

# MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens -  
Abo.-Service: Motor-Presse (Schweiz) AG, 8604 Volketswil

# RACHE AN MERCEDES?

## MotoGP

**Pedrosa hilft Lorenzo  
im Titelkampf**

S. 28



## DTM

**BMW siegt, Wehrlein  
steht vor dem Titel**

S. 18

## MotoGP

**Stefan Bradl auch 2016  
bei Aprilia**

S. 27

## WTCC

**Citroën vorzeitig  
Team-Weltmeister**

S. 16

## Moto2

**Saisonende nach Sturz  
für Aegerter?**

S. 32

## Formel-3-EM

**Felix Rosenqvist  
endlich Champion**

S. 15

**motorsport-  
aktuell.com**

Jeden  
Dienstag  
neu



Mercedes hat beim GP in Japan das Kräfteverhältnis wieder hergestellt. Lewis Hamilton siegte souverän vor Teamkollege

Nico Rosberg. Doch der silberne Triumph war im Fernsehen kaum wahrzunehmen. Böse Zungen behaupten: FI-Chef Bernie

Ecclestone habe das mit Absicht getan. Als Rache dafür, dass Mercedes Red Bull ab 2016 keine Motoren liefern will? **Ab S. 4**

## Und weitere Top-Themen aus Suzuka



Sebastian Vettel: Hatte sich mehr als Platz 3 erhofft



Nico Hülkenberg: Starkes Rennen von Startplatz 13 aus



Jenson Button: Macht der Ex-Weltmeister doch weiter?



Daniil Kvyat: Crash im Quali, null Punkte im Rennen



9 777421 84 8007

## LIEBE LESER!



**Christian Eichenberger**  
Chef vom Dienst

**M**ercedes und Lewis Hamilton haben beim Großen Preis von Japan in Suzuka das Kräfteverhältnis in der Formel 1 wieder hergestellt. Die Schlappe von Singapur ist vergessen. Silber befindet sich wieder eindeutig auf WM-Kurs. Ein anderes Team, das einst auch mit Mercedes große Erfolge feierte, kommt derzeit nicht vom Fleck: McLaren. Das Team des stolzen Ron Dennis ist ein Schatten seiner selbst. In Japan setzte es die bisher größte Demütigung. Und die kam ausgerechnet von Fernando Alonso, dem eigenen Fahrer. Der ebenfalls stolze Spanier wettete über Funk: «Ich werde auf der Geraden wie ein GP2-Auto überholt. Das ist peinlich. Sehr peinlich.» Fragt sich: Darf Alonso das? Oder sollte er sich das nicht besser verkniefen? Fakt ist: Der Ex-Ferraristi ist einer der besten Formel-1-Rennfahrer der Welt. Aber das gibt ihm nicht das Recht, so über seine Brötchengeber herzuziehen. Etwas mehr Fingerspitzengefühl täte Herrn Alonso manchmal ganz gut.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



**WER?** Daniel Ricciardo (AUS)  
**WO?** Tokio (J)

**WAS?** Der Red-Bull-Pilot misst sich mit Sumo-Ringern



**WER?** André Negrão (BR)  
**WO?** Le Mans (F)

**WAS?** Überschlag des Draco-Piloten beim zweitletzten Worldseries-Wochenende endete zum Glück glimpflich



**WER?** Carlos Sainz (E)  
**WO?** Erfoud (MAR)

**WAS?** Der frisch präsentierte Peugeot 2008 DKR16 testete in der Wüste von Marokko für die bevorstehende Rallye Dakar

## INHALT

## AUTOMOBIL

## THEMEN DER WOCHE

- ! Formel 1: Widerstand gegen Red Bull; WEC: Postenwechsel bei Nissan **S. 3**
- ! **FORMEL 1** Mercedes stellt Hackordnung wieder her **S. 4**
- ! **FORMEL 1** Wie Button über die Zukunft denkt **S. 6**
- FORMEL 1** Honda-Motorenhelfer Arai spricht **S. 10**
- FORMEL RENAULT 3.5** Rowland schon Meister **S. 14**
- ! **FORMEL-3-EM** Dauerläufer Rosenqvist am Ziel **S. 15**
- ! **TOURENWAGEN-WM** Ein Titel ist bereits fix **S. 16**
- ! **DTM** Mercedes' umstrittene Taktik **S. 18**
- RALLYE-WM** Comeback eines Klassikers **S. 21**
- 40 JAHRE MSA** Rückblick Rallye-WM **S. 23**

