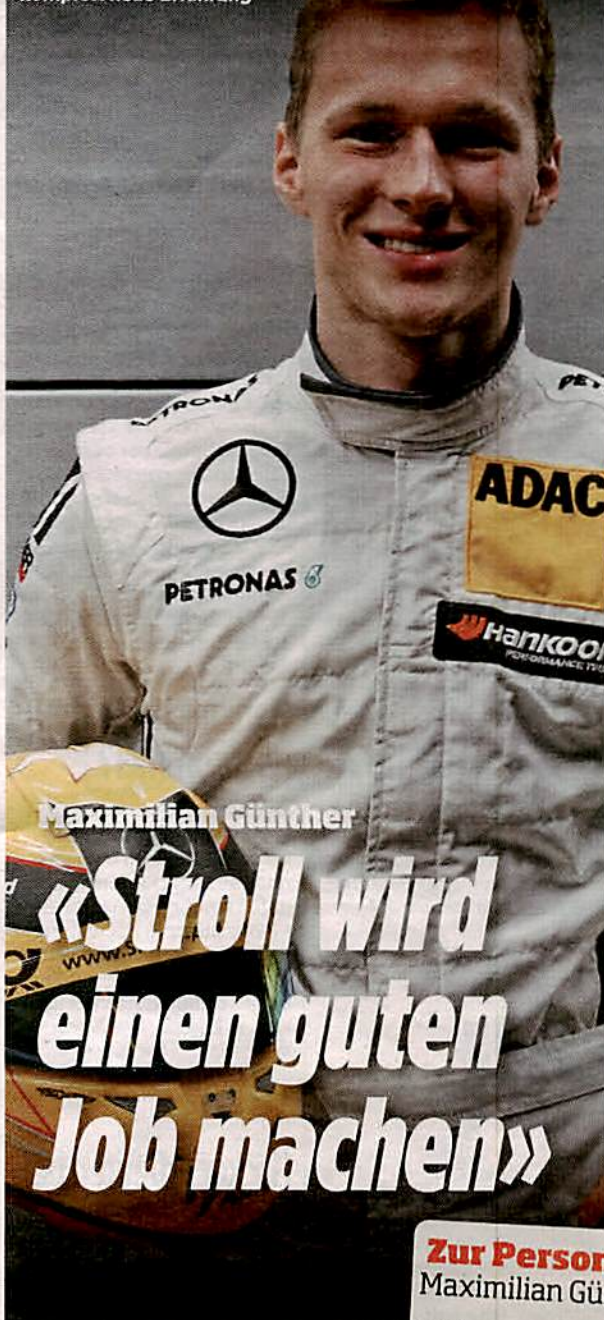
Hacker erbeuten bei Lauda 74 000 Euro

Niki Lauda Der Mercedes-Aufsichtsratsvorsitzende hat vergangene Woche zugegeben, Opfer eines Hackerangriffs geworden zu sein. Eine Gruppe Krimineller aus Russland, China und der Türkei habe im Namen von Nikis Fluglinie LaudaMotion gefälschte Rechnungen ausgestellt. Der Schaden beläuft sich auf 74 000 Euro.

Schumi unter Top 5 der reichsten Sportler

Michael Schumacher Das Wirtschaftsmagazin Forbes hat eine Liste der reichsten Sportler veröffentlicht. Auf Platz 5: Michael Schumacher mit einem (geschätzten) Vermögen von rund einer Milliarde US-Dollar. Auf Platz 1: Basketballer Michael Jordan (1,7 Milliarden). Auf Platz 18 folgt mit 515 Millionen ein weiterer Rennfahrer: US-Haudegen Jeff Gordon. ♦ CE

Maxi Günther im DTM-Outfit:
Der Test mit Mercedes war eine
komplett neue Erfahrung



Maximilian Günther

«Stroll wird
einen guten
Job machen»



Stallduell 2016: Günther vor dem nächstjährigen F1-Piloten Stroll

Von ANNETTE LAQUA

Maximilian Günther wurde 2016 hinter Lance Stroll oder der diesjährige Sieg bei der Deutsche Post Speed Academy? Sie sind eine schöne Bestätigung und auch eine Ehre für mich. Allein wenn ich sehe, wer diese Preise vor mir erhalten hat. Sowohl die Deutsche Post als auch die ADAC Stiftung Sport unterstützen mich schon sehr lange, und beide Förderungen laufen nun leider aus. So gesehen war es auch ein klasse Abschluss der tollen Zusammenarbeit.

Was war das Highlight deiner Saison 2016?

MAXIMILIAN GÜNTHER: Mein Jahr war insgesamt sehr gut, doch wenn ich ein einziges Highlight rauspicken müsste, dann wäre es der Heimsieg auf dem Nürburgring. Aber auch meine fünf Pole-Positions in Folge haben mir sehr gut gefallen.

Und was war der Tiefpunkt deiner Saison?

Da würde ich das zweite Qualifying in Pau nennen. Die Strecke trocknete ab, und ich habe meinen Renner während der Session in die Streckenbegrenzung geworfen. Somit war ich für die Läufe 2 und 3 ganz hinten in der Startaufstellung, was besonders auf einem engen Stadtkurs wie Pau sehr ärgerlich ist.

2016 war dein erstes komplettes Jahr beim Prema Powerteam. Was macht die Italiener zum besten Team der vergangenen Jahre in der Formel 3?

Bei Prema fahren üblicherweise nur richtig schnelle Fahrer, was bedeutet, dass wir uns gegenseitig zu immer besseren Leistungen anstacheln und auch das Auto gemeinsam weiterentwickeln können. Generell arbeitet das gesamte Team sehr professionell, ohne dabei den familiären Charakter zu verlieren.

Wie wichtig war das Finale 2015 mit Prema für deine Karriere, nachdem du dich kurz zuvor von Mücke getrennt hattest?

Elementar wichtig. Ich wollte 2016 bei Prema fahren, und es war meine große Chance, das Team von mir zu überzeugen. Ohne vorher mit Prema getestet zu haben,

musste ich ins kalte Wasser springen. Der Druck war sehr hoch, denn ich wusste: Wenn ich nicht überzeuge, dann werde ich 2016 wohl nicht für Prema fahren. Letztendlich hat es aber funktioniert, und ich habe den Sitz bekommen. Rückblickend war das Finale 2015 eines der wichtigsten Rennwochenenden in meiner bisherigen Karriere.

Was bedeuten dir Auszeichnungen wie die des ADAC Junior-Motorsportlers des Jahres 2016 oder der diesjährige Sieg bei der Deutsche Post Speed Academy? Sie sind eine schöne Bestätigung und auch eine Ehre für mich. Allein wenn ich sehe, wer diese Preise vor mir erhalten hat. Sowohl die Deutsche Post als auch die ADAC Stiftung Sport unterstützen mich schon sehr lange, und beide Förderungen laufen nun leider aus. So gesehen war es auch ein klasse Abschluss der tollen Zusammenarbeit.

Wie war dein DTM-Test? Und ist die DTM eine Option für die Saison 2017?

Der Test war eine tolle Erfahrung. Ich hatte viel Spaß und habe es genossen, etwas für mich komplett Neues zu entdecken. Und ich denke, ich habe auch eine gute Leistung abgeliefert. Für 2017 ist daher noch nichts entschieden und noch ist alles möglich. Aber was die DTM angeht, muss man auch realistisch sein. Durch die Reduzierung von acht auf sechs Autos pro Hersteller wird es für junge Fahrer nicht einfacher, den Einstieg in die DTM zu schaffen.

Man hört, dass du eventuell sogar über ein drittes Jahr in der Formel-3-Europameisterschaft nachdenkst.

Die Formel-3-EM ist eine der besten Rennserien der Welt und deshalb kann ich mir durchaus vorstellen, noch ein Jahr dranzuhängen. Dann muss mein Ziel aber ganz klar der Titelgewinn sein.

Hast du keine Angst vor dem Druck, wenn du sogar selbst das Ziel Titelgewinn aus gibst?

Nein, denn unter Druck funktionieren ich normalerweise gut. Das habe ich bereits beim Finale 2015 bewiesen. Außerdem bin ich der Meinung, dass jeder Fahrer in der Formel 3, sobald er kein Rookie mehr ist, unter einem gewissen Druck steht. Und dass man, wenn man diesem nicht gewachsen ist, meiner Meinung nach fehl am Platz ist. Im Übrigen sehe ich es als positiven Druck an. Aber auch wenn ich den Formel-3-Europameistertitel als klares Ziel nenne, weiß ich, dass es kein Selbstläufer wird. Im kommenden Jahr gibt es einige neue technische Regeln, was die Karten in der Formel-3-EM komplett neu mischen könnte.

Abschließend: Was traust du deinem diesjährigen Formel-3-Teamkollegen Lance Stroll in der Formel 1 zu? (s. auch S. 7) Lance kommt extrem gut vorbereitet in die Formel 1 und das wird ihm sicher helfen. Dennoch wird er auch einige Dinge erst an den Rennwochenenden lernen können. Ich glaube aber, er wird von Beginn an einen guten Job machen. ♦

NACHRICHTEN

Ganassi wieder mit vier Autos am Start

IndyCar Nach Penske und Andretti hat nun auch das dritte Top-Team der IndyCar-Serie sein Lineup für 2017 bekannt gegeben. Dabei verzichtete das Team Ganassi auf Experimente. Das Quartett von 2016 mit Scott Dixon, Tony Kanaan, Charlie Kimball und Max Chilton bleibt unverändert. Auch bei Rahal Letterman Lanigan gab es noch eine Fahrerbekanntgabe. Der Spanier Oriol Servia (42) wird neben Graham Rahal beim Indy 500 starten.

Gasly auf den Spuren von Vandoorne?

GP2 Red Bull steht vor der schwierigen Aufgabe, was man 2017 mit GP2-Meister Pierre Gasly anstellen könnte. Der Job als Test- und Ersatzfahrer ist ihm sicher. Doch um seine Fähigkeiten als Rennfahrer nicht zu vernachlässigen, müsste der Franzose eigentlich an einer Serie teilnehmen. Im Idealfall im Formelsport. Und da gibt es nur eine Möglichkeit: die Super Formula in Japan. Denselben Weg ging 2016 McLaren-Testpilot Stoffel Vandoorne. Die beiden haben sich auch bereits ausgetauscht. Gaslys Problem: Red Bull hatte bisher kein Interesse an der «japanischen GP2». Apropos GP2: Das spanische Team Racing Engineering hat als ersten Fahrer den Schweden Gustav Malja bestätigt.

Palou Schnellster, Abflug von Jörg

Formel 3.5 Campos-Schützling Alex Palou (Teo Martin Motorsport) war bei den dreitägigen Tests in Jerez mit 1:26,668 min Schnellster. Der Schweizer Kevin Jörg flog am zweiten Tag nach einem Bremsdefekt ab. Tags darauf, im Auto von Lotus, «fehlte mir deshalb etwas Vertrauen», so der GP3-Pilot. Auch für Lotus im Einsatz: René Binder (Bestzeit: 1:27,9 min).

Habsburg wechselt zu Carlin in die F3-EM

Formel 3 Der Österreicher Ferdinand Habsburg wechselt für die neue Saison zu Carlin in die Formel-3-Europameisterschaft. Der Salzburger, Urenkel von Karl I., Österreichs letztem Kaiser, absolvierte zuletzt die EuroFormula Open (ehemals spanische F3). Dort wurde der Blaublütler auf Anhieb Gesamtzweiter. ♦ CE

Zur Person

Maximilian Günther

Geburtsdag 2. Juli 1997

Geburtsort Oberstorf (D)

Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

2006–2010 Karting

2011 Formel BMW Talent Cup (2.)

2013/2014 ADAC Formel Masters (jeweils 2.)

2015 Formel-3-EM (8., 1 Sieg)

2016 Formel-3-EM (2., 4 Siege)

HÖBBYS:

Fitnessstraining, Golf, Rennradfahren

Langstrecken-WM

Die Weltmeister testen

Weltmeister Porsche unterzieht den 2017er-LMP1-Boliden diese Woche einem ersten Test. Audi in privater Hand weiter dabei?

Nach der Saison ist vor der Saison. Das gilt umso mehr in den hochtechnisierten Serien wie der Formel 1 und eben der WEC. Gerade in Letzterer sind die Entwicklungssprünge riesig. Das hat Porsche in diesem Jahr gemerkt, als man sich als Titelverteidiger mit bewährtem Konzept gegen die Neukonstruktionen von Toyota und Audi behaupten musste – was letztlich bekanntlich knapp gelang.

Beim zu erwartenden Großangriff aus Japan lassen sich natürlich auch die Zuffenhausener nicht lumpen. Der 2017er-LMP1-Hybride besteht laut Teamchef Andreas Seidl zu 70 bis 80 Prozent aus Neuteilen.

Diese wurden vergangene Woche einem Rollout in Weissach unterzogen. Diese Woche testet man fünf Tage lang in Aragon.

Für Toyota ist der Januar der Monat der Wahrheit. Dann wird nicht nur der überarbeitete Renner die ersten Tests absolvieren, sondern es wird auch bekannt gegeben, ob man mit zwei oder drei Autos startet.

Auf den diesjährigen Rivalen Audi wird man 2017 natürlich nicht treffen. Der R18 könnte in der WEC in privaten Händen dennoch eingesetzt werden. Voraussetzung laut VW-Konzern-Motorsportchef Wolfgang Dürheimer: ein Partner, der die notwendige Expertise als auch die finanziellen Mittel hat. Zusätzliche Schwierigkeit: Als Privatteam darf man nicht in der Hybrid-Klasse starten. Also müsste der Antriebsstrang umgestrickt werden. ♦ MBR



Schon wieder im Testbetrieb: Porsche 919 Hybrid

DTM

Kollision mit Le Mans?



Zwei fixe Termine: Auftakt und Finale in Hockenheim

Nach Redaktionsschluss sollen auf der am Montag und Dienstag dieser Woche (12./13.12.) stattfindenden Klausurtagung der DTM-Dachorganisation ITR möglicherweise schon richtigerweise Entscheidungen getroffen werden.

Dabei geht es unter anderem um das sportliche und technische Reglement 2017 sowie den Kalender, der wegen aktuell verschobener Formel-1-Termine teilweise überarbeitet werden musste. Nach MSA-Informationen stehen inzwischen folgende Daten fix fest: Der Saisonstart (6./7. 5.) und das Finale (14./15. 10.) gehen fast schon traditionell auf den Hockenheimring über die Bühne. 14 Tage nach dem Auftakt dürfen sich die Fans im Osten auf den gemeinsamen Auftritt der DTM und

des ADAC GT Masters auf dem Lausitzring (20./21.5.) freuen. Das Saisonhighlight auf dem Nürnberger Norisring soll nicht am letzten Juni-, sondern nun am ersten Juli-Wochenende (1./2.) stattfinden.

Planung sorgt für Zündstoff

Die weiteren Veranstaltungen in Budapest, Moskau, Nürnberg, Spielberg und Zandvoort sind an einem dieser Wochenenden geplant: 3./4.6., 17./18.6., 22./23.7., 19./20.8., 9./10.9.

Dabei überrascht vor allem der Termin Mitte Juni, an dem auch das 24h-Rennen in Le Mans, an dem Audi bekanntlich nicht teilnimmt, terminiert ist. Diese Konstellation wäre nicht nur ein Novum, sie dürfte, sofern sie von den Verantwortlichen tatsächlich in die Tat umgesetzt werden sollte, auch für einigen Zündstoff sorgen. ♦ AW

NACHRICHTEN

Europameister fährt in der TCR Germany

ADAC TCR Germany ETCC-Champion Kris Richard fährt im kommenden Jahr für Target Competition in der deutschen TCR-Serie. Ingesamt will das Team aus Südtirol neben dem Auto des Schweizer noch fünf weitere einsetzen. Auch Meister Josh Files wird 2017 wieder starten – ebenso Junior-Champion Tom Lautenschlager.

Allgemein verspricht das Feld 2017 ein sehr illustres zu werden. Das Engstler-Team bleibt dabei, u.a. mit Luca Engstler. Das Team German Flavours wird zwei Audi RS 3 LMS einsetzen, erster Fahrer hier ist Thomas Kramwinkel. Neben Mike Halder, der fest dabei ist (das Team ist noch nicht fix), könnte 2017 auch Schwester Michelle starten.

Deutscher Sieger beim Weltfinale

Ferrari Challenge Beim Weltfinale in Daytona fielen sowohl Fabio Leimer (auf P2) als auch Björn Grossmann (führend) mit Reifenschäden aus. Sieger in der Trofeo Pirelli wurde dadurch der Venezolaner Carlos Kauffmann. In der Coppa Shell gab es mit Thomas Löfflad aber einen deutschen Sieger. ♦ MBR

Trophée Andros Andorra

Viel Action und Strafe im Zwergstaat

Von BERNHARD SCHOKE

Das zweite Rennwochenende war quasi die Fortsetzung des Saisonauftakts: Action im Grenzbereich des Zulässigen, die erstmals seit vielen Jahren in einer Zeitstrafe gipfelte.

Hintergrund für diese schon in Val Thorens zu beobachtende Entwicklung ist die Vielzahl der

neuen und prominent besetzen Projekte, die auf die etablierten Teams treffen. Diese Konstellation – zeigen müssen und sich nicht vorführen lassen – lässt die Nerven der Piloten blank liegen. Allen voran die von Jean-Philippe Dayraut, gegen den im Zwergstaat in den Pyrenäen erstmals seit fast zwei Jahrzehnten überhaupt eine Penalty (zehn Sekunden) verhängt wurde. Der Südfrenzo, Speerspitze

des neu formierten CMR Teams, versucht am Steuer des aktuellen BMW M2, mit «fahreischer Attacke» die letztjährige Problem-Saison abzuschütteln.

Panis sprang aufs Podium

Dagegen setzen Meister Jean-Baptiste Dubourg im Clio und Benjamin Rivière im Mini auf Kontinuität und Erfahrung. Mitendrin in diesem Spannungsfeld die Audi-WRT-Mannschaft

und das Saintéloc-Team mit den Werks-Mazdas, beide fahreischer weitgehend neu formiert.

Olivier Panis, die Konstante im A1 quattrò, schaffte dann auch am ersten Wertungstag als Zweiter den Sprung aufs Podium – knapp hinter Rivière. Lagorce im Mazda und Dubourg folgten mit Respektabstand. Auch der zweite Tag verlief ähnlich «geladen», wie die Auftritte zuvor. Es knisterte nicht

nur während der Vorläufe, sondern auch in den Halbfinals bis hin zum Top Five Qualifying. Gipfel der Spannung dann im Finale: In Startreihe eins Dayraut und Tréluyer, gefolgt von Balas und Dubourg – auf Fehler hoffend. Und die gab es reichlich: Dubourg profitierte wie Dayraut, Panis und Lagorce – quasi die Garantie für neue Action in Alpe d'Huez am kommenden Wochenende. ♦



Zum Tagessieg gedriftet: Benjamin Rivière



Trotz Strafe liegt er vorn: Jean-Philippe Dayraut

TROPHÉE ANDROS / Resultate

Pas de la Casa/AND: Finale à 8/6 Runden; Streckenlänge 820 Meter; Höhenmeter 2450.
Freitag, Finale Elite Pro: 1. B. Rivière (F/Mini) 6:36,100 min.; 2. O. Panis (F/Audi) +0,342;
3. F. Lagorce (F/Mazda) +3,193; 4. J.-B. Dubourg (F/Renault) +4,308
Freitag, Finale Elite: 1. J. Wolff (F/Mazda) 5:02,465 min.; 2. E. Benezet (F/BMW), +6,381;
3. D. Thorat (F/Mazda) + 6,938; 4. S. Pussier (F/Peugeot) +8,553
Samstag, Finale Elite Pro: 1. J.-B. Dubourg (F/Renault) 6:37,552 min.; 2. J.-P. Dayraut (F/BMW) +1,045; 3. O. Panis (F/Audi) +1,542; 4. F. Lagorce (F/Mazda) +2,336
Samstag, Finale Elite: 1. N. Berthon (F/Audi) 4:56,133 min.; 2. J. Wolff (F/Mazda) + 2,182;
3. S. Pussier (F/Peugeot) +5,536; 4. M. Laffite (F/Mazda) +6,142
Stand Elite Pro: 1. Dayraut 230 Punkte; 2. J.-B. Dubourg 229; 3. Rivière 213; 4. Panis 210;
5. Lagorce 203; 6. Tréluyer 189; 7. Tambay 187; 8. Pernaut 181; 9. Balas 175

Nächste Rennen: 16./17. Dezember, Alpe d'Huez (F)
Internet: www.tropheeandros.com

Intercontinental GT Challenge: 12h-Rennen Sepang

Audi siegt im «Stadtduell»

Von MARCUS SCHURIG

Audi feierte beim Finale der Intercontinental GT Challenge in Sepang den Sieg, dazu holte sich Audi-Pilot Laurens Vanthoor den Titel. Dessen zukünftiger Arbeitgeber Porsche musste sich nach dem umstrittenen Resultat in Macau auch in Sepang geschlagen geben.

«Wir richten hier in Sepang die Meuspather Stadtmeisterschaft aus», witzelte Phoenix-Teammanager Dirk Theimann in Malaysia. Das Duell beim Finale der Intercontinental GT Challenge hieß nämlich Audi gegen Porsche – oder Phoenix Racing gegen Manthey Racing. Den Zweikampf dieser beiden in Meuspath am Nürburgring ansässigen Rennteams kennen die Fans von der Nordschleife, aber neuerdings üben sich beide als Global Player: 10132 Kilometer Luftlinie entfernt vom Ring trafen die beiden deutschen Vorzeigeteams beim 12h-Rennen in Sepang aufeinander.

Wie schon drei Wochen zuvor in Macau beim GT3-Weltcupfinale entschied auch diesmal das Phoenix-Team das Duell für sich – obwohl es in den ersten vier Rennstunden gar nicht danach ausgesehen hatte.