## MOTORRAD

## ! THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Stühlerücken 2016; Superbike-WM: Das Yamaha-Comeback **S. 27**
- ! **MOTOGP** Wie Lorenzo Aragón dominierte **S. 28**
- ! **MOTO2** Zarcos Titelparty ist verschoben **S. 52**
- MOTO2** Hersteller Kalex testet die Zukunft **S. 33**
- MOTO3** Öttl mischt die Spitze auf **S. 34**
- IDM BMW** stärkt Meister Reiterberger **S. 36**
- MOTOCROSS-WM** Nationenkampf in Ernée **S. 38**
- ENDURO-DM** Überraschender Schröter **S. 40**

## PANORAMA

## TOP-RENNSTRECKE

Trackday in Spa **S. 44**

## BOXENGEFLÜSTER

Namen & Nachrichten, Leserbrief **S. 46**

**IMPRESSUM** **S. 46**

**SERVICE** Termine und TV-Programm **S. 47**

! = Titelthemen

## Fotos Titelseite:

SUTTON-IMAGES.COM, PICTURE-ALLIANCE

## KONTAKT

**MOTORSPORT aktuell**

«Leserbriefe»

70162 Stuttgart

E-Mail: msa-lesertribune@

motorpresse.de

www.motorsport-aktuell.com

**MOTOR  
SPORT  
aktuell!**

**Formel 1**

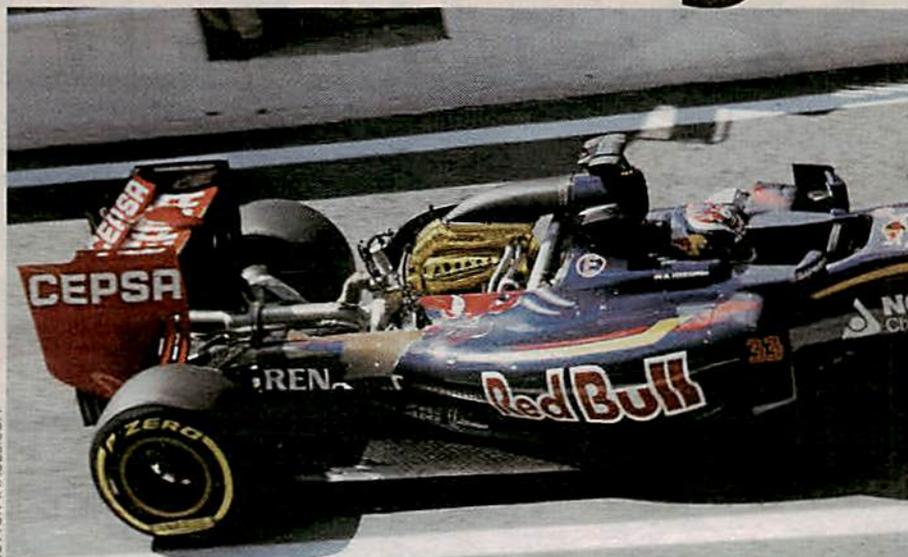
# Die Motorenfrage

Von MICHAEL SCHMIDT und ARNO WESTER

**Zu Beginn des Suzuka-Wochenendes sah es noch so aus, als würde Red Bull 2016 mit Ferrari-Motoren fahren. Doch wie bei Mercedes regt sich auch bei den Italienern Widerstand.**

So wie zuvor bei Mercedes gibt es auch bei Ferrari massive Widerstände gegen eine Belieferung von Red Bull mit Motoren. Teamchef Maurizio Arrivabene, Technikdirektor James Allison und Sebastian Vettel haben kein Interesse daran, den stärksten Rivalen technisch aufzurüsten. Zumal man Red Bull per Reglement gleichwertige Motoren geben muss. Möglicher Kompromiss: Red Bull stattet Ferrari mit 2015er-Motoren aus und erlaubt dem Brausegiganten eigene Updates.

Findet sich keine Lösung, dann ist bei Red Bull auch der Ausstieg kein Tabu mehr. Auch wenn der eine Hunderte



Schwierige Motorenfrage: Welche Triebwerke sind ab 2016 im Red Bull und im Toro Rosso?

Millionen Dollar schwere Strafe bedeuten würde.

Auch ein Deal mit VW-Konzernmarke Audi für 2017, der zuletzt immer wieder herbeigeredet wurde, scheint im Zuge des Abgas-Skandals

bei VW und damit verbundenen Milliardenverlusten endgültig vom Tisch. Zumal das erwartete Dementi zu entsprechenden Pressemeldungen nicht lange auf sich warten ließ. Um «pure Spekulationen» handele es sich laut Audi-Sport-Kommunikations-

chef Jürgen Pippig, der zudem versicherte, dass auch Berichte über den Ausstieg von Audi aus DTM und WEC jeglicher Grundlage entbehren. ♦

**WEC**

## Nissans Neuer

Wie die Kollegen von «daily-sportscar» berichten, wird Michael Carcamo den Posten des LMPI-Teamchefs bei Nissan übernehmen und damit auch dem bisherigen Teamchef und weiteren Technikchef Ben Bowlby übergeordnet sein.

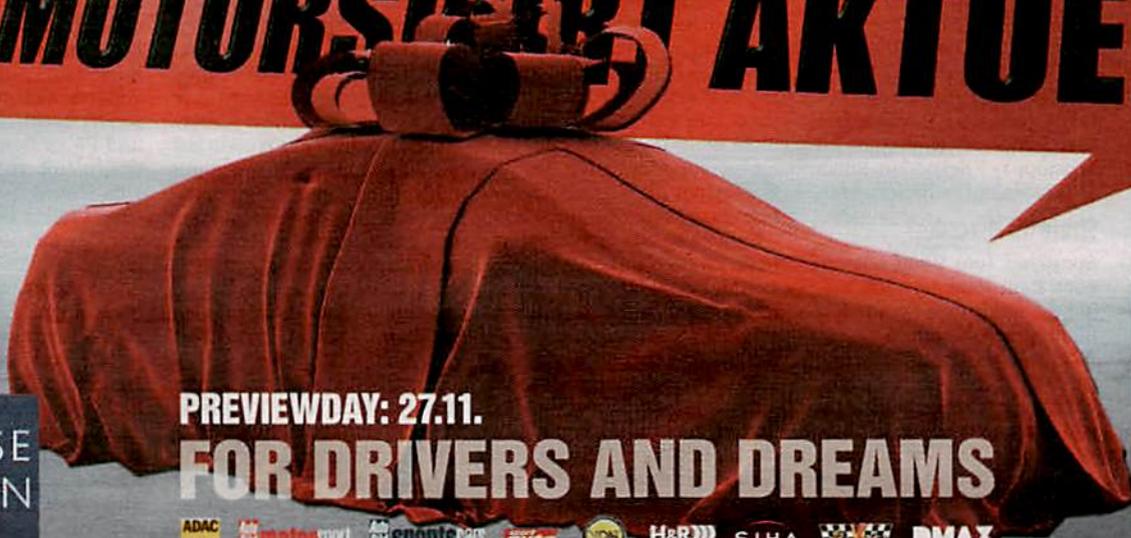
Die gebetsmühlenartigen Bekundungen von Nissan-Motorsportchef Darren Cox, das LMPI-Projekt sei alles andere als gestorben, haben damit wieder einen etwas gehaltvolleren Nährboden. Zudem scheint der GTRLM Nismo Fortschritte zu machen. Nach dem WEC-Rennen in Austin hat das Nissan-Team zwei Tage auf dem Circuit of the Americas getestet und war – obwohl weiter ohne Hybridsystem – auf dem Niveau der privaten LMPI, wie zu erfahren ist. Das war zwar auch in Le Mans ungefähr so, dort jedoch auf einer dem Autokonzep besser liegenden Strecke.