Während die beiden Werks-911 das Rennen von den Startplätzen 1 und 3 in Angriff nahmen, erlebten die Phoenix-Audi im Top-15-Shootout einen Rückschlag: Laurens Vanthoor, der vor dem Finale die Fahrermeisterschaft anführte, versammelte seine schnelle Runde, Teamkollege René Rast im Schwesterauto hatte ABS-Probleme – was in Summe die Startplätze 6 und 9 einbrachte. Noch schlimmer erwischte es das Phoenix-Team beim Start, wo der Audi R8 LMS von Titel-



Ins ferne Malaysia gereist und das «Stadtduell» gegen Manthey gewonnen: Der siegreiche Phoenix-Audi R8 LMS von Vanthoor/Frijns/Haase

anwärter Laurens Vanthoor aus der Boxengasse starten musste – die Lichtmaschine hatte den Geist aufgegeben. In den ersten vier Rennstunden dominierte Porsche das Geschehen an der Spitze und etablierte mit den beiden 911 GT3 R für Earl Bamber, Patrick Pilet und Nick Tandy sowie Michael Christensen, Richard Lietz und Frédéric Makowiecki eine souveräne Doppelführung.

Der Regen drehte das Rennen

Einzig der von AF Corse eingesetzte Ferrari 488 von Michele Rugolo, Alessandro Pier Guidi und Pasin Lathouras konnte den Speed der Elfer unter den extrem heißen Bedingungen der Anfangsphase mitgehen.

Die beiden Phoenix-R8 hatten nach vier Rennstunden schon Rückstände von 14 beziehungsweise 17 Sekunden. Dabei hatten sie zuvor von der ersten Safety-

Car-Phase profitiert, nämlich 11 und 20 Sekunden gewonnen.

Nach viereinhalb Stunden drehte sich das Rennen: Der gefürchtete Regen setzte ein und wirbelte das Feld durcheinander. Phoenix Racing hatte auch Glück: Bei der zweiten Safety-Car-Phase in Runde 97 kam der Audi R8 von Titelanwärter Vanthoor für einen Splash an die Box – der Sprit reichte genau bis Runde 126, als Starkregen einen Reifenwechsel von Slicks auf Wets erforderlich machte.

Parallel kam auch das Schwesterauto an die Box, das acht Runden zuvor gestoppt hatte. In Summe sicherte sich der R8 von Vanthoor, Frijns und Haase in dieser Phase einen Vorteil: Das Schwesterauto hatte 50 Sekunden verloren, der Werks-911 von Tandy, Bamber und Pilet wechselte die Reifen zu spät (wie übrigens auch der Ferrari), in der Inlap büßte man bei zwei Aus-

rutschern zusätzlich Zeit ein. blieb noch der Porsche von Makowiecki, Christensen und Lietz, der zu diesem Zeitpunkt auf Platz 2 lauerte – aber nur für wenige Runden: In Umlauf 136 mussten an diesem Auto die vorderen Bremsen getauscht werden, der Stopp dauerte 2:52 Minuten und warf das Trio aussichtslos zurück.

Jetzt hatte plötzlich Manthey Racing die Seuche an der Backe. Und es kam noch dicker: Auch beim Schwesterauto mussten die Bremsen getauscht werden, in Runde 181 oder fünf Stunden vor Rennende. Der Stopp dauerte 3:03 Minuten. Dank starker Fahrt von Earl Bamber im Nasen konnte dieser Porsche immerhin noch den zweiten Audi R8 von Platz 2 verdrängen.

Damit waren die Bremsenwechsel in Sepang die Porsche-Genickbrecher, was umso mehr erstaunt, weil zwei Drittel des

Rennens unter nassen Bedingungen abliefen, was den Stress für die Bremsen eigentlich mildern sollte. Audi musste keinen Bremsentausch durchführen.

Da der einzige McLaren 650 S GT3 von Shane van Gisbergen, Alvaro Parente und Côme Ledogar wegen eines Aufhängungsschadens früh zurückfiel, und Laurens Vanthoor zusammen mit Christopher Haase und Robin Frijns das Rennen gewann, holte der Belgier bei seinem letzten Einsatz für Audi den Titel – bevor er 2017 zu Porsche wechseln wird.

Da weder Bentley noch Mercedes beim Finale der Intercontinental GT Challenge antraten, obwohl sie in der Herstellerwertung deutlich führten, konnte Audi auch hier den Titel abräumen. Und so gewann Phoenix Racing die Meuspather Stadtmeisterschaft gegen Manthey im fernen Sepang! ♦

KOMPAKT

» Stéphane Rastel Der GT-Promoter war unglücklich über den Publikumszuspruch der 12h von Sepang: Das Finale der Intercontinental GT Challenge fand unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. «Wir wählten Sepang aus, da es eines der wenigen Langstreckenrennen im Fernen Osten mit einer gewissen Historie ist», erklärt Rastel. Das seit 2000 ausgetragene Rennen war jedoch

nie ein großer Publikums-magnet. 2015 übernahm Rastel den Job als Promoter und versuchte, das Event in eine internationale Bühne für den GT3-Sport umzubauen. Nach dem Geisterrennen 2016 stellt Rastel die Fortführung infrage: «Vielleicht ist Sepang doch nicht der richtige Ort, dazu fehlt der GT3-Unterbau in Asien. Wir müssen daher für 2017 neu überlegen, ob es in Asien Alternativen gibt.» ♦ MCS



Nicht happy: Stéphane Rastel

INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE / Resultate

Sepang (MAL): 5,543 km; 3. Lauf zur Intercontinental GT Challenge; Rennen über 12 Stunden; Wetter/Piste: wechselhaft; 25 Teams gestartet, 24 gewertet.

1. Frijns/Haase/Vanthoor (Audi R8 LMS) 305 Runden; 2. Bamber/Tandy/Pilet (Porsche 911 GT3 R) +1 Rdn.; 3. Kaffer/Rast/Winkelhock (Audi R8 LMS) +1 Rdn.; 4. Lathouras/Rugolo/Pierguidi (Ferrari 488 GT3) +2 Rdn.; 5. Lietz/Makowiecki/Christensen (Porsche 911 GT3 R) +3 Rdn.; 6. Chen/Yoshimoto/Hosokawa/Yoshida (Ferrari 488 GT3) +8 Rdn.; 7. Bhakdi/van Dam/Yu/Sathienthiraku (Ferrari 488 GT3) +8 Rdn.; 8. Ordo/Hiramine/Zaug (Lamborghini Huracán GT3) +9 Rdn.; 9. D'Silva/Patterson/Ang (Ferrari 458 GT3) +9 Rdn.; 10. Parente/Ledogar/Van Gisbergen (McLaren 650 S GT3) +15 Rdn.

Schnellste Runde: Lathouras/Rugolo/Pierguidi (Ferrari 488 GT3), Rdn. 99, 2:04,127 (= 160,76 km/h)

Endstände Intercontinental GT Challenge: 1. Vanthoor 58 Punkte; 2. Rast 44; 3. Van Gisbergen 42; 4. Parente 40; 5. Winkelhock 33; – Hersteller: 1. Audi 86 Punkte; 2. Bentley 51, 3. Mercedes-Benz 49

Internet: www.intercontinentalgtchallenge.com

Statistik 2016

Lupenreiner López-Hattrick

TOURENWAGEN-WM (WTCC) / Saisonbilanz 2016



Fahrer	Fahrzeug	gelaufen	gewertet	gepunktet	Ø Startplatz*	gesamt	Qualifikation	pro Veranstaltung**	Le Castellet (F)	Slovakiaring (SK)	Hungaroring (H)	Marrakesch (MA)	Nürburgring (D)	Moskau (RUS)	Vila Real (P)	Termas (RA)	Motegi (I)	Shanghai (RC)	Doha-Losail (O)
1. José María López (RA)	Citroën C-Elysée WTCC	22	22	21	2,5	381	42	34,64	6./1.	5./1.	13./1.	2./1.	1./1.	5./8.	5./5.	5./1.	4./2.	4./1.	9./3.
2. Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée WTCC	21	20	17	3,9	257	30	23,36	13./4.	7./5.	12./2.	3./2.	-/NG	3./11.	9./2.	3./5.	5./1.	3./2.	4./6.
3. Tiago Monteiro (P)	Honda Civic WTCC	21	17	16	6,4	214	13	19,45	4./2.	1./2.	11./3.	DD/DD	-/NG	6./5.	10./1.	4./4.	3./3.	10./8.	-/5.
4. Norbert Michelisz (H)	Honda Civic WTCC	21	19	18	5,1	213	13	19,36	3./3.	6./4.	NG/10.	DD/DD	3./2.	10./3.	8./3.	6./8.	1./8.	2./11.	5./4.
5. Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Elysée WTCC	22	22	19	7,3	206	10	18,73	2./8.	2./6.	1./8.	6./5.	5./5.	9./10.	4./8.	8./7.	16./4.	11./3.	16./1.
6. Rob Huff (GB)	Honda Civic WTCC	22	20	18	7,0	199	6	18,09	1./6.	3./14.	10./6.	DD/DD	4./4.	7./4.	6./4.	2./3.	2./9.	9./13.	3./8.
7. Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta WTCC	22	21	15	6,3	175	18	15,91	8./5.	11./3.	3./13.	-/7.	2./3.	2./1.	3./7.	13./12.	7./11.	5./4.	8./14.
8. Tom Chilton (GB)	Citroën C-Elysée WTCC	22	19	16	9,4	163	2	14,82	11./9.	9./7.	2./5.	5./DD	2./3.	14./16.	2./10.	1./9.	8./6.	-/9.	2./-
9. Gabriele Tarquini (I)	Lada Vesta WTCC	22	18	12	10,6	147	4	13,36	-/-	4./13.	5./-	4./3.	7./9.	1./2.	12./13.	14./13.	10./10.	16./5.	1./7.
10. Thed Björk (S)	Volvo S60 Polestar TC1	22	17	13	8,6	117	7	10,64	7./-	DD/DD	15./4.	9./10.	-/8.	-/15.	7./6.	11./14.	6./7.	1./7.	6./2.
11. Tom Coronel (NL)	Chevrolet RML Cruze TC1	21	19	11	8,5	111	14	10,09	9./11.	15./9.	14./7.	1./8.	-/NG	12./-	1./16.	7./2.	17./14.	7./10.	12./9.
12. Hugo Valente (F)	Lada Vesta WTCC	22	14	11	11,1	78	3	7,09	5./7.	12./-	6./9.	-/4.	6./10.	4./7.	-/9.	-/-	-/13.	6./12.	-/-
13. Fredrik Ekblom (S)	Volvo S60 Polestar TC1	14	13	9	11,1	47	0	6,71	-/10.	10./8.	4./11.	7./11.	8./7.	13./12.	NG/NG	NG/NG	NG/NG	8./6.	NG/NG
14. James Thompson (GB)	Chevrolet RML Cruze TC1	16	15	6	11,0	24	0	3,00	NG/NG	16./11.	NG/NG	-/6.	NG/NG	8./6.	11./11.	9./11.	13./12.	12./14.	10./10.
15. Néstor Girolami (RA)	Volvo S60 Polestar TC1	2	2	2	6,0	12	0	12,00	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	13./-	16./16.	NG/NG	9./5.	NG/NG
16. Grégoire Demoustier (F)	Citroën C-Elysée WTCC	22	20	3	14,6	11	0	1,00	10./13.	12./12.	7./-	8./-	11./14.	16./13.	16./12.	12./15.	17./15.	13./17.	15./12.
17. Esteban Guerrieri (RA)	Chevrolet RML Cruze TC1	2	1	1	5,0	9	1	9,00	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	-/6.	NG/NG	NG/NG	NG/NG
18. John Filippi (F)	Chevrolet RML Cruze TC1	22	19	5	13,7	9	0	0,82	12./12.	14./10.	8./12.	-/9.	-/12.	11./14.	15./14.	10./10.	14./16.	-/15.	14./13.
19. Robert Dahlgren (S)	Volvo S60 Polestar TC1	6	4	1	12,0	6	0	2,00	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	13./-	16./16.	NG/NG	9./5.	NG/NG
20. Ferenc Ficzá (H)	Honda Civic WTCC	17	12	1	16,5	2	0	0,22	NG/NG	-/NG	DD/DD	DD/DD	12./13.	15./9.	14./15.	NG/NG	18./18.	14./16.	13./11.
21. René Münnich (D)	Chevrolet RML Cruze TC1	4	3	1	15,5	2	0	1,00	14./-	NG/NG	9./14.	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG
22. Sabine Schmitz (D)	Chevrolet RML Cruze TC1	2	2	1	14,0	1	0	1,00	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	10./11.	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG
23. Dániel Nagy (H)	Honda Civic WTCC	10	9	0	17,8	0	0	0,00	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	17./-	15./17.	15./19.	15./18.	11./15.
24. Ryo Michigami (J)	Honda Civic WTCC	17	12	0	15,0	2	0	0,22	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	11./17.	NG/NG	NG/NG

*bezogen auf die durchs Qualifying erzielte Startaufstellung für das jeweilige Hauptrennen, nicht auf das Reversed-Grid für das Eröffnungsrennen ** Veranstaltung = ein Rennwochenende (2 Rennen) NG = nicht gestartet

Bester Startplatz (2016)

1. López	1. Startplatz (6)	Gené	-/4	Soper	-/2	Catsburg	2/2	2007	Priaux/BMW
2. Bennani	1. Startplatz (1)	Giovanardi	-/4	18. Bennani	1/1	MacDowall	-/2	2008	Muller/Seat
Catsburg	1. Startplatz (1)	Ludwig	-/4	Catsburg	1/1	Valente	1/2	2009	Tarquini/Seat
Huff	1. Startplatz (1)	D. Müller	-/4	... Loeb	-/1	... Barth	-/1	2010	Muller/Chevrolet
Monteiro	1. Startplatz (1)	Niedzwiedz	-/4	Morbidelli	-/1	D'Aste	-/1	2011	Muller/Chevrolet
Muller	1. Startplatz (1)	Thompson	0/4	D. Müller	-/1	Ficza	1/1	2012	Huff/Chevrolet
7. Michelisz	2. Startplatz (2)	Zanardi	-/4	Porteiro	-/1			2013	Muller/Chevrolet
8. Björk	2. Startplatz (1)	22. Bennani	2/3	Thompson	0/1			2014	López/Citroën
Coronel	2. Startplatz (1)	... Björk	1/1	Zanardi	-/1			2015	-López/Citroën
Tarquini	2. Startplatz (1)	Catsburg	1/1					2016	López/Citroën

Meiste Siege Fahrer (2016/seit 1987)

1. Muller	1/48	1. Muller	1/29
2. López	8/29	2. López	6/20
3. Huff	1/28	3. Tarquini	0/17
4. Menu	-/23	4. Menu	-/15
5. Tarquini	2/22	5. Huff	1/12
6. Priaux	-/18	6. Farfus	-/11
7. Farfus	-/15	7. Ludwig	-/7
8. J. Müller	-/10	8. Niedzwiedz	-/6
9. Monteiro	2/9	9. Priaux	-/5
10. Coronel	2/6	10. Rydell	0/4
11. Loeb	-/6	11. Dieudonné	-/3
12. Michelisz	1/5	12. Michelisz	0/3
13. Rydell	-/5	13. Monteiro	1/3
14. Chilton	1/4	14. J. Müller	-/3
		15. Chilton	0/2
		Gené	-/2

Meiste Siege Hersteller (2016/seit 1987)

1. Chevrolet	2/86
2. BMW	-/64
3. Citroën	12/50
4. Seat	-/43
5. Alfa Romeo	-/14
6. Honda	4/14
7. Ford	-/5
8. Lada	3/5
9. Holden	-/2
10. Volvo	1/1

Pole-Positions Hersteller (2016/seit 1987)

1. Chevrolet	0/47
2. Citroën	8/29
3. Seat	-/26
4. BMW	-/20
5. Ford	-/10
6. Alfa Romeo	-/7
7. Honda	2/7
8. Lada	1/1

Pole-Positions Fahrer (2016/seit 1987)

1. Muller	1/29
2. López	8/29
3. Huff	3/27
4. Tarquini	2/24
5. Menu	-/20
6. J. Müller	-/16
7. Priaux	-/16
8. Farfus	-/14
9. Monteiro	0/8
10. Loeb	-/7
11. Thompson	0/7
12. Michelisz	0/6
13. Gené	-/5
14. Rydell	-/5
15. Chilton	1/4
16. Oriola	-/4
17. Coronel	0/3
18. D. Müller	-/3
19. Bennani	1/2
20. Björk	2/2

Schnellste Runde Fahrer (2016/seit 2005)

1. Muller	1/38
2. López	8/29
3. Huff	3/27
4. Tarquini	2/24
5. Menu	-/20
6. J. Müller	-/16
7. Priaux	-/16
8. Farfus	-/14
9. Monteiro	0/8
10. Loeb	-/7
11. Thompson	0/7
12. Michelisz	0/6
13. Gené	-/5
14. Rydell	-/5
15. Chilton	1/4
16. Oriola	-/4
17. Coronel	0/3
18. D. Müller	-/3
19. Bennani	1/2
20. Björk	2/2

Schnellste Runde Herst. (2016/seit 1987)

1. Chevrolet	0/76
2. BMW	-/67
3. Citroën	11/47
4. Seat	-/41
5. Honda	4/15
6. Alfa Romeo	-/14
7. Ford	-/10
8. Lada	5/7
9. Volvo	2/3

WM-Stand Hersteller

1. Citroën	957
2. Honda	675
3. Lada	536
4. Volvo	321

Endstand Privatwertung Fahrer

1. Mehdi Bennani	190
2. Tom Chilton	155
3. Tom Coronel	128
4. James Thompson	95
5. John Filippi	83
6. Grégoire Demoustier	77
7. Ferenc Ficzá	45
8. Dániel Nagy	22
9. Sabine Schmitz	12
10. René Münnich	11
11. Esteban Guerrieri	9

Tourenwagen-WM Werksfahrer/Marke

1987	Ravaglia/BMW
2005	Priaux/BMW
2006	Priaux/BMW

Tourenwagen-WM Hersteller

1987	Ford
2005	BMW
2006	BMW
2007	BMW
2008	Seat
2009	Seat
2010	Chevrolet
2011	Chevrolet
2012	Chevrolet
2013	Honda
2014	Citroën
2015	Citroën
2016	Citroën

Tourenwagen-WM Privatfahrer/Marke

2005	Hennerici/BMW
2006	Coronel/Seat
2007	D'Aste/BMW
2008	Hernández/BMW
2009	Coronel/Seat
2010	Hernández/BMW
2011	Poulsen/BMW
2012	Michelisz/BMW
2013	Nash/Chevrolet
2014	Engstler/BMW
2015	Michelisz/Honda
2016	Bennani/Citroën

(Stand: 11.12.2016/Arno Wester)

Rallye-WM

M-Sport mit Ogier oder Mikkelsen

Von REINER KUHN

Weil ihr Fahrertrio noch nicht feststeht, zeigt M-Sport sein neues World Rally Car auf Basis des frisch vorgestellten Ford Fiesta ohne Sponsor-Aufschriften. Klar dagegen: Entweder der Welt- oder Vizemeister wechselt von VW zu M-Sport.

In blütenweißem Kleid präsentiert M-Sport seinen neuen Werkswagen. «Nachdem ich den neuen Ford Fiesta WRC selbst gefahren bin, kann ich behaupten, dass es eines der eindrucksvollsten Fahrzeuge ist, das wir je gebaut haben. Es ist toll zu fahren, hört sich fantastisch an und sieht sensationell aus», freut sich Boss Malcolm Wilson über die neueste Schöpfung seiner Firma, von der er sich viel verspricht. «2017 wollen wir um Siege fahren.» Mit Sébastien Ogier wäre das sicher leichter. Doch der heftig um-

worbene Weltmeister zögert noch mit seiner Unterschrift. «Wir stehen in engem Kontakt. Aber so sehr ich es hoffe, ich weiß nicht, ob er zu uns», verrät Wilson in einem Telefonat mit MSA. Die Überraschung: Anders als noch vor wenigen Tagen ist Andreas Mikkelsen nun doch ein Thema. «Ich lehne mich, denke ich, nicht aus dem Fenster, wenn ich sage: Einer von beiden wird in einem unserer drei Autos sitzen!», legt sich Wilson fest.

Am Donnerstag herrscht Klarheit. Denn am 15. Dezember ist Nennschluss für den WM-Auftakt in Monte Carlo. Dann wird man nicht nur wissen, ob nun der Welt- oder der Vizemeister von VW zu M-Sport wechselte, sondern wer dessen Werkskollegen sind.

Camilli im R5?

Sicher sei, dass der schnelle und nach starker Saison nochmals gereifte Ott Tänak vom DMack-WRC in einen Michelin-bereif-

ten Fiesta aufrückt. Zudem wird M-Sport aufgrund der Regeländerung, dass die beiden besten von drei Autos eines Teams in der Herstellerwertung punkten, den DMack-Fiesta WRC ins Werksteam integrieren. In dem

soll nach toller WRC2-Saison und dem Meistertitel in Großbritannien (mit DMack) Elfyn Evans sitzen. Mit Teamleader Ogier oder Mikkelsen bliebe damit vorerst kein Platz für Eric Camilli. Der in der vergangenen

Saison enttäuschende Hoffnungsträger müsste dann in einem 2016er-Auto in der neuen WM-Trophy – oder wahrscheinlicher – in einem Ford Fiesta R5 in der WRC2 gegen die Skoda-Werksfahrer ran. ♦



«2017 wollen wir um Siege fahren»: Der neue Ford Fiesta WRC macht M-Sport-Boss Wilson Spaß

Rallye-WM

In der WRC-Trophy auf Titeljagd?

Es wird eng, bei der «Monte» noch zwei VW Polo WRC 2017 an den Start zu bringen. Schon deshalb dürfte Al-Attiyah eher in der WRC-Trophy auf Titeljagd gehen.

Wenn einer zeitgleich auf mehreren Hochzeiten tanzen kann, dann Nasser Al-Attiyah. Neben der Rallye Dakar (Siege 2011 und 2015) und dem Marathon-Weltcup (Gewinner 2008) war der Katarer auch in der Produktionswagen-WM (Titel 2006), der

WRC2 (Titel 2014/15) und der FIA-Meisterschaft des Mittleren Ostens (elf Titel!) erfolgreich am Start. Zudem qualifiziert er sich regelmäßig für die Olympischen Spiele und holte 2012 in London im Würfelschießen die Bronzemedaille. Doch sein größter Coup scheint dem flinken Wüstensohn nicht zu gelingen. Denn am Donnerstag ist Nennschluss für die Rallye Monte Carlo, einen Tag später für die WM 2017. Und nur mit einer fixen Herstellereinschreibung könnte der Araber,

dessen Landsleute 17 Prozent des VW-Konzerns gehören, als Kunde(!) zwei VW Polo WRC des Jahrgangs 2017 einsetzen.

Wegen der Dakar könnte Al-Attiyah erst in Schweden ins WRC-Lenkrad greifen. Wahrscheinlicher ist deshalb, dass er, wie gehabt, auf die Winterrallyes verzichtet und beim ersten Schotterlauf in Mexiko ins WM-Geschehen eingreift. Dann aber «nur» im 2016er-Polo WRC, mit dem sein vermeintlicher Teamkollege Sébastien Ogier den vierten WM-Titel feierte. Die

neue WRC-Trophy wäre für den Vielfahrer ideal: Er könnte sieben WM-Läufe raussuchen und hätte beste Titelchancen. ♦ RK



Terminstress: Al-Attiyah

NACHRICHTEN

«Sport1» sendet weiter von der WM

Rallye-WM Der TV-Sender «Sport1» bleibt der Rallye-WM treu. Die Vereinbarung mit der WRC Promoter GmbH gilt bis einschließlich 2018 in Deutschland, Österreich und der Schweiz mit Exklusivrechten für Liveübertragungen. Wie viel davon frei empfangbar oder über den Bezahlsender Sport1+ zu sehen sein wird, ist noch offen.

Von zehn auf acht Läufe gestutzt

Rallye-EM Im ersten Entwurf der Saison 2017 fanden sich zwei offene Termine, die mit Läufen in der Türkei und Belgien (Condroz) aufgefüllt werden sollten (MSa 49). Doch nachdem die Zusammenarbeit scheiterte, finden sich im von der FIA offiziell verabschiedeten EM-Kalender nur noch acht statt bisher zehn EM-Läufe.

Marijan Griebel arbeitet am Aufstieg

Rallye-EM Junior-Europameister Marijan Griebel plant nicht nur den Aufstieg vom Opel Adam R2 in einen R5, sondern sieht seine Zukunft auch weiter auf internationaler Bühne. Statt in der DRM hofft der Pfälzer auf ein Programm in der Rallye-EM. ♦ RK

Rallye-WM

Latvala testet neuen Dienstwagen

Wenige Tage bevor Toyota Anfang der Woche das neue Werksteam vorstellt, hat der neue Teamleader seinen künftigen Dienstwagen getestet. Auf Korsika nahm Jari-Matti Latvala erstmals im Yaris WRC Platz.

Für Geheimniskrämerei bleibt keine Zeit, denn die Zeit drängt – auch und gerade beim neu formierten Toyota Gazoo Werksteam. Jeder zur Verfügung stehende Testtag muss genutzt werden, um jene Fahrer ans Steuer des jungfräulichen Yaris

WRC zu lassen, die bei der WM-Rückkehr des Weltmarktführers die Fahnen hochhalten sollen. Also enterte Ende vergangener



Der Toyota Yaris WRC: Künftiger Arbeitsplatz von Latvala?

Woche auf Korsika Latvala den mit eindrucksvollem Flügelwerk daherkommenden Prototyp. Der mit 169 WM-Starts er-

fahrenste Fahrer profitierte dabei doppelt. Einerseits von Sébastien Ogier, der Toyota nach Proberitt eine Absage erteilte. Zum anderen von Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen, der auf finnische Landsmänner setzt und Latvala den Vorzug vor Vizeweltmeister Andreas Mikkelsen gab. Da beim Saisonauftakt in Monte Carlo (20.–22.1.2017) nur zwei Yaris WRC mit von der Partie sind und Testpilot Juho Hänninen gesetzt ist, wird WRC2-Weltmeister Esepikka Lappi frühestens im April im WRC-Cockpit sitzen. ♦ RK

Motorrad-WM

Sachsenring-GP vorgezogen

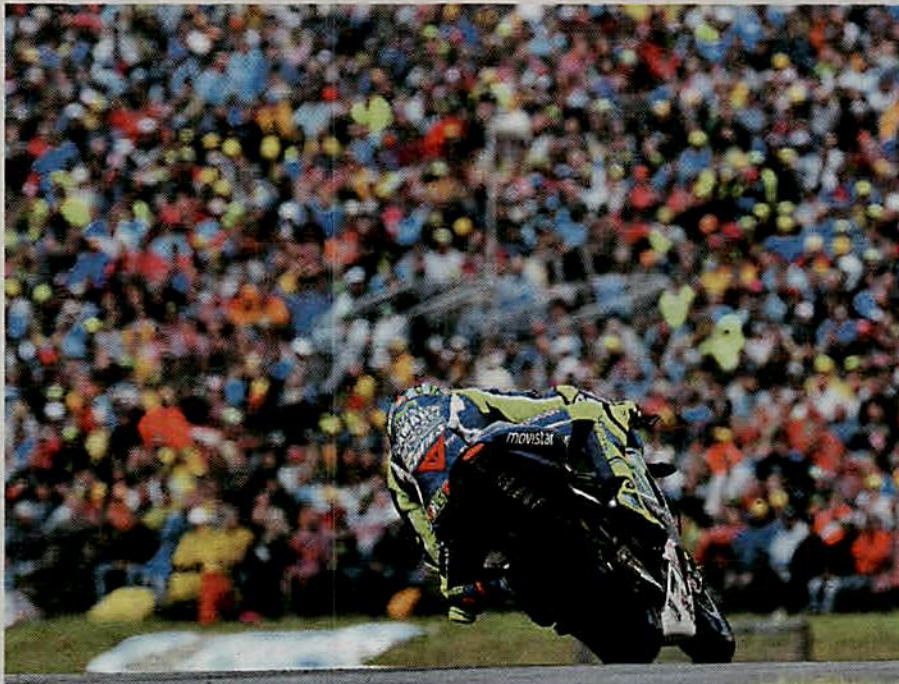
Von IMRE PAULOVITS

Der Traditionstermin des Sachsenring-GP wurde von Mitte Juli auf das erste Juli-Wochenende vorverlegt. Das wirft für die Fans und den Veranstalter gleichermaßen Probleme auf.

Zunächst einmal die gute Nachricht: Die Motorrad-WM genießt in unseren Breiten einen Zulauf wie selten zuvor. Bei den Besucherzahlen rangierten der Grand Prix von Österreich und der von Deutschland auf den ersten beiden Plätzen der Grand-Prix-Saison 2016. Zum Red Bull Ring kamen über das Wochenende 215.850 Zuschauer, zum Sachsenring 212.411 – und das trotz eines verregneten Rennsonntags. Der Österreich-Grand-Prix bekam dazu von der Dorna bei seiner Rückkehr das Prädikat des besten Grand Prix des Jahres. Wenn man dann noch sieht, wie viele deutschsprachige Fans zum WM-Lauf nach Assen und nach Brünn pilgern, ist es klar: Hier sind die treuesten Fans.

Doch gerade die Treue dieser Fans wird mit der letzten Kalendermodifikation auf die Probe gestellt. Denn der Sachsenring-GP wurde um zwei Wochen nach vorn verlegt: Statt am 16. Juli wird er am 2. Juli 2017 stattfinden, gleich am folgenden Wochenende nach dem Assen-GP.

Die Gründe dafür kann man vonseiten der Dorna verstehen. Diese bemüht sich nach Kräften, mit der Formel 1 so wenig Überschneidungen wie mög-



Fans auf dem Sachsenring: Sie werden Valentino Rossi bereits am ersten Juli-Wochenende sehen

lich zu haben. Am 16. Juli findet der Britische Formel-1-Grand-Prix in Silverstone statt, das Wochenende um den 2. Juli ist Formel-1-frei. Dazu kann so den Akteuren eine vierwöchige Sommerpause bis zum Brünng-PG gewährt werden, was sich in der Vergangenheit immer positiv auf deren Leistungen bei den anschließenden Rennen ausgewirkt hat.

Doch was bei den einen für Freude sorgt, stellt andere vor Probleme. In diesem Fall sind es die Fans und die Sachsenring Rennstrecken Management

GmbH, der Veranstalter des Sachsenring-Grand-Prix.

Der Domino-Effekt

Viele Fans hatten ihren Urlaub und ihre Karten bereits gebucht, nun muss umorganisiert werden. Ob es alle schaffen, nur eine Woche nach dem Assen-GP wieder Urlaub zu bekommen, ist fraglich. Auch die Anreise zu zwei Rennen so knapp hintereinander dürfte einige vor nur schwer zu lösende Problem stellen.

Beim Veranstalter ist diese Aussicht nicht die einzige, die

für Kopfschmerzen sorgt. Denn der Grand Prix von Deutschland liegt auch nur zwei Wochen nach dem zweiten großen Motorrad-Event auf dem Sachsenring, dem Sachsenring Classic. Da der Sachsenring im nächsten Jahr sein 90-jähriges Jubiläum feiert, wird dieser besonders groß aufgezogen. Für die Fans aus Sachsen sind beide Veranstaltungen ein Magnet und ein Muss, aber auch hier dürfte es für viele zu einem Problem kommen, weil sie eben so knapp beieinander liegen. Zudem hatte der Veran-

stalter bisher bereits zwei Wochen vor dem Grand Prix mit den Aufbauarbeiten begonnen. Dies wird sich nun wegen der noch stattfindenden Veranstaltung nicht machen lassen, so werden Tribünen und Parkplätze in Akkordarbeit aufgebaut werden müssen.

Natürlich kann sich dies auch positiv auf die 90-Jahr-Feier auswirken, denn auf diese Art kann sie sozusagen auf volle zwei Wochen verlängert werden. Doch so rennsportbegeistert die Region auch ist und so sehr sie vom Deutschland-Grand-Prix lebt, es gibt in Hohenstein-Ernstthal auch andere Dinge als den Motorsport. «Der Marktplatz in Hohenstein-Ernstthal ist auch das Ziel vieler Hochzeiten. Und das erste Juli-Wochenende ist da auch besonders beliebt», weiß Judith Pieper-Köhler von der SRM. «Jetzt sind diese Leute vor den Kopf gestoßen worden, denn jetzt können sie den Marktplatz nicht mehr nutzen.» Das Gleiche gilt für viele andere Veranstaltungen in der Umgebung, die sich alle nach dem Deutschland-GP gerichtet haben.

Hotelbetreiber stehen nun auch vor Problemen, denn sie hatten das Grand-Prix-Wochenende für den WM-Tross geblockt, aber eben wegen anderer Veranstaltungen nicht das erste Juli-Wochenende. Aber wo ein Wille ist, ist auch ein Weg – und bei so viel Enthusiasmus, wie man ihn beim Sachsenring-GP erlebt, sollte bis zum ersten Juli-Wochenende wieder alles eitel Sonnenschein sein. ♦

Superbike-WM

Neue Quali- und Startordnung

Die ersten Startreihen des zweiten Superbike-Rennens werden nächstes Jahr nach dem Ergebnis des ersten Rennens ermittelt. Das war aber nur eine der Entscheidungen des letzten Superbike Commission Meetings.

Man will die Superbike-WM mehr vom Grand Prix abheben, und so versuchen die Zuständigen immer mehr individuelle Aspekte zu finden, die auch für mehr Spannung sorgen könnten. So wird sich die Startaufstellung des zweiten Rennens an einem jeweiligen Wochenende nach dem Ergebnis des ersten Rennens richten. Aber

nicht eins zu eins. Der Sieger des ersten Laufs stellt sich auf Startposition 9, der Zweite auf Position 8 und der Dritte auf Position 7. Die zweite Startreihe und die dritte Startreihe stellen die Fahrer, die das erste Rennen auf den Plätzen 4 bis 9 beendet haben. Ab der vierten Startreihe stehen die Fahrer so, wie sie zum ersten Rennen gestartet sind. Dies wird in den ersten Runden sicherlich für einige spektakuläre Überholmanöver sorgen.

Aus technischer Sicht dürfen ab nächstem Jahr die Sensoren in der Airbox frei gewählt werden. Dazu dürfen auch die Teile des variablen Ansaugtraktes, wenn diese bei dem homolo-

gierten Modell vorhanden sind, gegen verstärkte ausgetauscht werden.

Die Rennen der Supersport-600-WM werden Flag-to-Flag sein, dafür werden aber die Achsen und die mit ihnen verbundenen Teile, sowie die Aufhängung des vorderen Schutzbleches freigegeben, damit schnellere und sicherere Radwechsel möglich werden.

Die Superstock-1000-Klasse bekommt ab 2017 den Titel einer Europameisterschaft. Wegen der Supersport-300-WM wird es einen neuen Zeitplan für das Wochenende geben. Pro Klasse werden zwei Wildcards zugelassen, sie müssen sich 90 Tage vorher anmelden. ♦ IP



Der Sieger des ersten Rennens muss im zweiten von P9 starten

Top oder Flop?

Gewinner und Verlierer

Jorge Lorenzo und Marc Márquez


Die zwei spanischen Ausnahmetalente lieferten sich auch dieses Jahr wieder einige mitreißende Zweikämpfe. Doch Lorenzo startete als Weltmeister mit einem klar überlegenen Motorrad in die Saison, während Márquez und noch mehr die Honda-Ingenieure erst einmal ihre Probleme mit der Umstellung auf die Marelli-Einheitssoftware und die Michelin-Reifen hatten. Trotzdem war es ab Saisonmitte Marc Márquez, der von Sieg zu Sieg eilte und seinen Titel zurückeroberte, während Jorge Lorenzo vor allem in den Rennen, bei denen die Grip-Verhältnisse schlechter wurden, einen Rückschlag nach dem anderen verkraften musste und schließlich nur WM-Dritter wurde. Mit einem überlegenen Sieg beim Finale und den schnellen Zeiten beim ersten Test mit der Ducati zeigte er aber, dass ihn niemand abschreiben sollte

Héctor Barberá und Stefan Bradl


Der spanische Ducati-Privatier und der deutsche Aprilia-Werksfahrer begegneten sich in den Rennen regelmäßig. Doch obwohl Barberá bei zwei Rennen mit der Werks-Ducati nicht ins Ziel kam, bekommt er bei Avintia für 2017 die diesjährige Werksmaschine, während Bradl trotz einiger Highlights keinen Platz mehr in der MotoGP fand und in die Superbike-WM wechseln musste. Doch bei Tests kam er gleich gut klar und ist mit der neuen Werks-Honda ein heißer Kandidat für Siege

Maverick Viñales und Aleix Espargaró


Die beiden Suzuki-Werksfahrer bekämpften sich bei einigen Rennen erbittert. Viñales kam aber gleich bestens mit den Michelin-Reifen klar, Espargaró brauchte lange, bis er sein Bike auf sie abgestimmt hatte. In Le Mans holte Viñales den ersten Podestplatz für Suzuki seit deren Rückkehr, in Silverstone den ersten Sieg. So wurde er für 2017 vom Yamaha-Werksteam verpflichtet, während Espargarós Suzuki-Vertrag nicht verlängert wurde und er bei Aprilia Unterschlupf fand

EXTRA
MOTOR
SPORT
aktuell



Automobil

RACER DES JAHRES

in Kooperation mit



Wählen Sie die Besten: Marken, Modelle & Fahrer 2016

Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!

 Audi		 CITROËN		
	 B M W		 Mercedes-Benz	
 TOYOTA		 PORSCHE		
	 Ferrari			

Marken L - Z

	markenspezifische Kategorien								markenspezifische Kategorien									
	Formel 1	Formelsport	Formel E	Sportwagen	Tourenwagen	Nürburgring	Langstrecke	Rallye	Markenpokale	Formel 1	Formelsport	Formel E	Sportwagen	Tourenwagen	Nürburgring	Langstrecke	Rallye	Markenpokale
Lamborghini 27				D 27				H 27	Porsche 44				D 44		F 44	G 44	H 44	
Lexus 28				D 28					Radical 45				D 45					H 45
Manor 29	A 29								Red Bull 46	A 46								
Maserati 30				D 30					Renault 47	A 47	B 47	C 47	D 47				G 47	H 47
Mazda 31		B 31		D 31	E 31				Riley 48				D 48					
McLaren 32	A 32			D 32					Sauber 49	A 49								
Mecachrome 33		B 33							Schaeffler 50			C 50	D 50	E 50				
Mercedes 34	A 34	B 34		D 34	E 34	F 34			Seat 51					E 51				H 51
Mini 35					E 35		G 35	H 35	Skoda 52								G 52	H 52
Mitsubishi 36							G 36		Subaru 53					E 53	F 53	G 53		
Multimatic 37				D 37					Suzuki 54									H 54
Mygale 38		B 38							Tatuus 55		B 55							
Nissan 39				D 39	E 39	F 39			Toro Rosso 56	A 56								
Onroak 40				D 40					Toyota 57		B 57		D 57	E 57	F 57	G 57	H 57	
Opel 41					E 41	F 41	G 41	H 41	Volkswagen 58		B 58			E 58		G 58	H 58	
Oreca 42				D 42	E 42		G 42		Volvo 59					E 59				
Peugeot 43					E 43		G 43		Williams 60	A 60		C 60						

ANZEIGE

www.KWsuspensions.de

Wählen Sie die Modelle 2016!

Auf dieser und der folgenden Doppelseite haben wir die 55 Wahlkandidaten der Rubrik «Modelle» aufgelistet. Dabei handelt es sich um eine Auswahl

der wichtigsten EU-Neuwagen-Modelle und ihrer Rennsport-Ableger. Bitte wählen Sie innerhalb dieser fünf Kategorien Ihren jeweiligen Favoriten.

J Minicars
K Kleinwagen
L Kompaktklasse
M Mittelklasse
N Sportwagen/Luxusklasse



J) Minicars



Serienmodell
Fiat/Abarth
 500/595/695

Serienmodell
Kia
 Picanto

Serienmodell
Opel
 Adam

Serienmodell
Renault
 Twingo



Renneinsatz 1
Rallye
 Diverse
J 1-1

Renneinsatz 1
Markenpokal
 Kia Lotos Cup
J 2-1

Renneinsatz 1
Rallye
 ERC, DRM etc.
J 3-1

Renneinsatz 1
Tourenwagen
 Eset V4 Cup
J 4-1



Renneinsatz 2
Markenpokal
 Trofeo Abarth
J 1-2

Renneinsatz 2
Markenpokal
 Opel Rallye C.
J 3-2

Renneinsatz 2
Rallye
 Diverse
J 4-2

K) Kleinwagen



Serienmodell
Audi
 A1/S1

Serienmodell
Citroen
 C-Elysee

Serienmodell
DS
 3

Serienmodell
Ford
 Fiesta

Serienmodell
Hyundai
 i20

Serienmodell
Mini
 JCW/
 Countryman

Serienmodell
Peugeot
 208/2008

Serienmodell
Renault
 Clio



Renneinsatz 1
Rallye
 Rallycross
K 1-1

Renneinsatz 1
Tourenwagen
 WTCC
K 2-1

Renneinsatz 1
Rallye
 WRC, WRX...
K 3-1

Renneinsatz 1
Rallye
 WRC, WRX...
K 4-1

Renneinsatz 1
Rallye
 WRC
K 5-1

Renneinsatz 1
Rallye
 Rally Raid
K 6-1

Renneinsatz 1
Rallye (208)
 ERC, DRM etc.
K 7-1

Renneinsatz 1
Tourenwagen
 DTC etc.
K 8-1



Renneinsatz 2
Markenpokal
 Cit. Racing Tr.
K 3-2

Renneinsatz 2
Tourenwagen
 DTC etc.
K 4-2

Renneinsatz 2
Tourenwagen
 DTC etc.
K 6-2

Renneinsatz 1
Rallye (208)
 Rally Raid
K 7-2

Renneinsatz 2
Rallye
 Diverse
K 8-2



Renneinsatz 3
Markenpokal
 Div. Mini Chall.
K 6-3

Renneinsatz 3
Markenpokal
 Clio Cup
K 8-3

ANZEIGE



street comfort





























www.KWsusensions.de

K) Kleinwagen

 Serienmodell Seat Ibiza	 Renneinsatz 1 Rallye WRX K 9-1	 Renneinsatz 2 Markenpokal Ibiza Cup Ital. K 9-2	
 Serienmodell Skoda Fabia	 Renneinsatz 1 Rallye WRC, ERC etc. K 10-1		
 Serienmodell Suzuki Swift	 Renneinsatz 1 Markenpokal Suzuki Cup K 11-1		
 Serienmodell Toyota Yaris	 Renneinsatz 1 Rallye R1, WRC 2017 K 12-1		
 Serienmodell Volkswagen Polo	 Renneinsatz 1 Rallye WRC, WRX K 13-1		

L) Kompaktklasse





 Serienmodell Alfa Romeo Giulietta	 Renneinsatz 1 Tourwagen TCR L 1-1			
 Serienmodell Audi A3/S3/RS 3	 Renneinsatz 1 Rallye Rallycross L 2-1	 Renneinsatz 2 Tourwagen BTCC, DTC L 2-2	 Renneinsatz 3 Langstrecke Nürburgring L 2-3	
 Serienmodell BMW 1er/2er	 Renneinsatz 1 Tourwagen BTCC L 3-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring L 3-2	 Renneinsatz 3 Markenpokal M235i Cup L 3-3	
 Serienmodell Ford Focus	 Renneinsatz 1 Rallye WRX L 4-1	 Renneinsatz 2 Tourwagen TCR etc. L 4-2		
 Serienmodell Honda Civic	 Renneinsatz 1 Tourwagen WTCC, TCR L 5-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring L 5-2		
 Serienmodell Kia Cee'd/ Procee'd	 Renneinsatz 1 Tourwagen DTC, TCR L 6-1			
 Serienmodell Lada Vesta	 Renneinsatz 1 Tourwagen WTCC L 7-1			
 Serienmodell Mitsubishi Lancer	 Renneinsatz 1 Rallye Diverse L 8-1			
 Serienmodell Opel Astra	 Renneinsatz 1 Tourwagen TCR L 9-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring L 9-2	 Renneinsatz 3 Markenpokal Astra OPC C. L 9-3	