Renneinsätze stehen vorerst weiter nicht zur Diskussion, da die Testarbeit nach wie vor Priorität genießt – und unter neuer Leitung vielleicht noch mehr Fortschritte macht. ♦ MBR

ESSEN-MOTORSHOW.DE



**DIE ESSEN MOTOR SHOW  
GRATULIERT ZU 40 JAHREN  
MOTORSPORT AKTUELL**



**PREVIEWDAY: 27.11.  
FOR DRIVERS AND DREAMS**

MESSE  
ESSEN

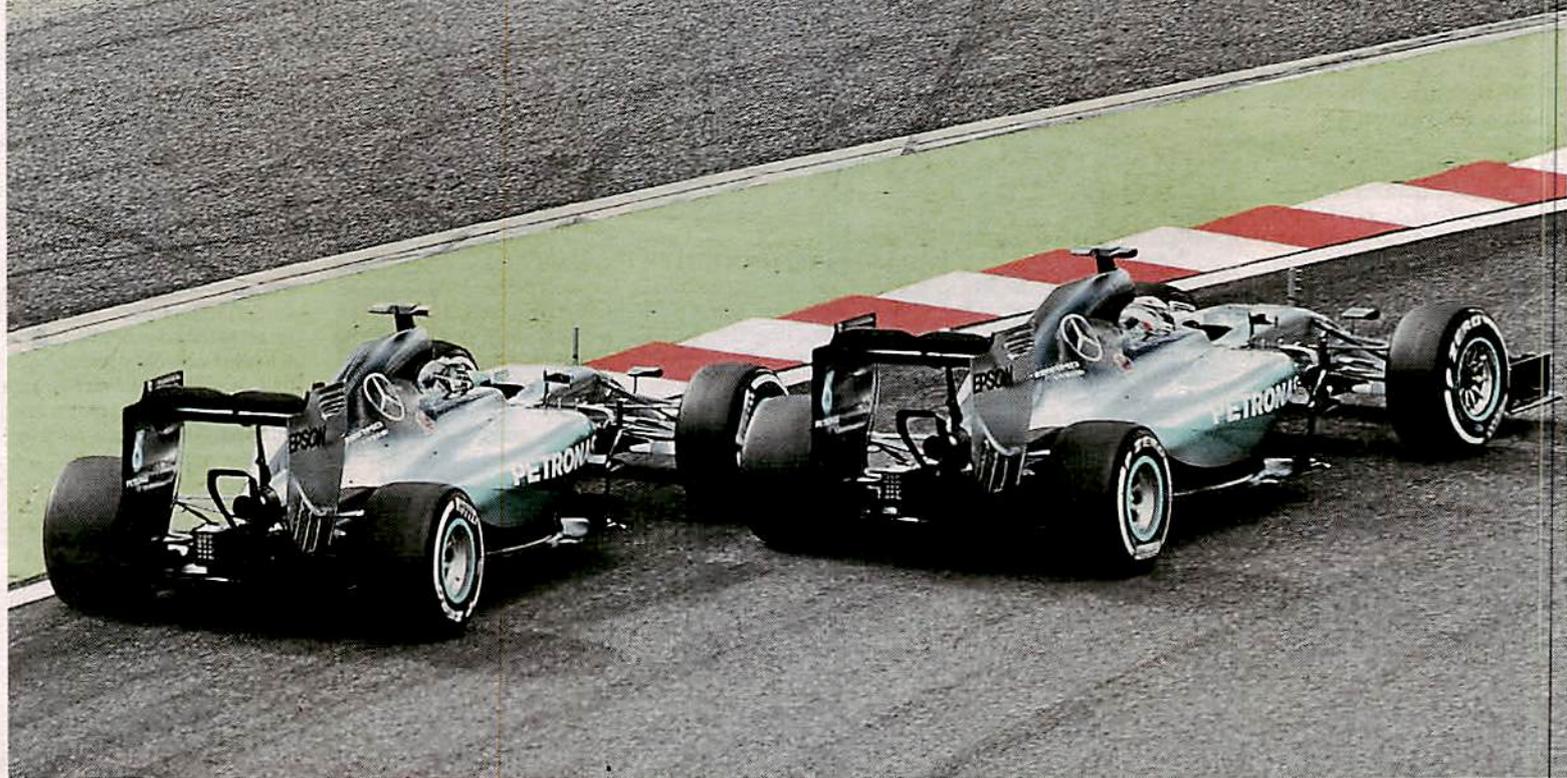
**ESSEN  
MOTOR  
SHOW**



ESSEN-MOTORSHOW.DE

Mercedes

# Alles beim Alten



Die entscheidende Szene am Ausgang von Kurve 1: Hamilton lässt sich gekonnt nach außen tragen, Rosberg muss den WM-Leader ziehen lassen und verliert drei Plätze

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

**Die Schlappe von Singapur ist vergessen. In der Formel 1 ist wieder alles beim Alten. Lewis Hamilton gewinnt, Nico Rosberg wird Zweiter. Nur eines war anders in Suzuka: Mercedes war für seinen Doppelsieg verhältnismäßig wenig im TV zu sehen. Ein Racheakt von FI-Chef Bernie Ecclestone?**

Ganze 5 Minuten und 56 Sekunden war Mercedes beim Japan-GP in Suzuka auf den TV-Bildschirmen zu sehen. Das ist für ein Team, das soeben den achten Doppelsieg in dieser Saison eingefahren hat, sehr wenig. Sicher war vorne die Kuh rasch vom Eis. Dafür sorgte Lewis Hamilton, der den Nuller von Singapur offenbar bestens verdaut hat. Und auch zwischen Nico Rosberg und Sebastian Vettel kam es nicht zum ganz heißen Duell. Der Mercedes-Pilot hatte den Singapur-Sieger an der Box mit einem Vorzeige-Undercut ausgebremst. Danach kam Vettel nicht mehr ins DRS-Fenster.