ANZEIGE














Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2016“ wird präsentiert von

SONAX

L) Kompaktklasse

 Serienmodell Peugeot 308	 Renneinsatz 1 Tourenwagen TCR L 10-1			
 Serienmodell Seat Leon	 Renneinsatz 1 Tourenwagen TCR, ETCC L 11-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring L 11-2	 Renneinsatz 3 Markenpokal Leon Eurocup L 11-3	
 Serienmodell Skoda Octavia	 Renneinsatz 1 Markenpokal Octavia Cup L 12-1			
 Serienmodell Subaru WRX STi	 Renneinsatz 1 Tourenwagen TCR L 13-1	 Renneinsatz 2 Rallye Diverse L 13-2	 Renneinsatz 3 Langstrecke Nürburgring L 13-3	
 Serienmodell Volkswagen Beetle	 Renneinsatz 1 Rallye Rallycross L 14-1			
 Serienmodell Volkswagen Golf	 Renneinsatz 1 Tourenwagen TCR L 15-1	 Renneinsatz 1 Langstrecke Nürburgring L 15-2		

M) Mittelklasse

 Serienmodell Audi A5/S5/RS 5	 Renneinsatz 1 Tourenwagen DTM M 1-1			
 Serienmodell BMW 3er/4er	 Renneinsatz 1 Tourenwagen DTM M 2-1	 Renneinsatz 2 Sportwagen GT4 M 2-2		
 Serienmodell Ford Mondeo (Fusion)	 Renneinsatz 1 Tourenwagen NASCAR M 3-1			
 Serienmodell Mercedes C-Klasse/ C-Kl. Coupé	 Renneinsatz 1 Tourenwagen DTM M 4-1			
 Serienmodell Subaru Levorg	 Renneinsatz 1 Tourenwagen BTCC M 5-1			
 Serienmodell Volvo S 60	 Renneinsatz 1 Tourenwagen WTCC etc. M 6-1			

N) Sportwagen/Luxusklasse

 Serienmodell Aston Martin Vantage	 Renneinsatz 1 Sportwagen WEC etc. N 1-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring N 1-2		
 Serienmodell Audi TT	 Renneinsatz 1 Markenpokal TT Cup N 2-1			

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2016“ wird präsentiert von **SONAX**

N) Sportwagen/Luxusklasse

 Serienmodell Audi R8	 Rennensatz 1 Sportwagen GT3 N 3-1	 Rennensatz 2 Langstrecke Nürburgring N 3-2	 Rennensatz 2 Markenpokal R8 LMS Cup N 3-3
 Serienmodell Bentley Continental GT	 Rennensatz 1 Sportwagen GT3 N 4-1	 Rennensatz 2 Langstrecke Nürburgring N 4-2	
 Serienmodell BMW 6er/M6	 Rennensatz 1 Sportwagen ISCC, GT3 N 5-1	 Rennensatz 2 Langstrecke Nürburgring N 5-2	
 Serienmodell Chevrolet Corvette	 Rennensatz 1 Sportwagen LM, GT3 etc. N 6-1		
 Serienmodell Ferrari 458/488 GTB	 Rennensatz 1 Sportwagen WEC, GT3 N 7-1	 Rennensatz 2 Langstrecke Nürburgring N 7-2	 Rennensatz 3 Markenpokal Ferrari Chall. N 7-3
 Serienmodell KTM X-Bow	 Rennensatz 1 Sportwagen GT4 N 8-1	 Rennensatz 2 Langstrecke Nürburgring N 8-2	 Rennensatz 3 Markenpokal X-Bow Battle N 8-3
 Serienmodell Lamborghini Huracán	 Rennensatz 1 Sportwagen GT3 N 9-1	 Rennensatz 2 Langstrecke Nürburgring N 9-2	 Rennensatz 2 Markenpokal Super Trofeo N 9-3
 Serienmodell Lexus RC/RC F	 Rennensatz 1 Sportwagen Super GT N 10-1	 Rennensatz 2 Langstrecke Nürburgring N 10-2	
 Serienmodell McLaren 570S	 Rennensatz 1 Sportwagen GT4 N 11-1		
 Serienmodell McLaren 650S	 Rennensatz 1 Sportwagen GT3 N 12-1		
 Serienmodell Mercedes AMG GT3	 Rennensatz 1 Sportwagen GT3 N 13-1	 Rennensatz 2 Langstrecke Nürburgring N 13-2	
 Serienmodell Nissan GT-R	 Rennensatz 1 Sportwagen Super GT, GT3 N 14-1	 Rennensatz 2 Langstrecke Nürburgring N 14-2	
 Serienmodell Porsche Cayman	 Rennensatz 1 Sportwagen GT4 N 15-1	 Rennensatz 2 Langstrecke Nürburgring N 15-2	 Rennensatz 3 Markenpokal Caym. GT4 Tr. N 15-3
 Serienmodell Porsche 911/911 GT3	 Rennensatz 1 Sportwagen WEC, GT3 etc. N 16-1	 Rennensatz 2 Rallye Diverse N 16-2	 Rennensatz 3 Markenpokal Porsche Cups N 16-3
 Serienmodell Toyota GT86	 Rennensatz 1 Rallye Diverse N 17-1	 Rennensatz 2 Langstrecke Nürburgring N 17-2	 Rennensatz 3 Markenpokal Div. 86-Cups N 17-3

ANZEIGE



gewindefahrwerke
www.KWsuspensions.de



Wählen Sie die Fahrer 2016!

Auf diesen beiden Seiten stehen 135 Automobil-Rennfahrer für Sie zur Wahl. Die MSA-Redaktion hat für Sie eine alphabetisch sortierte Vorauswahl getroffen. Sollte Ihr Favorit

fehlen, können Sie ihn/sie als «Fahrer nach Wahl» wählen. Die acht Kategorien lauten:

O Formel 1
P Formelsport
Q Formel E

R Sportwagen
S Tourenwagen
T Langstrecke Nürburgring
U Rallye
V Markenpokale
W Nachwuchsfahrer



O) Formel 1

001 Fernando Alonso E/Formel 1	002 Valtteri Bottas FIN/Formel 1	003 Jenson Button GB/Formel 1	004 Romain Grosjean F/Formel 1	005 Lewis Hamilton GB/Formel 1	006 Nico Hülkenberg D/Formel 1	007 Felipe Massa BR/Formel 1	008 Sergio Pérez MEX/Formel 1
009 Kimi Räikkönen FIN/Formel 1	010 Daniel Ricciardo AUS/Formel 1	011 Nico Rosberg D/Formel 1	012 Carlos Sainz Jr. E/Formel 1	013 Max Verstappen NL/Formel 1	014 Sebastian Vettel D/Formel 1	015 Pascal Wehrlein D/Formel 1	016 Fahrer nach Wahl

P) Formelsport

P01 René Binder A/Formel 3.5 V8	P02 Ralph Boschung CH/GP3	P03 Louis Delétraz CH/Formel 3.5 V8	P04 Pierre Gasly F/GP2	P05 Ant. Giovinazzi I/GP2	P06 Maxim. Günther D/Formel-3-EM	P07 Marv. Kirshhöfer D/GP2	P08 Charles Leclerc MC/GP3
P09 André Lotterer D/Super Formula	P10 J.-P. Montoya CO/IndyCar	P11 Simon Pagenaud F/IndyCar	P12 Will Power AUS/IndyCar	P13 Alexander Rossi USA/IndyCar	P14 Lance Stroll CDN/F3-EM	P15 Stoffel Vandoorne B/Super Formula	P16 Fahrer nach Wahl

Q) Formel E

Q01 Daniel Abt D/Formel E	Q02 Sam Bird GB/Formel E	Q03 Sébastien Buemi CH/Formel E	Q04 J. d'Ambrosio B/Formel E	Q05 Lucas di Grassi BR/Formel E	Q06 Loic Duval F/Formel E	Q07 A. Félix da Costa P/Formel E	Q08 Robin Frijns NL/Formel E
Q09 Nick Heidfeld D/Formel E	Q10 Nelson Piquet Jr. BR/Formel E	Q11 Nicolas Prost F/Formel E	Q12 Felix Rosenqvist S/Formel E	Q13 Stéph. Sarrazin F/Formel E	Q14 Bruno Senna BR/Formel E	Q15 Jean-Eric Vergne F/Formel E	Q16 Fahrer nach Wahl

R) Sportwagen

R01 Dom. Baumann A/BGTS	R02 Timo Bernhard D/WEC	R03 Maxim. Buhk D/BGTS	R04 C. de Phillippi USA/GT Masters	R05 Romain Dumas F/WEC	R06 Marcel Fässler CH/WEC	R07 Enzo Ide B/BGTS	R08 Neel Jani CH/WEC
R09 Heikki Kovalainen FIN/Super GT	R10 Côme Ledogar F/BGTS	R11 Marc Lieb D/WEC	R12 Christopher Mies D/GT Masters	R13 Dirk Müller D/24h Le Mans	R14 Nicki Thiim D/WEC	R15 Mark Webber AUS/WEC	R16 Fahrer nach Wahl

ANZEIGE



clubsport



www.KW suspensions.de

S) Tourenwagen

S01 Stefano Comini CH/TCR	S02 Josh Files GB/TCR	S03 R. Göransson S/STCC	S04 Jimmie Johnson USA/NASCAR	S05 José María López RA/WTCC	S06 Niklas Mackschin D/ETCC	S07 Tiago Monteiro P/WTCC	S08 Edoardo Mortara I/DTM
S09 Yvan Muller F/WTCC	S10 Kris Richard CH/ETCC	S11 Gordon Shedden GB/BTCC	S12 Sh. van Gisbergen NZ/Supercars	S13 Milenko Vukovic CH/DTC	S14 Robert Wickens CDN/DTM	S15 Marco Wittmann D/DTM	S16 Fahrer nach Wahl

T) Langstrecke Nürburgring

T01 Uwe Alzen D/VLN+24h	T02 Lance D. Arnold D/VLN+24h	T03 A. Christodoulou GB/24h	T04 Maro Engel D/24h	T05 Marc Hennerici D/VLN	T06 Christian Krognos N/VLN	T07 Manuel Metzger D/24h	T08 Alexander Mies D/VLN
T09 Jörg Müller D/VLN+24h	T10 Sabine Schmitz D/VLN+24h	T11 Bernd Schneider D/24h	T12 Michael Schrey D/VLN	T13 Frank Stippler D/VLN+24h	T14 Volker Strycek D/VLN+24h	T15 Nico Verdonck NL/VLN	T16 Fahrer nach Wahl

U) Rallye

U01 Sébastien Carron CH/SRM	U02 Mattias Ekström D/WRX	U03 K. Kajetanowicz PL/ERC	U04 Fabian Kreim D/DRM	U05 Armin Kremer D/WRC2	U06 Esapekka Lappi FIN/WRC2	U07 Sébastien Loeb F/Rally Raid	U08 Kris Meeke GB/WRC
U09 H. Neubauer A/ÖRM	U10 Thierry Neuville B/WRC	U11 Sébastien Ogier F/WRC	U12 Hayden Paddon NZ/WRC	U13 S. Peterhansel F/Rally Raid	U14 Ch. Riedemann D/DRM	U15 Ott Tänak EST/WRC	U16 Fahrer nach Wahl

V) Markenpokale

V01 Matteo Cairoli I/Supercup	V02 Dino Calcum D/Clio Cup	V03 Chr. Engelhart D/Porsche Cups	V04 Steffen Faas D/X-Bow Battle	V05 Björn Grossmann D/Ferrari Chall.	V06 Niels Langeveld NL/Leon Eurocup	V07 J. Lappalainen S/Audi TT Cup	V08 Dennis Lind DK/Trofeo Lamb.
V09 Thomas Löfflad D/Ferrari Chall.	V10 Dennis Marschall D/Audi TT Cup	V11 Nico Menzel D/Carr. Cup Asia	V12 Sven Müller D/Porsche Cups	V13 Stian Paulsen DK/Leon Eurocup	V14 H. Schlegelmilch LV/Trofeo Lamb.	V15 Sheldon vd Linde ZA/Audi TT Cup	V16 Fahrer nach Wahl

W) Nachwuchs

W01 David Beckmann D/Formel 3	W02 H. de Sadeleer CH/F. Renault	W03 Mariljan Griebel D/JWRC	W04 Ferd. Habsburg A/F. Renault	W05 Mathieu Jaminet F/Supercup	W06 Tobias Just D/Citroen Trophy	W07 Philipp Knof D/DRM	W08 T. Lautenschlager D/TCR
W09 Joey Mawson AUS/Formel 4	W10 Nicklas Nielsen S/F4 & TT Cup	W11 Lando Norris GB/F. Renault	W12 Dennis Olsen N/Carrera Cup	W13 M. D. Ortmann D/Formel 4	W14 Mick Schumacher D/Formel 4	W15 Julius Tannert D/ERC	W16 Fahrer nach Wahl

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2016“ wird präsentiert von

SONAX

VOLLGAS-

1 x 1 VIP-Rennbesuch für zwei bei der Formel E

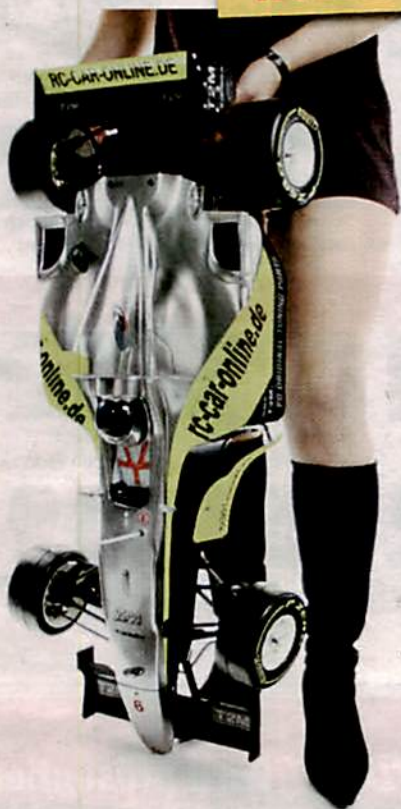
1. Preis

Schaeffler ist exklusiver Technologiepartner des Formel-E-Teams ABT Schaeffler Audi Sport und seit der Stunde null in der rein elektrischen Rennserie aktiv. Den aktuellen Antriebsstrang aus Motor und Getriebe hat Schaeffler – wie auch in der Vorsaison – zusammen mit Abt entwickelt. Der Gewinner des Hauptpreises und eine Begleitung erleben den deutschen ePrix in Berlin mit VIP-Karten, Blick hinter die Kulissen und besten Tribünenplätzen hautnah. Inbegriffen sind Tickets, Boxenföhrung, Handshake mit den Fahrern und Verpflegung. «Hotelkosten und Anreise sind nicht inbegriffen». Mit diesem Hauptpreis sind Sie ganz nah dran an der immer beliebteren Serie und erhalten einen exklusiven Einblick.
Wert: 3500,- Euro
www.schaeffler.com



1 x 1 RC-Car Formel 1

Ein echtes Männerspielzeug erwartet den Gewinner des 4. Preises. Das über einen Meter lange Formel-1-RC-Car von FG/T2M aus Frankreich (www.fg-modellsport.fr) im Maßstab 1:5 hat einen 26-ccm-Verbrennungsmotor und kommt aus dem Stand in unter 4 Sekunden auf 100 km/h. Unter der Hülle verbirgt sich feinste Technik: Das Fahrwerk ist auf einem hochfesten 5-mm-Alu-Chassis aufgebaut. Die Vorder- und Hinterachse besteht aus Doppel-Dreiecksquerlenkern, die durch zusätzliche Spurstangen unterstützt werden. Damit können Sie im Handumdrehen ihr perfektes Set-up «erfahren». Das Modell ist zudem mit vier Alu-Öldruckstoßdämpfern ausgerüstet und hat eine Pushrod-Aufhängung. Die Kraftübertragung erfolgt über eine Vierbacken-Teflonkupplung auf einen Zahnriemenantrieb, der auch für erhöhte Antriebsleistung ausgelegt ist. Sogar die Felgen und Reifen sind originalgetreu. Mit diesem Preis werden Sie garantiert Ihren Puls beschleunigen.
Wert: 1570,- Euro
www.rc-car-online.de



4. Preis

5. Preis



1 x 1 Reise mit SONAX zu WRX-Star Ken Block

Sonax macht's möglich: Mit etwas Glück sind Sie vom 5.-7. Mai 2017 dabei, wenn die FIA World Rallycross Championship (WRX) bei der DTM in Hockenheim gastiert – oder am 30.09./1.10.2017 am Estering vor den Toren Hamburgs. Mit am Start sind der frischgebackene Sonax-Markenbotschafter Ken Block und das «Hoonigan Racing Division»-Team. Den Ford Focus RS RX der US-Drift-Ikone und des gesamten Teamfuhrparks bringen seit November 2016 Autopflegeprodukte «made in Germany» auf Hochglanz. Als Gewinner erleben Sie, wie der Star aus den mittlerweile neun spektakulären «Gymkhana»-Videos in der WRX in Deutschland glänzt. Sonax lädt Sie und eine Begleitperson ein, Eintrittskarten mit Fahrerlagerzutritt, Hotelübernachtung, Abendessen – alles inklusive.
Wert: ca. 850,- Euro
www.sonax.de

SONAX®

PREISE!

1 x 1 RECARO Pro Racer

Der «RECARO Pro Racer SPG» ist der Rennsitz für Profis mit Siegenspruch und speziell für den Einsatz mit HANS-Systemen entwickelt. Mit dabei ist der FIA-homologierte, flexible Adapter zur Längseinstellung, der noch mehr individuelle Anpassungsmöglichkeiten für Fahrer bietet. Wert: 2110,- Euro
www.recaro-automotive.com



2. Preis

1 x 1 KW Gewindefahrwerk



Spitzentechnologie aus dem Motorsport – auch für Ihr Auto auf der Straße. Das KW Gewindefahrwerk Variante 3 «inox-line» bietet unbegrenzte Individualität für Performance und Komfort. Die Dämpfer sind in Zug- und Druckstufe in 16 bzw. zwölf Klicks unabhängig voneinander einstellbar. Auch eine individuelle, stufenlose Tieferlegung ist möglich. Die Verwendung von beispielsweise Edelstahl-Federbeinen und hochwertigen Dämpfungskomponenten sorgen für eine lange Lebensdauer. Wert: ca. 2000,- Euro
www.kwsuspensions.de

3. Preis

2 x 1 Carrera DIGITAL 132 «Night Contest»



7.-8. Preis

Formel-1-Rennen unter Flutlicht sind etwas ganz Besonderes – mit diesem Preis können Sie Ihr eigenes im heimischen Wohnzimmer veranstalten! Bei der Carrera DIGITAL 132 «Night Contest» treffen die 2015er-Boliden im Maßstab 1:32 von Sebastian Vettel und Lewis Hamilton aufeinander. Wert: je 280,- Euro
www.carrera-toys.de

1 x 1 Satz DOTZ SP5-Räder



Kaum auf der Essen Motor Show vorgestellt, schon können Sie sie gewinnen: Mit der «SP5 dark» bietet DOTZ auf einen Schlag alles, was für einen aggressiven Auftritt des Autos nötig ist. Das moderne Design zeigt sich besonders beim dreidimensionalen Look.

Der reizvolle Farbgegensatz zwischen Gunmetal und poliertem Tiefbett verstärkt diesen Effekt noch. Wert: ab ca. 800,- Euro
www.dotz-wheels.com

6. Preis

So wählen und gewinnen Sie

Auf den vorangegangenen acht Seiten haben wir Ihnen im Rahmen unserer diesjährigen Leserwahl 60 Marken, 55 Modelle und 135 Fahrer aus dem Automobilrennsport vorgestellt. Sie stehen Ihnen in jeweils acht, fünf bzw. neun Einzelkategorien zur Wahl. Pro Einzelkategorie haben Sie eine(!) Stimme, können also 22-mal wählen. «Racer des Jahres 2016» werden die Wahlkandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten.

Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Für die Teilnahme berechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart GmbH und Co. KG sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

Wahrschein ausfüllen

Dieser MSA-Ausgabe 52/2016 ist eine Wahlkarte beigelegt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer persönlichen Favoriten. Wenn Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, können Sie in jeder dieser acht Kategorien auch Ihren ganz persönlichen Favoriten mit seinem Vor- und Nachnamen eintragen.

Preise gewinnen

Die Gewinnspiel-Preise (siehe links) werden unter allen rechtzeitig eingesandten Teilnahmekarten der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl «Racer des Jahres 2016» verlost. Einsendeschluss ist der 10. Januar 2017 (Datum des Poststempels). Sie können auch online mitspielen: www.leserumfragen.de/msa. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Grundsätzlich ausgeschlossen von der Teilnahme sind Zusendungen, die Auftragsunternehmen für ihre Kunden vornehmen. ♦ MSA

MOTOR
SPORT
aktuell

KW clubsport



„Alltagstaugliche Performance
und Fahrwerkstechnik vom
Feinsten machen KW
für uns zur ersten Wahl –
auf der Straße und
auf der Rennstrecke“

**MARTIN &
NICOLAS RAEDER**

Geschäftsführer
Manthey Racing GmbH

WEIL AUF DER
NORDSCHLEIFE DAS
RICHTIGE FAHRWERK
ENTSCHEIDEND IST

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK.

KW automotive GmbH
Aspachweg 14
74427 Fichtenberg
Telefon: +49 7971 9630-0
Telefax: +49 7971 9630-191

KW automotive (Schweiz) AG
Industriestrasse 13
CH-6343 Rotkreuz
Telefon: +41 41 798 11 05
Telefax: +41 41 798 11 06



www.KWsuspensions.de

auf einen Blick

Johann Zarco und Alex Rins



Der 26-jährige Franzose fand in dem fünfeinhalb Jahre jüngeren Spanier einen erbitterten Gegner für das Vorhaben, als erster in der Geschichte der Moto2 seinen WM-Titel zu verteidigen. Während Zarco bei seinem Heim-GP in Le Mans ausfiel, gewann Rins dort und hatte zu diesem Zeitpunkt 31 Punkte Vorsprung auf den Titelverteidiger. Wenn Zarco danach auch zunächst eine Siegesserie startete, konnte Rins seinen Vorsprung bis Aragón wieder egalalisieren. Doch dann brach der Spanier ein, in drei Übersee-Grands-Prix holte er ganze zwei Punkte und verlor gar den zweiten WM-Rang an Tom Lüthi. Auch der Umstieg in die MotoGP verlief bisher klar zugunsten von Zarco. Während der Moto2-Weltmeister bestens mit der Tech3-Yamaha zurechtkam, verletzte sich Rins beim Test mit der Suzuki schwer

Valentino Rossi und Jorge Lorenzo



Nach dem WM-Finale 2015 hatte sich das Verhältnis der beiden Yamaha-Teamkollegen auf Minustemperaturen abgekühlt und taute auch während der Saison kaum auf. Als Lorenzo in Misano dann auf die Härte von Rossis Überholmanöver angesprochen wurde und er meinte, dieser wäre unnötig gewesen, entbrannte wieder ein Streit zwischen den beiden. Die Fans hatten wenig Verständnis für Lorenzo – und auch in der Endabrechnung unterlag er Rossi nach Punkten klar

Brad Binder und Romano Fenati



FOCUS POLLUTION

Zu Saisonbeginn waren der 21-jährige Südafrikaner aus dem Red Bull Ajo Team und der um ein halbes Jahr jüngere Italiener von Sky-VR46 die zwei heißesten Eisen von KTM im WM-Kampf. Doch während Binder dieser Aufgabe in allen Belangen gewachsen war und überlegener Weltmeister wurde, überwarf sich der impulsive Fenati mit seinem Team und wurde entlassen. Für 2017 hat er beim Ongetta-Honda-Team eine Chance für eine Rehabilitation bekommen

MotoGP

Aufwärtstrend bestätigt

Von IMRE PAULOVITS

Dass 2016 eine tolle Grand-Prix-Saison war, spannende Rennen lieferte und Rekorde brach, bleibt allen in Erinnerung. Doch nun hat die Statistik noch etwas anderes geliefert: Die meisten Rennen wurden von so vielen Zuschauern wie noch nie vor Ort verfolgt.

2676632 Zuschauer waren 2016 bei den 18 Rennen der Motorrad-Weltmeisterschaft vor Ort, um Valentino Rossi und Co. live an der Rennstrecke mitzuerleben. Ganz alte Fans mögen sagen: Na und, am alten Sachsenring kamen jedes Jahr bis zu 300 000, und an der Solitude waren es mal über 400 000. Das ist wahr. Aber das waren ganz andere Zeiten. Global genoss die Motorradweltmeisterschaft damals lange nicht die Anerkennung und die Aufmerksamkeit wie heute. Und das ist in einer Zeit, in der sie mit viel mehr Möglichkeiten der Freizeitgestaltung konkurriert, eine Leistung, deren Macher viel Anerkennung verdienen.

Tatsächlich ist es der Dorna gelungen, seit dem Beginn ihrer Vermarkter-Tätigkeit vor 25 Jahren die Zuschauerzahlen fast zu verdreifachen. Seit 1995 führen sie genaue Statistik, damals



Österreich-Grand-Prix auf dem Red Bull Ring: Gleich Nummer-1-Status für den WM-Rückkehrer

hatten sie 1196723 Zuschauer über die Saison. 2005 kletterte diese Zahl erstmals über die Zweimillionen-Marke.

Mit 215850 Zuschauern hatte das Wochenende des zurückgekehrten Österreich-Grand-Prix den größten Menschenauflauf. Allen Gegnern und Saboteuren zum Trotz war die Alpenrepublik nach 19 Jahren Abstinenz regelrecht ausgehungert nach den Stars der Motorrad-WM. Mit 212411 Zuschauern liegt der Sachsenring-GP auf dem zweiten Platz, und das trotz heftigem

Regen am Renntag. Was bei den Sachsen sehr erfreulich ist: Seit 2012 haben sie kontinuierlich steigende Zuschauerzahlen.

Am meisten dazugewonnen haben in den letzten Jahren die Grands Prix von Katar und Malaysia, dies unterstreicht die Arbeit der Dorna in den neuen Märkten. Waren es im Wüstenstaat 2004 noch ganze 5089 Menschen, die sich auf den Weg nach Losail machten, kamen zwölf Jahre später 24866. In Sepang füllten 2001 noch 30184 Zuschauer die kunstvoll an-

gelegten Tribünen, in diesem Jahr 161553.

Nicht alles positiv

In dem Jahr, in dem Valentino Rossi bis zum Finale gegen Jorge Lorenzo kämpfte, waren es mit 2717314 Menschen vor Ort noch ein wenig mehr. Klar Federn lassen musste – wohl durch die Konkurrenz des Red Bull Rings und des schlechten Wetters – der Spitzenreiter von 2015, Brunn, wo dieses Jahr statt 248434 Zuschauern «nur» noch 181705 kamen. ♦

Moto3

Mahindra gibt mächtig Gas



Viel Arbeit über den Winter in der Mahindra-Entwicklungsabteilung

Die zwei Siege durch Francesco Bagnaia haben der indischen Marke viel Auftrieb gegeben, um ihr Entwicklungsprogramm noch mehr zu intensivieren.

Der vierte Gesamtrang von Bagnaia in der WM-Endabrechnung war bislang das mit Abstand beste Ergebnis von Mahindras Renngeschichte. Nun wird in der Entwicklungszentrale im italienischen Besozzo umgesetzt, was Lorenzo Dalla Porta, Albert Arenas, Ja-

kub Kornfeil, Patrik Pulkkinen, Enzo Boulom und Marco Bezzecchi bei ihren Tests in Jerez und Valencia an der 2017er Version Mahindra MGP30 herausgearbeitet haben.

«Die Fahrer haben sich sehr positiv über das neue Motorrad geäußert», freut sich Mahindra-Racing-CEO Mufaddal Choonia. Der Inder verleugnet nicht, dass er sehr viel Hoffnung in die Zukunft mit Max Biaggi setzt, der nächstes Jahr mit Davide Baldini und Alessandro Del Bianco in der Junior-WM antritt. ♦ IP

Moto3

McPhee geht es besser

John McPhee, der bei seinem Sturz auf Phillip Island eine durchstochene Lunge davontrug, wird bald nach Hause fliegen können.

Der Peugeot-Pilot hatte sich bei seinem Sturz in der Spitzengruppe neben der Lungenpunktion und den Rippenbrüchen noch einen komplizierten Bruch an der linken Hand zugezogen. Er war bislang nicht flugtauglich, deshalb hat er die letzten zwei Monate im Krankenhaus in Melbourne verbracht. Zweimal wurde die Hand operiert. Mittlerweile ist das Metall entfernt worden, die Lunge ist geheilt, und der 22-jährige Schotte kann bald in seine Heimat fliegen.

«Schmerzen habe ich keine mehr, und dass meine Lunge noch nicht ganz in Ordnung ist, merke ich erst, wenn ich versuche, wieder etwas Training zu machen», gibt McPhee zu. «Es wird aber von Tag zu Tag besser. Wenn ich zu Hause bin, lasse ich mich noch einmal untersuchen, aber ich denke, ich bin bestens

behandelt worden.» Aber wie ist es, wenn man zwei Monate lang in einem Krankenhaus auf der anderen Seite der Erdkugel liegt? McPhee nahm cool: «Die ersten Wochen hatte ich zum Glück viel Besuch, ich konnte mich aber auch nicht bewegen. Danach durfte ich auch mal raus und habe mir Melbourne angesehen. Aber ich kann es kaum erwarten, dass ich endlich wieder zu Hause bin.» ♦ IP



McPhee: Bald wieder Schottland

NACHRICHTEN

Ab 2017 keine Intermediates mehr

MotoGP Michelin hatte mit viel Elan Intermediates für die MotoGP-Klasse entwickelt, aber nach einer Saison ist man zu der Erkenntnis gekommen, dass sich der Aufwand nicht lohnt. Nachdem die Sicherheitsexperten Loris Capirossi und Franco Uncini sich bei den Fahrern vergewissert haben, wurde beim letzten Grand Prix Commission Meeting beschlossen, dass sie ab 2017 aus dem Sortiment gestrichen werden. Dafür wurde ins Reglement aufgenommen, was Michelin dieses Jahr bei den meisten Rennen auf freiwilliger Basis schon gemacht hat: für vorn und hinten wird jeweils eine zusätzliche Mischung zur Verfügung stehen. Weil die ersten sechs der aktuellen Moto2-WM Onboard-Kameras mitführen müssen, die anderen Fahrer aber nicht, wurde das Gesamtgewicht der Moto2 für Fahrer und Motorrad von 215 auf 217 hochgesetzt. Das zusätzliche Gewicht muss dort angebracht werden, wo bei den anderen die Kameras sitzen. Die Beschränkung der Testtage in der Moto2 und der Moto3 während der Saison auf zehn Tage pro WM-Piloten festgesetzt, die gemeinsamen IRTA-Tests vor und nach der Saison nicht inbegriffen.

Aus Sicherheitsgründen wurde nun auch festgelegt, dass jeder Fahrer, der die Aufwärmrunde hinter dem Safetycar die Startaufstellung erreicht, seinen Platz nicht mehr einnehmen darf, sondern aus der Boxengasse starten muss. Die Geldstrafe für das Überschreiten der erlaubten Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse wurde von 150 auf 200 Euro erhöht. Mehrfachtätern droht eine noch höhere Strafe. ♦ IP

KOMPAKT

»»»

MotoGP Das Honda-Werksteam und der spanische Mineralöl-Gigant Repsol haben ihre Zusammenarbeit bis Ende 2018 verlängert. Dies gilt nicht nur für das Sponsoring, sondern auch für gemeinsame Entwicklungsprojekte.

»»»

MotoGP Wenn Jorge Lorenzo auch seinen WM-Titel verloren hat, der Stimmung bei seinem alljährlichen Fan Club Dinner tat dies keinen Abbruch. ♦ IP

Statistik 2016

Brad Binder räumte alles ab

MOTO3 / Saisonstatistik 2016



Fahrer	Fahrzeug/Team	Rennen	Quali	Punkte	Platzierungen	Katar	Argentinien	Amerikas	Spanien	Frankreich	Italien	Katalonien	Niederlande	Deutschland	Österreich	Tschechien	Großbritannien	San Marino	Aragon	Japan	Australien	Malaysia	Valencia		
1. Brad Binder (RSA)	Red Bull Aki Ajo, KTM	18	17	16	5.1	319	17.7	2	3	3	1	1	2	12	8	2	NC	1	1	2	2	1	17	1	
2. Enea Bastianini (I)	Gresini Moto3, Honda	15	13	12	3.5	177	11.8	5	17	6	8	-	12	3	NC	3	3	4	7	2	3	1	NS	-	4
3. Jorge Navarro (E)	Estrella Galicia 0,0, Honda	17	11	11	6.8	150	8.8	7	2	2	4	3	NC	1	-	7	NC	10	NC	NC	1	NC	NC	NC	9
4. Francesco Bagnaia (I)	Pull & Bear Aspar, Mahindra	17	14	11	12.1	145	8.5	3	23	14	3	12	3	NC	1	10	11	NC	2	21	16	6	NS	1	NC
5. Joan Mir (E)	Leopard Racing, KTM	17	14	13	13.1	144	8.5	12	5	NC	6	25	7	8	8	NC	1	8	9	3	5	9	NS	NC	2
6. Fabio Di Giannantonio (I)	Gresini Moto3, Honda	17	16	12	16.8	134	7.9	26	25	17	NC	17	2	9	2	5	8	3	6	10	4	5	NS	15	5
7. Nicolò Bulega (I)	Sky Racing VR46, KTM	17	14	12	8.6	129	7.6	6	18	10	2	5	8	5	7	NC	9	9	5	4	NC	3	NS	NC	17
8. Jakub Kornfeil (CZ)	Drive M7 SIC, Honda	17	16	14	15.9	112	6.9	10	9	11	5	9	17	10	13	4	19	6	15	5	NC	13	NS	2	7
9. Andrea Locatelli (I)	Leopard Racing, KTM	18	13	9	15.3	96	5.3	21	4	5	NC	10	NC	19	NC	2	13	NC	14	6	17	NC	2	5	20
10. Romano Fenati (I)	Sky Racing VR46, KTM	9	8	6	6.1	93	10.3	4	20	1	7	2	NC	4	4	18	NS	-	-	-	-	-	-	-	-
11. Nicolò Antonelli (I)	Ongetta-Rivacold, Honda	17	13	11	12.6	91	5.4	1	10	NC	NC	8	4	20	5	NS	18	5	NS	11	14	10	NC	12	16
12. Philipp Öttl (D)	Schedl GP Racing, KTM	17	15	13	12.7	85	5.0	9	15	4	10	NC	-	17	11	17	5	15	12	8	10	4	14	NC	8
13. Fabio Quartararo (F)	Leopard Racing, KTM	18	15	12	12.0	83	4.6	13	13	13	NC	6	5	7	NC	23	4	21	NC	18	12	8	12	4	14
14. Bo Bendsnyder (NL)	Red Bull Aki Ajo, KTM	18	17	11	15.2	78	4.3	14	22	22	21	16	18	11	9	12	7	3	NC	15	18	10	3	13	3
15. Aron Canet (E)	Estrella Galicia 0,0, Honda	18	11	9	11.4	76	4.2	15	NC	7	NC	4	NC	6	NC	15	21	NC	8	7	7	NC	3	NC	19
16. Jorge Martín (E)	Pull & Bear Aspar, Mahindra	17	10	8	13.9	72	4.2	NC	8	NC	NC	18	14	NC	-	NC	6	2	10	NS	6	NC	6	NC	10
17. Andrea Migno (I)	Sky Racing VR46, KTM	17	15	9	14.9	63	3.7	17	29	15	11	7	10	18	3	NC	25	12	29	15	11	24	NS	NS	3
18. Livio Loi (B)	RW Racing GP BV, Honda	18	18	12	18.2	63	3.5	8	16	8	17	11	16	16	15	14	10	14	20	13	18	7	5	9	15
19. Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda Team Asia, Honda	17	13	5	19.8	62	3.6	22	1	20	14	14	NC	NC	1	27	NC	22	22	22	19	NS	8	NS	25
20. Jules Danilo (F)	Ongetta-Rivacold, Honda	18	15	10	16.6	58	3.2	11	26	9	9	NC	11	NC	6	9	16	11	13	14	19	16	9	NC	26
21. Juanfran Guevara (E)	RBA Racing, KTM	17	14	10	14.3	50	2.9	25	12	12	12	13	9	13	NC	NC	12	23	16	12	9	25	NS	NC	6
22. John McPhee (GB)	Peugeot MC Saxoprint, Peugeot	15	13	5	21.5	48	3.2	27	7	21	nc	20	23	15	16	6	24	1	17	20	13	NC	NS	-	-
23. Hiroki Ono (J)	Honda Team Asia, Honda	16	11	5	12.8	36	2.3	18	6	25	NC	6	NC	-	NC	15	20	19	9	20	NS	8	NS	21	
24. Gabriel Rodrigo (ARG)	RBA Racing, KTM	18	10	6	15.3	31	1.7	19	19	18	13	NC	13	NC	13	NC	17	11	NC	8	NC	NC	7	NC	
25. Darryn Binder (RSA)	Platinum Bay Real Estate, Mahindra	18	11	4	25.7	27	1.5	23	30	NC	NC	NC	12	17	NC	17	NC	21	NC	26	22	4	10	12	
26. Marcos Ramírez (E)	Platinum Bay Real Estate, Mahindra	9	6	2	26.7	19	2.1	-	-	-	-	-	-	-	-	26	18	NC	NC	27	17	7	6	NC	
27. Tatsuki Suzuki (J)	CIP Unicom Starker, Mahindra	18	14	6	21.9	16	0.9	28	27	19	15	15	19	14	NC	11	NC	13	25	NC	21	15	13	NC	18
28. Adam Norrodin (MAL)	Drive M7 SIC, Honda	18	12	3	22.2	14	0.8	20	11	NC	16	NC	22	NC	19	NC	23	NC	23	23	12	11	NC	27	

NC = nicht klassiert; NS = nicht gestartet; DQ = disqualifiziert

Meiste Pole-Positionen

1. Brad Binder	6
2. Enea Bastianini	3
3. Romano Fenati	2
4. Francesco Bagnaia	1
Joan Mir	1
Nicolò Bulega	1
Nicolò Antonelli	1
Philipp Öttl	1
Aron Canet	1
Hiroki Ono	1

2. Estrella Galicia 0,0	2
Pull & Bear Aspar Mahindra	2
Honda Team Asia	2
6. Gresini Moto3	1
Sky Racing VR46	1
Ongetta-Rivacold	1
Peugeot MC Saxoprint	1

6. Fabio Di Giannantonio	3 (-/2/1)
7. Khairul Idham Pawi	2 (2/-/-)
8. Romano Fenati	2 (1/1/-)
John McPhee	2 (1/1/-)
10. Andrea Locatelli	2 (-/2/-)
11. Nicolò Bulega	2 (-/1/1)
12. Bo Bendsnyder	2 (-/-/2)
Andrea Migno	2 (-/-/2)
14. Nicolò Antonelli	1 (1/-/-)
15. Jorge Martín	1 (-/1/-)
Jakub Kornfeil	1 (-/1/-)
17. Fabio Quartararo	1 (-/-/1)
Aron Canet	1 (-/-/1)

10. Jorge Martín	5
John McPhee	5
12. Nicolò Bulega	4
13. Philipp Öttl	3
Fabio Di Giannantonio	3
15. Bo Bendsnyder	2
Hiroki Ono	1

4. Aron Canet	6061
5. Khairul Idham Pawi	6024
6. Brad Binder	6012
7. Jakub Kornfeil	6012
8. Andrea Locatelli	5898
9. Jules Danilo	5891
10. Lorenzo Patrarca	5816

Bester Startplatz

1. Brad Binder	Pole-Position (6)
2. Enea Bastianini	Pole-Position (3)
3. Romano Fenati	Pole-Position (2)
4. Francesco Bagnaia	Pole-Position (1)
Joan Mir	Pole-Position (1)
Nicolò Bulega	Pole-Position (1)
Nicolò Antonelli	Pole-Position (1)
Philipp Öttl	Pole-Position (1)
Aron Canet	Pole-Position (1)
Hiroki Ono	Pole-Position (1)

Schnellste Rennrunden Fahrer

1. Brad Binder	3
2. Joan Mir	2
Nicolò Bulega	2
Andrea Locatelli	2
Romano Fenati	2
Aron Canet	2
Juanfran Guevara	2
8. Khairul Idham Pawi	1
Philipp Öttl	1
Livio Loi	1

Meiste Podestplätze Teams (1./2./3.)

1. Red Bull Aki Ajo	17 (8/5/4)
2. Gresini Moto3	9 (1/3/5)
3. Pull & Bear Aspar	7 (2/2/3)
4. Estrella Galicia 0,0	6 (2/2/2)
5. Leopard Racing	6 (1/3/2)
6. Sky Racing VR46	6 (1/2/3)
7. Honda Team Asia	2 (2/-/-)
8. Peugeot MC Saxoprint	2 (1/1/-)
9. Ongetta-Rivacold	1 (1/-/-)
10. Drive M7 SIC	1 (-/1/-)

Meiste Rennkilometer

1. Livio Loi	1737
2. Brad Binder	1694
3. Fabio Di Giannantonio	1680
4. Bo Bendsnyder	1640
5. Jakub Kornfeil	1586
6. Andrea Migno	1569
7. Lorenzo Patrarca	1566
8. Nicolò Antonelli	1530
9. Khairul Idham Pawi	1529
10. Tatsuki Suzuki	1520

WM-Endstand Hersteller

1. KTM	382
2. Honda	350
3. Mahindra	211
4. Peugeot	55

WM-Endstand Teams

1. Red Bull Aki Ajo	397
2. Gresini Moto3	311
3. Sky Racing VR46	286
4. Leopard Racing	240
5. Estrella Galicia 0,0	226
6. Pull & Bear Aspar	217
7. Ongetta-Rivacold	149
8. Drive M7 SIC	126
9. Schedl GP Racing	85

Meiste Siege Fahrer

1. Brad Binder	8
2. Jorge Navarro	2
Francesco Bagnaia	2
Khairul Idham Pawi	2
5. Enea Bastianini	1
Romano Fenati	1
Nicolò Antonelli	1
John McPhee	1

Meiste Podestplätze Fahrer (1./2./3.)

1. Brad Binder	15 (8/5/2)
2. Francesco Bagnaia	6 (2/1/3)
3. Enea Bastianini	6 (1/1/4)
4. Jorge Navarro	5 (2/2/1)
5. Joan Mir	3 (1/1/1)

Meiste Führungsrunden Fahrer

1. Brad Binder	122
2. Romano Fenati	50
3. Khairul Idham Pawi	46
4. Jorge Navarro	43
5. Francesco Bagnaia	23
6. Joan Mir	19
7. Enea Bastianini	17
8. Andrea Migno	13
9. Fabio Quartararo	7



Brad Binder und das KTM-Team von Aki Ajo dominierten 2016

Superbike-WM

Startfelder füllen sich

Es bleibt auch weiterhin viel Bewegung auf dem Transfermarkt. Vor allem die neu geschaffene Supersport-300-WM beginnt Form anzunehmen.

Eigentlich wurde die Supersport-300-Klasse geschaffen, weil sich dieses Marktsegment in Südostasien und Südamerika besonders stark entwickelt hat. Und weil die Hersteller dort die Märkte ihrer Zukunft sehen und so dafür sorgen wollten, dass von dort genügend Nachwuchs in die Weltmeisterschaft kommt. Doch bislang sind es die etablierten Teams, die bereits damit beginnen, sich für diese Klasse aufzustellen.