Der Grand Prix von Japan war aber auch im Mittelfeld nicht der Reißer. Sodass man hätte sa-

gen können, es ist verständlich, dass das siegreiche Team so wenig im Bild zu sehen war. Die Statistik des F1 Broadcasting brachte es nach dem Rennen jedenfalls schonungslos ans Tageslicht. Die 5 Minuten und 56 Sekunden verteilten sich wie folgt: Start – 55 Sekunden, Start-Wiederholung – 55 Sekunden, Runde 8 – 20 Sekunden, Runde 10 – 18 Sekunden, Runde 16 (Rosbergs Boxenstopp) – 22 Sekunden, Runde 17 (Hamiltons Boxenstopp) – 16 Sekunden, Runde 17 (Rosberg überholt Bottas) – 75 Sekunden, Runde 30 (Rosbergs Boxenstopp) – 18 Sekunden, Runde 32 (Hamiltons Boxenstopp) – 7 Sekunden, Runde 53 (Zieleinlauf) – 70 Sekunden.

## Strafe für Mercedes?

Sportchef Toto Wolff scherzte nach dem Rennen: «Ich habe unsere Autos eine Stunde lang nicht gesehen. Ich weiß gar nicht, wie das Rennen ausgegangen ist.» Auch Aufsichtsratschef Niki Lauda wunderte sich: «Das war irgendwie lustig. Ich habe den ganzen Tag Fernsehen geschaut und dabei viele Sauber- und Honda-Autos gesehen. Da muss ich mal nachfragen, was da bei denen schieflief, die für die Filmaufnahmen zuständig sind.

Ich will Bernie nächste Woche sowieso treffen.»

Ob Ecclestone tatsächlich Mercedes bestrafen wollte? Dafür, dass das Weltmeisterteam keine Motoren an Red Bull verkaufen will? Es wäre nicht das erste Mal, dass der FI-Zampano zu ungewöhnlichen Maßnahmen greift. Erinnern wir uns an Bahrain 2012. Damals traf es Force India. Weil das Team von Vijay Mallya während der Unruhen in Bahrain nicht am zweiten Training teilnahm, um den Heimweg bei Tageslicht antreten zu können, wurden die Autos den Rest des Wochenendes nicht mehr im TV gezeigt. Offenbar auf Anweisung des F1-Bosses, der die Regie bekanntlich unter seiner Kontrolle hat.

In Suzuka war es besonders beim zweiten Boxenstopp von Leader Lewis Hamilton auffallend. Da wurde der inzwischen achtfache Saisonsieger erst wieder im Bild gezeigt, als dieser seinen Standplatz schon wieder verlassen hatte. Lauda wollte den Verdacht nicht bestätigen, dass es sich um eine Strafaktion für die Verweigerungshaltung in Sachen Motorenlieferung an Red Bull handele. «Dazu kann ich nichts sagen. Es war nur interessant, dass man sogar die-

sen Reifenwechsel ignorierte. Man hat nicht mal gesehen, wie die Reifen gewechselt wurden.»

## Rosbergs Motor zu heiß

Egal ob Ecclestone das Rennen im Äther beeinflusst hat oder nicht, an der Tatsache, dass Mercedes in Japan wieder in alter Stärke aufgetreten ist, konnte auch der bald 85-jährige Brite nichts ändern. Die Entscheidung um den Sieg fiel schon auf den ersten Metern – zugunsten von Hamilton. Die Startprozedur ist bei den Mercedes-Autos identisch. Der Fahrer kann aber einen entscheidenden Unterschied machen: «Es kommt auf die Reaktionszeit an, wie gefühlvoll man den Kupplungshebel freilässt und wie viel Gas man gibt», erklärte der Sieger nach dem Rennen. «Und auch die Temperaturen in der Kupplung und in den Reifen müssen stimmen. Das ist manchmal echt ein Glücksspiel.»

Dieses Mal waren alle genannten Parameter identisch. Rosberg kam sogar etwas besser von der Linie weg. Doch dann gab der Silberpfeil mit der Nummer 44 plötzlich mehr Gas. «Weil der Motor bei Nico in der Aufwärmrunde zu heiß geworden ist, gab es ein Drehmo-

mentloch», erklärte Wolff nach Blick auf die Daten. Der Fahrer war also selber schuld. Wegen der neuen Startregeln, die seit Spa in Kraft sind, durften ihn die Ingenieure nicht vorwarnen.