Ioda mit Mercado

Ioda Racing hatte sich nach der Verpflichtung ihres diesjährigen Rookies Lorenzo Savadori durch das Aprilia-Werksteam von Shaun Muir nach einem geeigneten Ersatz umgesehen und nun den Argentinier Leandro Mercado verpflichtet. Mercado nimmt nach 2012 und 2015 den dritten Anlauf in der Superbike-WM. Der FIM-Superstock-1000-Cup-Sieger von 2014 hat den Titel bei den STK 1000 in diesem Jahr knapp an Raffaele de Rosa verloren und hofft nun, mit Ioda besser für die Superbike-WM gerüstet zu sein, als



Ioda-Teameigner Giampiero Sacchi und Leandro Mercado: 2017 Superbike-WM mit Aprilia

bei seinen bisherigen zwei Anläufen.

Ioda Racing wird aber nicht nur in der Superbike-WM antreten, sondern auch mit Yamaha R3 in der neu geschaffenen Supersport-300-WM. Teambesitzer Giampiero Sacchi hat dafür den 24-jährigen Italiener Armando Pontone verpflichtet. Pontone war einst Mitglied des Junior-Teams der Italienischen Föderation. 2012 war er auch bereits Testfahrer des unglücklichen Ioda TR001-Moto3-

Projekts. Seither wurde er italienischer Meister in der Moto3, letztes Jahr fuhr er in Italien bei den Superbikes. Sacchi sieht ihn als erfahren genug an, um in der SSP-300-WM um den Titel zu kämpfen.

Das von Kawasaki Italien unterstützte Team BWG hat für die SSP-300-WM den 16-jährigen Südafrikaner Jared Schultz verpflichtet. Schultz ist dieses Jahr in seiner Heimat die Super Junior Championship auf einer KTM RC 390 gefahren, dazu

Wildcard-Einsätze im internationalen RC 390 Cup in Assen und Donington. Bei BWG-Kawasaki wird er sich vom österreichischen Einzylinder auf die Zweizylinder-Ninja 300 umgewöhnen müssen.

Das Team Lorini hat für die Supersport-600-WM sein Team komplett. Neben Kyle Smith wird der 22-jährige Aiden Wagner für die italienische Honda-Truppe fahren. Wagner war 2014 Australasiatischer Supersport-Meister. ♦ IP

Superbike-WM

Team Toth in der SSP-300-WM



Alex Murley: Erster Pilot des Team Toth in der Supersport-300-WM

Das Team Toth verlässt die Superbike-WM und wird mit dem Engländer Alex Murley in der Supersport-300-WM fahren.

Imre Tóth Jr. hat seine Rennfahrerkarriere beendet und wird als Team-Manager in dem von seinem Vater aufgebauten Team agieren. Das einst mit Roberto Locatelli, Héctor Barberá und Mattia Pasini im 250GP erfolgreiche Team wird sich aus der Superbike-WM zurückziehen. «Josh Brookes wollte mit uns

und Yamaha Superbike-WM fahren, doch das Budget hätte nicht gereicht», sagt Tóth. «Deshalb werden wir uns erst einmal darauf konzentrieren, in dieser neuen Klasse junge Talente aufzubauen.»

So wird das Team Toth 2017 mit einem Zweimann-Team und Yamaha R3 in der neu geschaffenen Supersport-300-WM antreten und hat dafür als ersten Piloten den 17-jährigen Engländer Alex Murley verpflichtet, der dieses Jahr im European Junior Cup Gesamt-14. war. ♦ IP

IDM Superbike

Yamaha-Bestellung ist raus

Von ANKE WIECZOREK

Das von Yamaha werksunterstützte Team MGM plant für 2017 mit zwei Fahrern. Drei neue Motorräder sind schon bestellt.

Teamchef Michael Galinski ist mit dem deutschen Importeur übereingekommen, in der neuen sogenannten Superbike-1000-Klasse anzutreten. Inzwischen ist durchgesickert, dass die Klasse nah ans internationale Stocksport-Reglement angelehnt sein wird, allerdings noch ein paar kleine Freiheiten zulassen wird. Generell soll sich das Motorrad innerhalb von zwei Stunden so umbauen lassen, dass es auch in einer anderen Meisterschaft eingesetzt werden könnte. Sprich: Superstock 1000 FIM Cup. Räder und Bremspumpe seien zu verändern, ein paar Kleinigkeiten und fertig. Mit einem Superbike, das in der WM eingesetzt werden könne, hat das laut Galinski nichts zu tun. «Ein dafür ent-

sprechender Umbau wäre selbst in 20 Stunden nicht realisierbar.» So ungefähr wisse man über den Buschfunk Bescheid, was das neue IDM-Reglement beinhalte. Drei neue YZF-RIM seien bestellt, eine vierte von 2016 wird behalten. Galinski denkt, sich mit dem 2016er Vize Florian Alt auch für 2017 einigen zu können. Der 20-Jährige soll die Rolle des Titelfavoriten einnehmen. Ex-Pilot Neukirchner schlüpft zunehmend in die Beraterrolle, und Lukas Trautmann ist zu BMW abgewandert. Ein zweiter Fahrer soll dazukommen, wenn das Reglement endgültig auf dem Tisch liegt. ♦



Alt: Vom Vize zum Sieger?

NACHRICHTEN

Heilungsprozess von Sikora kompliziert

IDM Superbike Der seit September beim Lausitzring-Rennen mit Knochenbrüchen verletzte Pole Ireneusz Sikora hat einen Rückschlag erlitten. Während der Reha stürzte er beim Aussteigen aus dem Schwimmbecken. Erneut erwischte es das ohnehin schon lädierte Knie. Der im Oberbein eingesetzte Pin verschob sich dabei, und die Schrauben sind krumm. Das Bein des IDM-Superbike-Neuenten von 2016 ist jetzt eingegipst. Laut BMW-Teamchef Benny Wilbers, der Sikora letzte Woche einen Besuch abstattete, muss er noch mehrmals unter Messer, zuerst wird die Schraube ausgetauscht. Sikora hält dennoch an seinem Plan fest, 2017 wieder Rennen zu fahren, wenn auch erst zur Saisonmitte.

TT-Star McGuinness im Sportler-Olymp

Tourist Trophy Er ist eine lebende Legende. Und jetzt ist der 23-fache TT-Sieger John McGuinness in den elitären Kreis des «British Racing Drivers' Club» aufgestiegen. Als Ehrenmitglied gehört der 44-jährige «King of the Mountain» nun einem der weltweit exklusivsten Motorsportklubs an. Er befindet sich damit in bester Gesellschaft mit den Formel-1-Piloten Damon Hill, Fernando Alonso, Michael Schumacher und Sebastian Vettel sowie Rob Huff (WTCC) und Gary Paffett (DTM). Nach Valentino Rossi ist McGuinness innerhalb der insgesamt 850 Prominenten aus Großbritannien und dem Commonwealth erst der zweite Mann aus dem Motorradrennsport, dem die Ehre allein wegen seiner Erfolge zuteilwurde. ♦ AWI

KOMPAKT

»»» **IDM Superstock 600** Teamchef Stefan Laux postete auf Facebook ein Bild seiner Suzuki-Fahrerin Sarah Heide, allerdings auf der neuen GSX-R 1000. Nach neun Jahren auf der 600er ist ein Wechsel nicht ausgeschlossen.

»»» **IDM Sidecar** Geert Koerts steigt nach vier Jahren als Beifahrer bei Bennie Streuter aus. Die beiden Niederländer wurden 2015 Weltmeister. Koerts will mehr Zeit für die Familie haben. ♦ AWI

NACHRICHTEN

Henry Jacobi: WM mit Husqvarna

Motocross Henry Jacobi arbeitet kräftig mit Husqvarna Deutschland an der Planung für 2017. Der 20-Jährige aus Thüringen wird bei den ADAC-MX-Masters sowie allen MX2-WM-Läufen in Europa von Bodo-Schmidt-Motorsport betreut und unter dem Zelt des STC-Racing-Teams untergebracht. Eine Lösung für die Übersee-GP wird noch gesucht. Jacobi: «Ich möchte mich in der WM etablieren, und es wäre ein Rückschritt gewesen, wenn



Wieder MX2-WM: Jacobi

ich nicht an der kompletten Serie teilnehme.» Als Berater stehen ihm Marcus Schiffer und Collin Dugmore zur Seite.

WM mit nur zwei Läufen im Kalender

Supersmoto WM-Promoter BPROM hat der FIM den 2017er-Kalender vorgelegt. Darin sind zwei (!) Rennen enthalten. Die Veranstaltung in Chachagüi (Kolumbien), war schon dieses Jahr angesetzt und wieder abgesagt worden. Das zweite Rennen in Spanien (02.07.17) hat (noch) keinen Austragungsort. Zugleich haben die Italiener die Verträge mit FIM und FIM Europe (EM) bis 2020 verlängert. Das Nationen-Sumo soll am 24.09. in Carole (F) sein. ♦ AH/TS

KOMPAKT

»» **Motocross** Keine Änderungen am MXGP-/MX2-Kalender, aber die Damen der WMX-WM werden statt in Frauenfeld am 13.08. ihren Endlauf in Villars-sous-Écot (F) am 17.09. fahren. Dafür treten die drei wichtigsten EM-Klassen (250, 125 und 300) in der Schweiz an.

»» **Supercross** Beim SuperEnduro in Krakau wurde Mike Brown fürs Finale des ADAC-SX-Cup in Dortmund verpflichtet. Der «König von Dortmund» 2008 wird nach Riesa für STC Racing nochmals Supercross fahren. ♦ AH/TH

SuperEnduro-WM Krakau

Ein Sieg zum Abschied

Von THORSTEN HORN

Es sollte die Abschiedsvorstellung des sechsfachen SuperEnduro-Weltmeisters werden, doch es wurde eine Gala. Taddy Blazusiak demonstrierte beim WM-Auftakt in Krakau letztmalig seine Klasse und gewann.

Unlängst hatte Tadeusz Blazusiak seinen Rücktritt erklärt und wollte sich mit einem letzten Heimrennen von seinen Fans verabschieden. Seit er 2015 am Epstein-Barr-Virus erkrankt war, konnte der polnische Nationalheld nicht mehr an seine großen Erfolge anknüpfen, sodass über jenem Abend ein kleines Fragezeichen schwebte.

Doch schon in Lauf 1 machte der 33-Jährige klar, dass er nicht zum Ausrollen gekommen war.

Im ersten Lauf führte er in der ausverkauften Arena zunächst. Als er auf einen gestürzten Fahrer aufstieg, umkurvte er die Gefahrenstelle reglementkonform. Colton Haaker übersprang hingegen das Hindernis, ging so an Blazusiak vorbei und wurde schließlich als Erster abgewunken. Seine Freude währte nur kurz, denn der amtierende Weltmeister bekam dafür eine 10-Sekunden-Strafe. Somit war Blazusiak der Laufsieger vor Haaker und Jonny Walker.

Beim obligatorischen Grid-Reverse-Lauf wühlten sich von den Top-Fahrern Blazusiak und Alfredo Gomez am schnellsten

durch die Backmarker. Colton Haaker lag anfangs nur auf dem 13. und vorletzten Platz und danach kurz am Boden. Dennoch arbeitete er sich noch auf Rang 3 nach vorn. Im Kampf um den Sieg setzte sich Taddy Blazusiak gegen Gomez durch.

Stehparty für Taddy

Beim entscheidenden Rennen hielt es die 13000 Fans nicht mehr auf ihren Sitzen. Colton Haaker schwang schnell wieder das Zepter, doch Taddy Blazusiak war der Einzige, der dem derzeit wohl schnellsten SuperEnduro-Fahrer folgen konnte. Mit Platz 2 vor dem Spanier Alfredo Gomez gewann der Multi-Champion noch einmal die Tageswertung und war da-

nach überwältigt. «Natürlich wollte ich mich mit einer guten Leistung von meinen Fans verabschieden und habe dafür hart trainiert. Dass dabei noch einmal ein Sieg herausrang, ist wie im Märchen», waren Taddys Schlussworte.

Der amtierende Junioren-Weltmeister Manuel Lettenbichler konnte bei seiner Premiere in der Prestige-Klasse mit einem 5-8-6-Ergebnis aufwarten. «Nicht schlecht für den Anfang, aber noch ausbaufähig», meinte er.

Die Junioren-Klasse gewann der Chilene Benjamin Herrera vor den Südafrikanern Blake Gutzeit und Kyle Flanagan. Tim Apolle kam mit geprellter Hüfte auf Rang 6. ♦



Eine Gala, im Mittelpunkt letztmalig Taddy Blazusiak

SUPERENDURO-WM / Resultate

Krakau (PL): 10. Dezember 2016, 1. WM-Wettbewerb
1. Finale: 1. Taddy Blazusiak (PL/KTM), 9 Rdn. in 7:09,948 min; 2. Colton Haaker (USA/Husqvarna), +3,053 sec; 3. Jonny Walker (GB/KTM), +15,119 sec; 4. Alfredo Gomez (E/KTM); 5. Manuel Lettenbichler (D/KTM); 6. Mike Brown (USA/Husqvarna); 7. Mario Roman (E/Sherco); 8. Pascal Rauchenecker (A/Husqvarna); 9. Rannar Uusna (EST/KTM); 10. Arelion Adesso (F/Beta)
2. Finale: 1. Blazusiak, 9 Rdn. in 7:23,898 min; 2. Gomez, +9,407 sec; 3. Haaker, +11,443 sec; 4. Walker; 5. Brown; 6. Rauchenecker; 7. Diogo Vieira (P/Beta); 8. Lettenbichler; 9. Roman; 10. Joan Pau Segura (E/GasGas)
3. Finale: 1. Haaker, 9 Rdn. in 7:13,544 min; 2. Blazusiak, +2,168 sec; 3. Gomez, +26,350 sec; 4. Walker; 5. Brown; 6. Lettenbichler; 7. Roman; 8. Segura; 9. Uusna; 10. Adesso.
WM-Stand (nach 1 von 4 Läufen): 1. Blazusiak, 58 Punkte; 2. Haaker 54; 3. Gomez 45; 4. Walker 44; 5. Brown 31; 6. Lettenbichler 26; 7. Roman 19; 8. Rauchenecker 16; 9. Segura 13

Nächstes Rennen: 7. Januar 2017, Riesa (D)
Internet: www.superenduro.org

Eisspeedway-WM 2017

Vieles neu, einige weg

Von THOMAS SCHIFFNER

Die Eisspeedway-Saison 2017 bringt einiges Neues, aber auch Abgänge in der ohnehin nicht breit aufgestellten Spike-Szene.

Wenn das Wetter auf den Natur-eispisten mitspielt, würde es schon am 6. (Steingaden) bzw. 8. Januar (Weißenbach am Lech) losgehen mit der europäischen Saison. Fehlen werden bei der traditionellen Saisonöffnung Fahrer von den 16, die am 07.01. im finnischen Ylitornio den ersten WM-Qualifikationslauf bestreiten.

Nicht mehr dabei ist Manfred Seifert: Der Salzburger, der in seiner ersten WM-Saison bis zu seiner Verletzung in Kasachstan sensationell auf WM-Rang 10 lag, hat frustriert schon wieder das Handtuch geworfen. Die Hoffnungen Austrias liegen damit

auf dem immerhin 46-jährigen Franky Zorn sowie auf Harald Simon. Letzterer trainiert bereits wieder bei seinem russischen Club Kamensk-Uralskij.

Neu im WM-Kalender ist GP Nr. 3 und 4 in Shadrinsk. Die 2000 Kilometer östlich von Moskau gelegene Stadt Krasnogorsk, wo der örtliche Bandy Club den Betrieb und damit die Eisbahn stilllegen musste. Für die 15 permanenten GP-Fahrer bedeutet das eine Verlängerung ihres Saisontrips um 4000 Kilometer.

Erste GP-Läufe in Heerenveen

Neu ist auch das GP-Finale (im April!) in Heerenveen. Das modernisierte Eisstadion in Friesland ersetzt die stillgelegte Anlage in Assen.

Das erste Eisspeedwayrennen in der Schweiz seit drei Jahren, auf 1500 Metern Höhe in Champex-Lac (bei Martigny)

im Wallis, könnte mit SM-Lauf und Interrennen die Schweizer Szene wieder auftauen.

Franz Zorn hat, wie in den Vorjahren, das Training Anfang Dezember in Strömsund (S) aufgenommen und 20 cm dickes Eis vorgefunden. Günther Bauer war vorletzte Woche mit Sohn Luca

(18) in Kumertau (Baschkortostan) zum Training. Ein weiteres Training ist in Schweden geplant.

Schon das erste Rennen hinter sich hat Speedway-Profi Tobias Busch. Der Vorpommer bildet mit Max Niedermaier das vom WM-Veranstalter promotete «Team Eisspeedway-Union Berlin». Eis-Rookie Busch beendete das Rennen in Slobodskoi auf Platz 6, Niedermaier gewann. ♦

Eisspeedway-Termine 2017

6. Januar	Int. Steingaden (D)
7. Januar	WM-O. Ylitornio (FIN)
8. Januar	Int. Weißenbach (A)
14. Januar	WM-O. Strömsund (S)
21./22. Januar	SM Champex-Lac (CH)
28. Januar	Int. St. Johann (A)
4./5. Februar	GP Togliatti (RUS)
11./12. Februar	GP Shadrinsk (RUS)
18./19. Februar	GP Almaty (KAZ)
2. März	DM Berlin (D)
4./5. März	GP Berlin (D)
11./12. März	Team-WM Inzell (D)
1./2. April	GP Heerenveen (NL)



Neu auf dem Eis: Tobias Busch

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW

Powerbox für alle BMW Diesel ab
199,- € Tel. 0177-1838110 H

Ferrari

550 gesucht. 0171/4167106 H

Mercedes

300 SE, EZ 2/1991, 65000 km, 170 kW
(231 PS), blau, Stoff, Klima, VB 24.000,-
€ 0175/5603823, reitter@t-online.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36429

Renn/Rallye

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

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

www.Rennsportshop.com

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Jetzt online abonnieren!

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

ZF
MOTORSPORT
Renn- und High Performance
Kupplungen

Service - Verkauf -
Wartung & Instandsetzung - Beratung

CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: info@bsa-corse.de

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

DUNLOP
MOTORSPORT
Sport- & Rallyereifen

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

VW



T5 Spezialaufbau (Sonder KFZ), 2,8 / 4,5
t, L/B/H: 9250 x 2550 x 3700 mm - ideal für
den Motorsport oder Promotion. Verkauf
wegen Bedarfsänderung. Bj. 2006, 128 kW,
Diesel, Gesamtlauft. 76000 km - Preis VB
45.000,- inkl. MwSt. (MwSt. awb).
Tel. 0173/6252333, 0511/5905472 H

Veranstaltungen



Wintertraining
im Thomatal (A)
14.01.+15.01.2017
18.02.+19.02.2017
Infos & Anmeldung:
www.pistenclub.de

Race Events, Driverdays, Einzeltraining,
DMSB Lizenz, Lehrgänge Infos: RTS,
0171/4222466, www.speed-club.de H

Versicherungen

RENNSPORT clickvers.de
VERSICHERUNGEN
CLICKversichert ins Ziel!

Versicherungen
für den Motorsport sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

Turboprobleme? STK Turbo Technik,
02682/26299-0, www.turbolader.net,
mail@turbolader.net H

Service

**Abonnenten-Service &
Einzelheftbestellungen**

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

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT
aktuell** MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Motorradmarkt

Zubehör

wilbers.de

Stellenangebote

MRS
Accelerate experience.

sucht

**Technischen Leiter
Rennmechaniker
Teamassistent
Truckie**

(m/w) für
Porsche Markenpokale
ADAC GT Masters
in Festanstellung
oder freiberuflich

mrs@molitor-racing.de
+49 7336 921 361

IM RÜCKSPIEGEL

1996 1986
1976 1966

Die Dezember-Highlights

... vor 20 Jahren



Biaggi: Wechsel von Aprilia zu Honda, 1997 erneut Weltmeister

Motorrad-WM Der wegen überzogener Gagenforderungen von Aprilia gefeuerte 250ccm-Champion Max Biaggi unterschreibt einen Vertrag bei Honda. Der Römer kehrt zum Team des Japaners Erv Kanemoto zurück, wo er bereits zuvor (1993) eine Werks-Honda fuhr.

Das deutsche Kurz-Team aus dem Schwabenland, das für Yamaha den Werkseinsatz in der 125ccm-WM bestritt, bestätigt die Verpflichtung des Japaners Youichi Ui für ein weiteres Jahr. Jürgen Fuchs, der von den 250ern für 1997 in die 500er-Klasse wechselt und beim elfswissauto-Team unter der Leitung von Serge Rosset andockt, ist von den ersten Testfahrten mit der elf-500er begeistert: «Was für ein Hammer! Du driftest in jeder Kurve, und der Winddruck bei Topspeed ist enorm», urteilt der WM-Vierte der 250ccm-Klasse von 1996. Dirk Raudies, nach dem WM-

Titel in der 125er-Klasse 1993 mit den Rängen 4, 5 und 13 (1994 bis 1996) resultatmäßig auf dem absteigenden Ast, hat Mühe, das Budget für 1997 aufzutreiben. «1996 hatte ich 500 000 Mark zur Verfügung, 1997 müssen 350 000 Mark reichen», klagt Raudies.

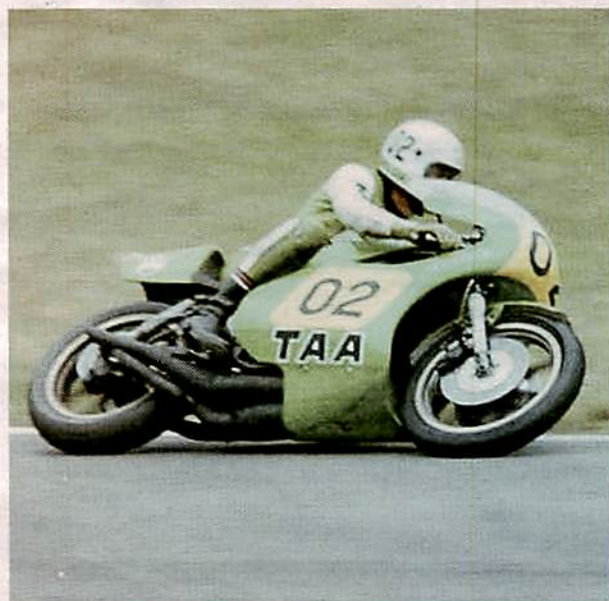
Superbike-IDM Die drohende Spaltung der Internationalen Motorrad Straßen-DM in zwei konkurrierende Serien kann abgewendet werden.

Vor dem Jahreswechsel einigen sich die Pro-Superbike-Initiatoren auf der einen Seite mit der OMK und deren neuem Vermarkter DEWE auf der anderen auf einen Kompromiss. Die TV-Rechte für die Superbike- und die Supersportklasse bleiben bei Pro Superbike und Moto Motion mit Franz Rau an der Spitze, die anderen Klassen (125ccm, 250ccm, Rahmenklassen), das Technische Reglement sowie die Organisation des Terminkalenders kommen unter die Obhut der OMK.

Supercross Honda-Pilot Mike Craig gewinnt beim Supercross-WM-Finale in der 250er-Klasse in Genf an beiden Abenden. Doch Jeff Emig (Kawasaki) reicht ein zweiter und ein vierter Platz zum Titel vor Markenkollege Ryan Hughes. Sebastien Tortelli ist als Vierter bester Nicht-Ami im SX-Endstand. Aber in der «Palexpo» bringt Philippe Dupasquier die Fans zum Toben, als er im 125ccm-Europacup um die Tagessiege mitmischte und sogar einen Lauf vor Europacup-Sieger David Vuillemin gewinnen kann.

Dakar-Rallye KTM, die sogar Rückzugsgedanken hegten, starten dank neuem Tabaksponsor Gauloises mit einem Rekordaufgebot von 50 Piloten in die Rallye mit Start- und Zielort Dakar. Gegen Yamaha-Speer Spitze Stéphane Peterhansel werden im Werksteam Heinz Kinigadner, Thierry Magnaldi und Richard Sainet aufgebote-

... vor 40 Jahren



Gregg Hansford: Sieg mit dem Motorrad, starkes Debüt mit dem Auto

Motorrad-WM Barry Sheene will 1977 eigentlich nicht nur seinen 500er-WM-Titel verteidigen, sondern auch die neu geschaffene 750er-Weltmeisterschaft gewinnen. Das war einer der Gründe, warum sich seine Verhandlungen mit Suzuki zur Vertragsverlängerung so hingezogen haben. Suzuki konnte ihm den Wunsch nach der 750er-WM nicht erfüllen, weil sie kein geeignetes Motorrad nach der neuen FIM-Bestimmung homologiert haben.

Als Trost bekommt Sheene 1977 aber für das 200-Meilen-Rennen in Le Castellet und für das «Race of the Year» in Mallory Park, wo keine FIM-Homologation gefordert wird, eine über 600ccm aufgebohrte «Square Four», damit er so mit einem konkurrenzfähigen Motorrad gegen Giacomo Agostini, Johnny Cecotto und Steve Baker antreten kann. Außerdem lässt sich Sheene seinen Status vertraglich zusichern, um zu verhindern, dass

ihm Mechaniker anderer Fahrer seine Ersatzteile streitig machen können, wie es 1976 Bob White, der Mechaniker von John Williams, getan hat.

Nach seinem Unfall auf dem Nürburgring denkt Dieter Braun ernsthaft über einen Rücktritt nach. Nachdem die Operationen aber erfolgreich verlaufen sind, muss sich Braun entscheiden, ob er das Angebot, für BMW ein Langstrecken-Team aufzubauen, annimmt oder weiterfährt. Der zweifache Weltmeister entscheidet sich für letztere Variante.

Die Aufwertung der 750er-Klasse zur Weltmeisterschaft hat für großes Interesse bei den Veranstaltern gesorgt. Für den Lauf in Österreich haben sich gleich drei Veranstalter beworben, den Zuschlag bekommt der Salzburgring.

Straßensport Kawasaki-Werksfahrer Greg Hansford zeigt in seiner Heimat Australien bei einem internationalen Rennen in Calder Park bei Melbourne

seine Vielseitigkeit. Er gewinnt das 750er-Rennen, dann steigt er in einen Holden Torana um und wird bei seinem Vierrad-Debüt trotz verpattem Start Fünfter.

Motocross Nach dem Abgang aus dem Werksteam von Puch setzt das Tauziehen um Weltmeister Harry Everts ein. Husqvarna buhlt um den jungen Belgier, doch das Werben gewinnen die Spanier von Bultaco. Heikki Mikkola, der jahrelang erfolgreich für Husqvarna fuhr, landet überraschend bei Yamaha. Der 250er-Weltmeister wechselt auf einer 400er in die «Königsklasse».

Speedway Am ersten Adventssonntag wird in Brokstedt noch Speedway gefahren. 1500 Zuschauer sehen bei einem Teamvergleich «Nord gegen Süd» die Bajuwaren mit 48:30 siegen. Hans Wassermann und Otto Barth sind die besten Vertreter aus Süddeutschland, während für die Nordlichter nur Local Hero Egon Müller zu sehen kann.

Das Motorradsp

... vor 30 Jahren



«Rocket» Ron Haslam: Sieg mit der elf-Honda beim GP Macao

Motorrad-WM Während die Grand-Prix-Stars in den Winterferien weilen, pilgern die wilden Straßenhelden zu ihrem vorweihnachtlichen Stelldichein nach Macau bei Hongkong. Die dreißig Runden, die beim 33. Macau-GP auf dem knapp vier Kilometer langen Kurs durch die Häuserschluchten zurückzulegen sind, haben es in sich: keine Strohballen, keine Fangzäune, nur Leitplanken, Mauern und wieder Leitplanken. Wegen der beim selben Event durchgeführten diversen Automobilrennen wird auf die Sicherheit der Zweirad-Artisten keine Rücksicht genommen. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Dennoch lassen sich die Spezialisten dieser Straßenrennen schon damals nicht einschüchtern und rasen millimetergenau an Mauern und Planken vorbei. Held des Tages beziehungsweise Rennsieger ist der Brite Ron Haslam («Rocket

Ron») mit einer Honda-elf vor dem Belgier Didier de Radigues (Honda). Der Deutsche Ernst Gschwender landet mit einer Suzuki auf Rang 7, während seine Landsmänner Manfred Fischer (HG 500) mit gebrochener Verkleidungshalterung und Peter Rubatto (HG 750) mit defekter Zündung frühzeitig die Segel streichen müssen. Doch die Fahrer, inklusive Gschwender, Fischer und Rubatto, haben noch nicht genug und reisen weiter nach Thailand, wo auf dem Pattaya-Circuit erneut ein Straßenrennen abgehalten wird. Im größten Touristenort Thailands am Golf von Siam sahen die Deutschen mächtig ab: Manfred Fischer (HG 500) gewinnt beide Läufe, Peter Rubatto (HG 750) holte sich je einen zweiten und dritten Platz, Ernst Gschwender einen zweiten Platz. Als dritte Station steht der GP von Malaysia auf dem Programm, ebenfalls auf einem Straßenkurs.

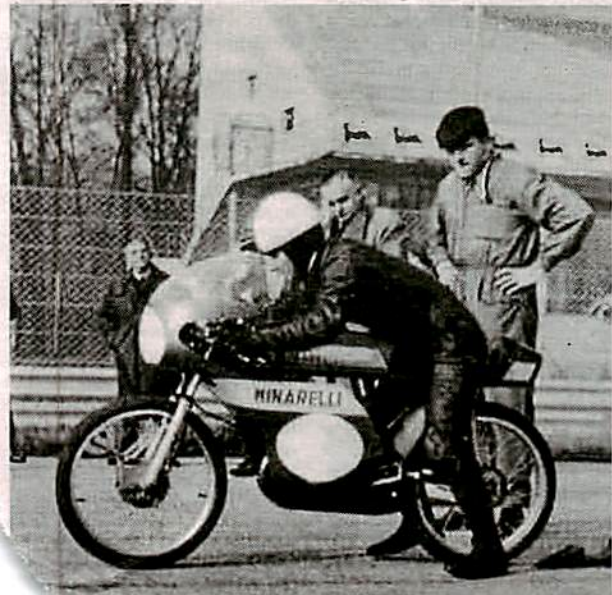
Manfred Fischer muss hart um den Sieg kämpfen, denn der einheimische Fabian Looi (mit einer Ex-V4-Yamaha von Eddie Lawson unterwegs!) streitet mit ihm bis zur letzten Runde um Platz 1, versenkt dann aber die sündhaft teure Yamaha in einen Erdwall. Als Höhepunkt des Malaysia-Trips wird die deutsche Delegation danach vom König zum Dinner eingeladen. **Supercross** Die US-Amerikaner dominieren auch das vierte Supercross in Paris-Bercy. Am Mittwoch gewinnt Jeff Ward, am Donnerstag David Bailey und am Freitagabend Mickey Dymond. Superstar Ricky Johnson leistet sich zahllose Stürze.

Zeitgleich gewinnt auf den «Brettern, die die Welt bedeuten» in der Münchner Olympiahalle am Freitag Andreas Krauth die Punktewertung um den Hallencup. Das «Showrennen» am Samstag entscheidet «Hallenkönig» Harald Ott für sich.



Manfred Fischer: Ausgedehnter Trip nach Asien

... vor 50 Jahren



Pietro Cava auf der 75er Minarelli in Monza: fünf Weltrekorde

Straßensport Sinken die Temperaturen im Winter, ist das Straßenrennfahren nicht mehr möglich. Geschwindigkeitsrekorde umso mehr: Kalte Luft hat einen höheren Sauerstoffanteil, und wenn es um die letzten km/h geht, bekommt man so den entscheidenden kleinen Vorteil. So werden gleich an zwei Orten mehrere neue Weltbestmarken aufgestellt. Wenngleich einmal mit nur 75ccm und einmal mit 1000- und 1300ccm, haben sie gemeinsam, dass es sich nicht um speziell angefertigte Rekordfahrzeuge, sondern um Rennmaschinen aus der laufenden Saison handelt.

Minarelli war und ist heute noch der größte Zulieferer Italiens für kleine Motoren an viele Hersteller. Für die Saison 1966 hatte die Firma aus Bologna aber eine komplette Rennmaschine für die 75ccm-Klasse der italienischen Meisterschaft gebaut. Mit einem Doppelschleifenrahmen, Ceriani-Ga-

bel und zwei stehenden Federbeinen sowie einem luftgekühlten, schlitzzesteuerten Zweitakt-Motor und vier Gängen ist dieses Motorrad zwar sehr einfach und konventionell aufgebaut, aber es gewinnt alle Rennen, an dem es teilnimmt. Dann rollt das 12 PS starke und 56 kg leichte Bike auf seinen schmalen Reifen der Größe 2.00-18 vorn und 2.25-18 hinten auf die Betonbahn von Monza. Und Pietro Cava stellt mit ihm fünf Weltrekorde auf. Die Viertelmeile mit stehendem Start schafft er in 17,755 Sekunden, was einem Schnitt von 81,577 km/h entspricht. Einen Kilometer mit stehendem Start bewältigt er in 34,650 sec (= 103,896 km/h), 10 Kilometer in 4:32,4 (= 131,964 km/h), 100 Kilometer in 44:05,4 (= 136,064 km/h). Eine Stunde fährt er ebenfalls mit 136,064 km/h Schnitt. Damit verbessert er die Rekorde von Bruno Ruffo auf Moto Guzzi und Orlando Ghio auf Ceccato aus den 1950er-Jahren.

George Brown war in der goldenen Ära von Vincent nach dem Zweiten Weltkrieg deren Testfahrer und fuhr mit der Black-Lightning-Werksmaschine namens «Gunga Din» bei Rennen der offenen Klasse in England. Nachdem das Werk seine Tore geschlossen hatte, entwickelte Brown den V2-Motor weiter. Und nachdem er 1959 eine ausgebrannte Vincent erstanden hatte, baute er die «Nero», mit der er Dragster-Rennen fährt und bald kaum einen Gegner findet. 1961 geht er mit ihr auch erstmals erfolgreich auf Weltrekord-Jagd. Dann baut er 1962 einen Kompressor hinter den V2, so entsteht die «Super Nero». Mit ihr hebt er den Dragster-Sport in Europa auf ein neues Niveau. 1966 stellt er auf dem Greenham-Common-Airfield bei Newbury sieben Weltrekorde auf, davon die spektakulärsten mit Seitenwagen, wo er den «fliegenden Kilometer» mit 253,5 km/h durchfährt.



Zum siebten Mal die Nummer 1 im NASCAR-Oberhaus: Jimmie Johnson nach dem Titelgewinn in Homestead

Jimmie Johnson

Der Super-Champ

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Mit seinem siebten Titel im NASCAR-Oberhaus - und damit der Einstellung des Rekords von Richard Petty sowie Dale Earnhardt - wurde Jimmie Johnson (41) endgültig zur Legende. Der Super-Champ im Porträt.

Dass «JJ» überhaupt in einem Tourenwagen sitzt, ist angesichts seiner auch motorsportlichen Herkunft beinahe verwunderlich. Im südkalifornischen El Cajon geboren, nahe der mexikanischen Grenze und Tausende Kilometer vom Stockcar-Epizentrum Charlotte entfernt, fing Jimmie Kenneth Johnson im Alter von vier Jahren auf zwei Rädern an. Den ersten Titel, in der 60-ccm-Klasse, gab es drei Jahre später.

Nach der Highschool startete die zweite Karriere - auf vier Rädern, aber abseits befestigter Straßen. Mit Buggys und Trucks driftete er im Dirt-Oval sowie bei Offroad-Rennen herum und heimste dabei mehrere Rookie-of-the-Year-Titel ein. Zum Stockcar-Sport kam Johnson letztlich wie die Jungfrau zum Kinde, als sein Team Herzog Motorsport den Einstieg wagte. Johnson zog mit und überzeugte auf Anhieb, fuhr 1998 schon in der zweiten NASCAR-Liga.

Zu diesem Zeitpunkt hatte Johnsons großes Idol, der nur vier Jahre ältere Jeff Gordon, bereits zwei Cup-Titel eingefahren und griff den dritten an. Johnson holte sich Tipps vom Altsmeister, der das Talent erkannte und ihn schließlich Teamchef Rick Hendrick ans Herz legte.

Erste fünf Titel en suite

Der vertraute seinem Starfahrer und ermöglichte Johnson 2002 den Vollzeit-Einstieg in die damals noch Winston Cup genannte Top-Liga. Wie sollte es anders sein: Der Neuling mit der leuchtend-gelben Startnummer 48 wurde bester Rookie und fuhr nach zwei Saisonsiegen auf Platz 5 der Tabelle. Die Konkurrenz war gewarnt: Hier wächst ein Star heran!

Nach zwei Vizetiteln in den folgenden beiden Jahren sowie einem erneuten fünften Gesamtrang 2005 stieg Johnson 2006 zum König auf: der erste Titel. Doch damit nicht genug. 2007, 2008, 2009, 2010 - viermal in Folge gelang die erfolgreiche Titelverteidigung. Nicht zuletzt dank der Zusammenarbeit mit seinem Crewchief Chad Knaus, mit dem Johnson bei Hendrick seit mittlerweile 15 vollen Saisons ein Dreamteam bildet.

Fünf Meisterschaften hintereinander - das hatten selbst «King» Richard Petty und der unvergessene Dale Earnhardt nie geschafft. Diese beiden Fahrer, die jeweils sieben Cup-Titel einfahren konnten, einzuholen, konnte nach so einer Erfolgsserie eigentlich nur eine Frage

der Zeit sein. Tatsächlich muss Johnson nur zweimal anderen Fahrern den Vortritt lassen, ehe er sich 2013 erneut zum Meister kühlen lassen darf.

Familienmensch Johnson

In der Zwischenzeit ist Johnson längst zum Team nach Charlotte gezogen. 2002 lernt er seine Frau Chandra kennen - auch das über Jeff Gordon, dessen Frau Ingrid Vandebosch eine Model-Kollegin von Chandra war. Nach einem Heiratsantrag bei einem Skiausflug 2003 folgt 2004 auf Saint-Barth die Hochzeit. Teamchef Rick Hendrick leiht den frisch Vermählten für die Flitterwochen seine Yacht.

2010 wird die erste Tochter Genevieve geboren, 2013 kommt mit Töchterchen Lynda

Frau Nummer drei in Johnsons Leben. Wie wichtig dem NASCAR-Superstar seine Familie ist, lässt sich schon auf seinem Twitter-Account feststellen. Dort steht nicht etwa «7-Time NASCAR Champion» oder Ähnliches, sondern «2-Time Dad/Husband/Racer» - übersetzt: zweifacher Vater/Ehemann/Rennfahrer.

Für seinen siebten Titel muss Johnson nochmal richtig ackern. 2014 und 2015 wird ihm das neu eingeführte Knock-out-Verfahren im «Chase» zum Verhängnis. 2014 verhagelt ihn ausgerechnet Earnhardt Jr. den «Finaleinzug». Ein Jahr später sorgt ein Achsschaden für das Aus in der ersten Chase-Runde.

2016 reist er als Titelaspirant nach Homestead, doch lange Zeit sieht Johnson nicht wie der Meister aus. Am Ende siegt er, weil er wieder einmal zur richtigen Zeit am richtigen Ort ist. Während die beiden Favoriten Joey Logano und Carl Edwards stracheln, ist Johnson im Finish auf den Punkt da, übernimmt kurz vor Schluss erstmals die Führung und gewinnt.

Dieser erste Homestead-Sieg macht ihn endgültig zur Legende. Mit dem siebten Titel zieht er also mit den beiden Rekordchampions gleich. Und fast alles wissen: Auch Nummer acht wohl nur eine Frage der



Zur rechten Zeit da: Johnsons Zieleinlauf beim Homestead-Sieg



Die Johnson-Familie

Bergrenn-Familie Wiebe

Immer mit Vollgas bergauf

Von THOMAS BUBEL

Er ist der Abräumer der Saison 2016 bei den Bergrennen in Deutschland. Der 26-jährige André Wiebe aus dem Nahe-Weinbauort Monzingen sicherte sich bislang einmalige fünf Meister- und Cup-Titel auf einen Streich – im Rahmen der Deutschen Bergmeisterschaft und des KW Berg-Cups. Der Kfz-Mechatroniker gehört zu einer Familie, die ganz und gar im Bergrennsport aufgeht.

Die Wiebes sind seit den jungen Berufsjahren von Vater Hans-Peter der französischen Marke Renault verfallen. «HPs» langjähriger Chef Hans Schüssler war selbst Renault-Vertrags-händler und in den 1970er-Jahren bei Berg- und Rundstreckenrennen mit einem Renault R8 Gordini unterwegs, oft begleitete ihn Vater Wiebe als «Schmiermaxe». So begann eine Leidenschaft. Mittlerweile besitzen Wiebes wohl weltweit das derzeit größte Kontingent an Super-Tourenwagen vom Typ Laguna, die 1996 und 1997 in der BTCC werksseitig eingesetzt wurden.

Fünf Titel im Ex-Menu-Auto

Das Meisterauto von Alain Menu aus dem Jahr 1997 kam 19 Jahre später dank André Wiebe noch einmal zu Titelehren. Neben der DM-Wertung wurde der DMSB Berg-Cup, der DMSB Berg-Team-Cup sowie die Gesamt- und Youngster-Wertung im KW Berg-Cup gewonnen. In der E1-Klasse bis 2000 ccm Hubraum eilte André von Sieg zu Sieg: Eschdorf, Iberg, Homburg, Glasbach oder Osnabrück hießen beispielsweise die Stationen auf der Siegerstraße. Und gleich zum Saisonstart beim hessischen Bergpreis Schottenring ließ der jüngere Wiebe-Bruder bei Schneetreiben und eisigen Temperaturen mit dem



Teamwork und Familienbande: André, Hans-Peter und Björn Wiebe (r.) mit ihrer Truppe und dem mehrfach titelgekrönten Ex-Menu-Laguna

zweiten Gesamtrang aufhören. Einen alleinigen Durchmarsch verhinderte lediglich ein Regenschauer zur falschen Zeit beim Wolsfelder Bergrennen im Mai, wo aber Bruder Björn mit Rang 2 die Familienehre rettete. Ein Bruderduell gab es so nie in der abgelaufenen Saison, denn Björn widmete sich vermehrt Söhnchen Philipp, dem im Februar geborenen jüngsten Familienmitglied.

In einer Scheune in Monzingen überwintern derzeit weitere Laguna-Exemplare, die einst Will Hoy und Jason Plato bewegten. Menus Einsatzauto aus dem Jahr 1996, übrigens in Originallackierung, pilotiert derweil Familienoberhaupt Hans-Peter. Drei der vier Super-Tourenwagen stammen aus dem Werkmuseum von Renault. Vom französischen Automobilhersteller konnte man zudem zwei Wagen in Teilen loseisen,

sodass man über einen ansehnlichen Fundus verfügt. Den bislang letzten Laguna spürten die Wiebes via Internet in Kanada auf und holten ihn über den großen Teich zurück. «Viele Insider rieten uns vom Einsatz dieser Rundstreckenfahrzeuge am Berg ab, aber wir ließen uns nicht beirren», schmunzelt André Wiebe im Nachhinein darüber. «So viel, wie wir dachten, mussten wir eigentlich nicht ändern, um konkurrenzfähig zu sein. Auf die Gewichtsreduzierung legten wir unser Hauptaugenmerk. Anbauteile aus GFK war da nur eine Maßnahme. Dazu passten wir Getriebe und Motorelektronik an – und das war's eigentlich schon».

Da das Laguna-Ensemble und die weiteren Renault-Rennwagen der Familie (Clio, Megane, historischer R8 Gordini) regelmäßig Auslauf brauchen, ist es keine Seltenheit, dass der Name

Wiebe bis zu fünfmal in der Starterliste eines Bergrennens auftaucht. Das sind vorrangig Vater Hans-Peter und die Söhne Björn und André. Gelegentlich stoßen Tochter Lisa und Onkel Horst dazu. Der Platzbedarf des Wiebe-Clans in den Fahrerlagern ist entsprechend groß, zumal auch die Partner der Kinder aus der Bergszene kommen. Andrés Lebensgefährtin Karina ist die Schwester von 2l-Gegner Patrick Orth, und auch Lisas Freund Kevin Veit darf mit in die «Wagenburg», obwohl er einen BMW in der Gruppe F steuert.

Ein Team auch in der Werkstatt

Ein Team sind die Wiebes aber auch Abseits der Rennstrecken, denn seit fünf Jahren betreiben sie im Nachbarort Merxheim eine freie Kfz-Werkstatt mit Motorsportservice. Hier hat dann Mutter Susanne das Sagen

– aus dem Büro heraus. Neben der Privatkundschaft wird sich hier mittlerweile auch um die Renault-Motoren von Sportwagen-Pilot Thomas Conrad und Berg-Cup-Kollege Markus Goldbach gekümmert, die ebenfalls Teil der «Powered-by-Wiebe»-Mannschaft sind und mithelfen, den DMSB-Team-Cup in den Hunsrück zu holen.

Hier ist man gerade bei der Arbeit, weitere anvisierte 30 Pferdestärken für Thomas Conrad zu mobilisieren um den Abstand in der Rennsportwagen-gruppe auf den Primus und vierfachen Deutschen Bergmeister Uwe Lang und dessen Osella BMW weiter zu minimieren. Nach dem «Babyjahr» möchte Björn 2017 wieder voll angreifen, dafür wird André kürzertreten, um den Umbau seines Hauses abzuschließen. Langeweile kommt in dieser Familie so schnell keine auf! ♦



Immer noch sehr aktiv: Familienoberhaupt Hans-Peter Wiebe im 1996er-BTCC-Laguna 2016...



...und 1998 im heute noch gelegentlich eingesetzten R8 Gordini

Automobil-Stars gestern & heute

WAS MACHT EIGENTLICH...?



1997

JAN MAGNUSSEN



2016

Nur zwei Rennen seines Sohnes hat er dieses Jahr live miterlebt: Monza und Abu Dhabi. Den Rest der Zeit war Jan Magnussen (43) in eigener Sache unterwegs. Seinen Helm hat er längst noch nicht an den berühmten Nagel gehängt. «Das war mein 13. Jahr mit Corvette», sagt der Däne. «Und ich bin noch lange nicht rennmüde.» Magnussen sr. fährt nicht nur erfolgreich in den USA, wo er den engen Wettbewerb mit BMW, Porsche und Ferrari so sehr liebt. Er ist auch in der dänischen Tourenwagenmeisterschaft aktiv – «mit einem eigenen Team». Dass er dafür selber ins Lenkrad greift, ist selbstverständlich. «Rennfahren ist mein Leben», sagt Jan.

Gerne würde er seinem Sohn Kevin in der Formel 1 mehr zuschauen. Aber sein Terminkalender lasse es nicht zu. Ratschläge erteilt er ihm schon lange nicht mehr. Und wenn, dann betreffen sie das Leben abseits der Rennstrecke. «Kevin ist erwachsen. Er weiß, was er tut. Und meine Zeit als Formelfahrer liegt schon so weit zurück, da wäre es von mir vermessend zu glauben, ich könnte ihm noch Tipps geben.» Trotzdem fiebert Jan natürlich mit, wenn sein Sohn im Formel-1-Cockpit (2017 bei HaasF1) angeschnallt wird. «Ich muss zugeben: Ich bin immer sehr nervös. Ich kenne das sonst nicht.»

Seine eigene Monopostokarriere verlief geradlinig. Mit 14 (1987) wurde er Kart-Weltmeister. Danach fuhr er Formel Vauxhall für Paul Stewart Racing. 1993 dominierte er die britische

Formel 3 nach Belieben. 14 Siege in 18 Rennen – das hatte nicht einmal Ayrton Senna geschafft. Noch im selben Jahr saß er zum ersten Mal im McLaren F1. Doch der Durchbruch wollte dort nicht gelingen. Zwar durfte er beim Aida-GP 1995 als Ersatz für Mika Häkkinen ran. Doch McLaren konnte ihm kein Stammcockpit anbieten. Nach Abstechern in DTM/TTC und Champ-Car angelte er sich 1997 bei Stewart doch noch ein Formel-1-Cockpit. «Das war die beste Zeit in Europa», meint Magnussen, der ausgerechnet nach seinem besten Ergebnis beim GP Kanada 1998 (Sechster) ausgetauscht wurde.

Ohne Formel 1 wurde es Jan danach nicht langweilig. Im Team von Don Panoz fand er rasch Unterschlupf. «Ich durfte dieses rote Riesenschiff fahren. Das war Adrenalin pur.» 17 Mal ist er inzwischen in Le Mans angetreten, 18 Mal in Sebring (je vier Klassensiege). Die meiste Zeit verbringt er in den USA. Einen festen Wohnsitz hat er dort aber nicht. «Am Anfang, als ich für Panoz fuhr, hatte ich ein Haus. Aber weil ich so viel herumreise, lohnte es sich nicht. Und ich habe es nach drei Jahren wieder verkauft. Heute lebe ich in Hotels.»

Magnussen hat mit seiner zweiten Liaison zwei weitere Kinder: Luca (7) und Milly (5). «Luca hat natürlich auch schon im Go-Kart gesessen. Sogar mit Kevin zusammen», sagt Jan, «aber es scheint nicht seine Welt zu sein. Damit habe ich kein Problem. Ein Junge, der Rennen fährt, reicht.»
CHRISTIAN EICHENBERGER

Namen & Nachrichten

Ein Film zu Clays 10. Todestag

»» **Clay Regazzoni** Anlässlich des zehnten Todestages des ehemaligen Schweizer F1-Vizeweltmeisters wird der 52-minütige Dokumentarfilm «Clay Regazzoni – Leben am Limit» gezeigt. Der bereits am 25. November in der Autobau Erlebniswelt Romanshorn uraufgeführte Film wird am morgigen Mittwoch (14. Dezember) um 22.55 Uhr auf dem Schweizer Sender SRF 1 ausgestrahlt. Neben viel bisher unveröffentlichtem Filmmaterial enthält die Doku auch Interviews mit z. B. Witwe Mariapia, den Kindern sowie Geschwistern Clays. Auch ehemalige Weggefährten wie Niki Lauda oder Enzo Ferrari kommen zu Wort.

»» **Max Angelelli** Der italienische Sportwagenpilot wird übermorgen Donnerstag (15. Dezember) 50 Jahre alt. Traurige Berühmtheit erlangte Angelelli als Fahrer des Safety Cars beim Großen Preis von Imola 1994 – jenem GP, bei dem Ayrton Senna starb und bei dem Angelelli vor Sennas fatalem Crash zuvor fünf Runden «Führungsarbeit» geleistet hatte. Im Sportwagen fuhr der

Italiener als Werksfahrer für Panoz und Cadillac in Le Mans und gewann neben den 24h von Daytona auch zweimal (2005/2013) die Grand-Am-Meisterschaft.

»» **24h Nürburgring** Langstrecken-Fans aufgepasst: Noch bis 20. Dezember können Sie sich zwei Event-Tickets für das 24h-Rennen 2017 sowie das offizielle 24h-Buch zum Rennen 2016 für zusammen 115 Euro sichern. Mehr Infos unter www.24hbuch.de.

»» **Michael Schrey** Der 33-jährige Rennfahrer aus der Nähe von Osnabrück ist bester BMW-Privatfahrer der abgelaufenen Saison und damit Sieger der «BMW Sports Trophy», welche im Rahmen der BMW Motorsport Saisonabschlussveranstaltung am Freitag in München verliehen wurde. Schrey holte u.a. gemeinsam mit Alexander Mies den Titel in der VLN und setzte sich in der Sports Trophy gegen mehr als 300 weitere eingeschriebene Fahrer durch. Auch die Teamwertung ging in die VLN: Zum dritten Mal in Folge gewann das Team Pixum Adrenalin Motorsport. ♦ MG/MBR



Clay Regazzoni



Max Angelelli



Michael Schrey

LESERBRIEFE

Respekt für Rosberg Zum Rücktritt von F1-Weltmeister Nico Rosberg

Der Rücktritt von Nico Rosberg nötigt mir großen Respekt ab. Er hat mit dem WM-Gewinn analysiert, was für ihn in Zukunft wichtig ist: sein Leben mit seiner Familie und seinen Freunden. Nicht mehr wichtig ist ihm in Zukunft die immer verrücktere und extremere Welt der Formel 1. Aber ist es nicht auch offensichtlich, dass er eine Situation in der Formel 1 im Allgemeinen und in seinem Team Mercedes im Speziellen geißelt, in der sich die Protagonisten zur Erreichung ihrer Ziele vom Egoisten über den Egozentriker inzwischen zu Sonnenkönigen (Ecclestone), Besserwissern (Lauda) und Narzisten (Hamilton) weiterentwickelt haben? Ich kenne niemanden, der sich mit solchen Menschen identifiziert. Ich finde es erfrischend, dass Nico auf dem Gipfel seines Erfolges als Rennfahrer in der Lage ist, über den Reifenrand hinauszuschauen. Er unter-

scheidet sich damit wohlthuend von seinem Chef Niki Lauda, dessen letzte Aussagen – ganz untypisch für ihn – einem aufgeschreckten Hühnerhaufen gleichkommen. Scheinbar dämmert es ihm, wer in der Vergangenheit die Hauptlast der fahrerseitigen Entwicklungsarbeit geleistet hat. Lernen kann man das als Fahrer nicht über Nacht. Und sein Lieblingsfahrer Hamilton will das vermutlich auch nicht. Vielleicht hat aber gerade diese Tatsache auch was Gutes: nämlich weniger Dominanz von Mercedes und damit mehr Spaß für die Rennfans!
Oswald Mader
D-68159 Mannheim

Schlechtes Gedächtnis Zum Rücktritt von F1-Weltmeister Nico Rosberg

Niki Lauda ist sauer auf Nico Rosberg, weil dieser nach langwierigen Vertragsverhandlungen Mercedes-Benz seinen Job zu Füßen geworfen hat, ohne seinem Arbeitgeber vorher die Chance zu geben, einen Ersatz zu planen. Das wäre nicht sein

Stil, sagte Niki. Das kann man ja gut nachvollziehen, doch hat Niki da nicht etwas vergessen? Vor etlichen Jahren hat mitten in der Saison 1979 ein (mehrfacher) Weltmeister (Initialen: N. L.) seinem Arbeitgeber Brabham die Brocken hingeschmissen und dies mit den wienerisch-zynischen Worten begründet: «Ich hab keine Lust mehr, im Kreise herumzufahren». Das war eigentlich noch erheblich krasser als das, was Rosberg gemacht hat, und Niki sollte bei seiner Wortwahl vielleicht daran denken. Im Übrigen führte dies damals dazu, dass der F1-Neuling Nelson Piquet plötzlich zum Teamleader aufrückte – und so seine beachtliche Karriere begann.
Jost Simon, D-73733 Esslingen

KONTAKT

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



Nach der F1 zu Panoz: Jan Magnussen im dicken Ami-Schiff



TIPP DER REDAKTION



Der bereits elfte F1-Saisonsieger: Alboreto 1982 in Las Vegas

Alboretos denkwürdiger erster GP-Sieg An diesem 23. Dezember wäre Michele Alboreto 60-jährig geworden. Der Italiener, der am 25. April 2001 am Lausitzring (D) tödlich verunglückte, wurde 1985 auf Ferrari Formel-1-Wizeweltmeister hinter Alain Prost (F/McLaren-TAG-Porsche) und gewann 1997 in einem TWR-Porsche von Joest Racing die 24 Stunden von Le Mans (F). 1982 gewann Alboreto in Las Vegas (USA) seinen ersten F1-Grand-Prix. Der Tyrrell-Ford-Pilot war damit beim 16. und letzten Lauf der bereits elfte(!) Sieger der Saison. Im selben Rennen und mit nur einem Sieg (Dijon/F) wurde Keke Rosberg, der Vater des aktuellen gleichnamigen F1-Champions Nico, Weltmeister.

Youtube.com: F1 1982 USA Caesars Palace GP - Full Race

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 13.12.

- 12.15 Classic Races: 1000 km Nürburgring 1984 (Dok.) **MOTORVISION TV**
- 13.00 Langstrecken-WM 2016; Nürburgring (D), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
- 13.55 Langstrecken-WM 2016; Mexico City (MEX), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
- 20.00 NASCAR 2016, Brooklyn/Michigan (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**
- 20.50 TCR International 2016: Sakhir (BRN) und Estoril (P), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
- 21.00 Formel 1 2016; Sakhir (BRN), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 22.35 NASCAR 2016, Sonoma/Kalifornien (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**
- 22.55 Clay Regazzoni - Leben am Limit: Dok. über verstorbenen Schweizer F1-Fahrer **SRF 1**
- 23.00 Sportwagen, 12h Sepang (MAL), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**

MITTWOCH, 14.12.

- 0.00, 8.30 Rallye-EM 2016, Saisonrückblick (Zus.) **EUROSPORT 1**
- 5.05 Clay Regazzoni - Leben am Limit: Dok. über verstorbenen Schweizer F1-Fahrer **SRF 1**
- 6.05 Endurance Racing in Spa-Francorchamps (B) 2009 (Dok.) **MOTORVISION TV**
- 9.00 Sportwagen, 12h Sepang (MAL), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 10.00 Rallye-EM 2016, Saisonrückblick (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 10.55 TCR International 2016: Sakhir (BRN) und Estoril (P), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
- 12.15 Classic Races: Die Can-Am-Serie 1973 (Dok.) **MOTORVISION TV**
- 17.45 Monza Rally Show, Monza (I), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
- 19.30 Rallye-WM 2016, Saisonrückblick (Zus.) **MOTORS TV**
- 20.00 NASCAR 2016, Sonoma/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**
- 21.00 Formel 1 2016; Shanghai (RC), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 22.30 NASCAR 2016, Daytona/Florida (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**

DONNERSTAG, 15.12.

- 12.20 Classic Races: Die goldenen Zeiten des Rallye-Sports (Dok.) **MOTORVISION TV**
- 13.00 Sportwagen, 12h Sepang (MAL), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
- 16.05 Rallye-WM 2016, Saisonrückblick (Zus.) **MOTORS TV**
- 20.00 NASCAR 2016, Daytona/Florida (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**
- 20.15 Rallye-ÖM 2016, Saisonrückblick, Teil 2 (Zus.) **ORF SPORT+**
- 21.00 Formel 1 2016; Sotschi (RUS), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 22.30 Formel 3, Macau Grand Prix (MAC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
- 22.40 NASCAR 2016, Sparta/Kentucky (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**

FREITAG, 16.12.

- 10.00, 17.20 Sportwagen, 12h Sepang (MAL), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

- 12.10 Classic Races: Die Afrika-Rallye 1959 (Dok.) **MOTORVISION TV**
- 20.00 NASCAR 2016, Sparta/Kentucky (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**
- 21.00 Formel 1 2016; Barcelona (E), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 22.35 NASCAR 2016, Loudon/New Hampshire (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**

SAMSTAG, 17.12.

- 0.15 Rallye-ÖM 2016, Saisonrückblick, Teil 2 (Zus.) **ORF SPORT+**
- 1.55 TCR International 2016: Sakhir (BRN) und Estoril (P), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
- 8.20 NASCAR 2016, Loudon/New Hampshire (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**
- 12.10 Die 24 Stunden am Nürburgring (D) 2016, Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**
- 20.50 NASCAR 2016, Loudon/New Hampshire (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**
- 21.45 NASCAR - The List: Die denkwürdigsten Rookies (Dok.) **MOTORVISION TV**
- 22.10 NASCAR - The List: Die unvergesslichsten Oldtimer (Dok.) **MOTORVISION TV**
- 22.30 NASCAR 2016, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**

SONNTAG, 18.12.

- 10.20, 15.25 Reportage: Das Goodwood Festival of Speed 2016 (GB) **MOTORVISION TV**
- 19.45 NASCAR - The List: Die wildesten Finishes (Dok.) **MOTORVISION TV**
- 20.35 NASCAR 2016, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**
- 22.25 NASCAR 2016, Pocono/Pennsylvania (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**
- 23.00 Formel E: Magazin zur laufenden Meisterschaft **ORF SPORT+**

MONTAG, 19.12.

- 11.15 Clay Regazzoni - Leben am Limit: Dok. über verstorbenen Schweizer F1-Fahrer **SRF 1**
- 12.10 Classic Races: Mercedes in der GP-Saison 1954 (Dok.) **MOTORVISION TV**
- 20.00 NASCAR 2016, Pocono/Pennsylvania (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**
- 21.00 Formel 1 2016; Monte Carlo (MC), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 22.40 NASCAR 2016, Watkins Glen/New York (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**

MOTORRAD

DIENSTAG, 13.12.

- 18.15 High Octane: US-Motocross (Magazin/Reportage) **MOTORVISION TV**

MITTWOCH, 14.12.

- 14.20 Macau Grand Prix, Macau (MAC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

DONNERSTAG, 15.12.

- 8.40 On Tour: ADAC Supercross, München (D/Magazin) **MOTORVISION TV**

SONNTAG, 18.12.

- 5.10, 18.00 Isle of Man TT (GB) 2015, Seitenwagen, Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

TERMINE

AUTOMOBIL

16./17.12.16	Trophée Andros, Alpe d'Huez	F
17.12.16	Sportwagen, 12 Abu Dhabi	UAE
2.-14.1.17	Rallye/Marathon, Paris - Dakar	F/SEN
6./7.1.17	Trophée Andros, Isola	F
13./14.1.17	24h Serie, 24h Dubai	UAE
14./15.1.17	Trophée Andros, Hautes Alpes	F
20./21.1.17	Trophée Andros, Isère	F
20.-22.1.17	Rallye/WRC, Rallye Monte Carlo	WM MC
21./22.1.17	Race of Champions, Miami/Florida	USA
28.1.17	Trophée Andros, Clermont-Ferrand	F
28./29.1.17	Sportwagen/ISCC, 24h Daytona/Florida	USA

MOTORRAD

2.-14.1.17	Rallye/Marathon, Paris - Dakar	F/SEN
6.1.17	Eisspeedway, Steingaden	D
7.1.17	AMA Supercross, Anaheim/Kalifornien	WM USA
8.1.17	Eisspeedway, Weißenbach/Tirol	A
13.-15.1.17	Supercross, Dortmund	D
14.1.17	AMA Supercross, San Diego/Kalifornien	WM USA
18.1.17	Freestyle-Motocross/Night of the Jumps, Basel	WM CH
21.1.17	AMA Supercross, Anaheim, Kalifornien	WM USA
21./22.1.17	Eisspeedway, Champex-Lac	SM CH
28.1.17	AMA Supercross, Phoenix/Arizona	WM USA

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Es sind derzeit keine weiteren Einsätze geplant.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



IM NÄCHSTEN HEFT/20.12.2016

AUTOMOBIL
Formel 1: Hintergrundstorys
Trophée Andros: Alpe d'Huez
MOTORRAD
MotoGP: Hintergrundstorys

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 2577
Telefax: +49 (0)711 182 1958
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de

Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur), Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)

Sonderkorrespondenten: Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffner

Freie Mitarbeiter: Belgien: Christian Fischer
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Babel, Georg Dobs, Martin Gruhler, Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua, Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon, Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke Wieszorek, Michael Wolf
England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
Japan: Shigeo Kibiki
Niederlande: Jan Boer, René de Boer
Österreich: Peter Pressler, Heinz Prüller, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jörg Kaufmann
Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka

Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang, BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer, dpa/picture alliance, Daniel Fesli, Jean-Pierre Froidevaux, Claus Herrmann, Nikolett Kovacs, Nico Schneider, XPB, IAT, sutton-images.com, Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse, Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard, Mike Rockenfeller

Grafik und Produktion: Michael Heinz (Art Director), Daniel Göhrer

Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1
70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182-01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport Gruppe

Redaktionelle Gesamtleitung: Ralph Alex, Jens Katemann
Stellvertreterin: Birgit Priemer

Leitung Geschäftsbereich Automobil: Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.)

Gesamtanzeigeneitung Automobil: Marius Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer
Telefon: +49 (0)711 182 1641
Telefax: +49 (0)711 182 1699

Werbeverkauf Online: Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1346

Auftragsmanagement: Iris Effrig
ieffrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1613
Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1522

Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)

Syndication/Lizenzen: Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379

Druck: DZD Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG, Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise: wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft: 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement: € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: € 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kioskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice: Deutschland: Abo-service MOTORSPORT aktuell, 70138 Stuttgart, Telefon 07 11-32 06 88 88, Telefax 07 11-182 25 50, E-Mail: motorsportaktuell@dvp.de © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 1421-8488

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus plus **30 €-Gutschein GRATIS** dazu!

14%
PREISVORTEIL



GRATIS
für Sie zur Wahl

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 0302, Geschäftsführer: Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beate Bielefeld, Betreuung und Inkasso: eriksson durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschle, Christina Dohmann, Dr. Michael Rappje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 85752.

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ Exklusives Extra dazu ■ 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach einem Jahr jederzeit kündbar

Schneller geht's online: www.motorsport-aktuell.com/abo

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509425
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 100,- € (D) (A: 105,- €; CH: 175.00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk, den Gutschein meiner Wahl**, erhalte ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum 19

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit Ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab **2 GRATIS-Ausgaben:**

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. Amazon.de, Wert: 30,- € (nur in D bestellbar) 2. JET, Wert: 30,- € (nur in D bestellbar) 3. BestChoice, Wert: 30,- €

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell Aboervice, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum _____ Unterschrift _____

Direktbestellung: ☎ +49 (0)711 3206-8888 ☎ +49 (0)711 182-2550 📧 motorsportaktuell@dpv.de 🌐 www.motorsport-aktuell.com/abo
Oder Coupon einfach ausfüllen und gleich einsenden an: **MOTORSPORT aktuell** Aboervice, 70138 Stuttgart