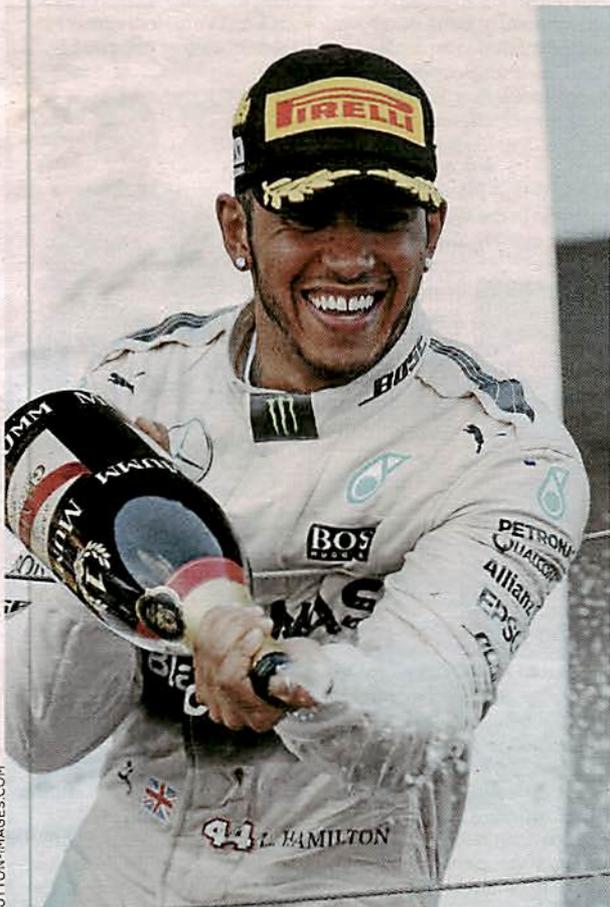
Doch das allein war nicht ausschlaggebend. Hamilton war auf der Innenseite in einer besseren Position – zumindest als die beiden Seite an Seite aus Kurve 1 kamen. Hamilton ließ sich – championslike – nach außen tragen. Rosberg hatte gar keine andere Wahl als über die Randsteine zu rübern. Dabei verlor er nicht nur die Führung, sondern auch noch P2 an Vettel und P3 an Bottas. Beide Positionen eroberte er sich zurück. Den Finnen krallte er sich mit einem tollen Überholmanöver vor der Schikane. «Natürlich bin ich enttäuscht. Lewis hatte den besseren Start und hat sich nach innen gesetzt. Ich musste zurückstecken», so das ernüchternde Fazit von Rosberg. Und Hamilton? Der steuert nun bei fünf verbleibenden Rennen mit 48 Punkten Vorsprung seinem dritten Titel entgegen. Und freute sich über den 41. GP-Sieg. «Ich habe es früher geliebt, Senna zuzuschauen. Und jetzt habe ich seine Marke egalisiert. Das ist unglaublich.» ♦



Hamilton/Vettel: 2015 schon achtmal gemeinsam auf dem Podium



Sieg Nummer 41: Hamilton hat die Marke von Senna egalisiert



Der achte Saisonserfolg: In der WM liegt Hamilton 48 Punkte vorn

## Ferrari

## Das Risiko war zu hoch

Von TOBIAS GRÜNER und ANDREAS HAUPT

**Sebastian Vettel ist der Ansicht, er hätte in Suzuka besser als P3 abschneiden können. «Wenn wir unseren Boxenstopp eine Runde vorgezogen hätten.»**

Beim GP Singapur geigten Sebastian Vettel und Ferrari groß auf. Eine Woche später wurden Pilot und Team zurück in die Realität geholt. Oder genauer gesagt auf ihre angestammte Position hinter Mercedes. Was aber schon vor dem Wochenende in Suzuka zu erwarten war. Einziges Fragezeichen: Findet Mercedes zu alter Stärke zurück. Sie taten es. Die Achterbahnfahrt über 5,807 Kilometer und durch 17 Kurven ist mehr für die silbernen als die roten Renner gemacht. Erklärung: Der Mix aus schnellen Kurven und Geraden passt wie maßgeschneidert zum W06 – ähnlich wie in Silverstone und Spa.

In allen drei Sektoren verlor Ferrari auf die Mercedes Zeit. Der SF15-T scheint mehr auf die langsamen Strecken zu stehen. Siehe Ungarn und Singapur. Oder er braucht extreme Bedingungen wie in Malaysia, um die Dominatoren in die Knie zu zwingen. Im Quali büßte Vettel über sechs Zehntel auf Polemann Nico Rosberg ein. Zu seinem Missfallen schlüpfte dem Ferrari-Star, der sich erst ab dem dritten Quali-Teil in seinem Renner wohlfühlte, noch Valtteri Bottas durch. Das Problem löste Vettel gleich am Start. Weil Rosberg im silbernen Zweikampf den kürzeren zog, rückte Vettel sogar noch eine Position nach vorn. Erster Hamilton-Verfolger war er al-

lerdings nur auf dem Papier. Der Weltmeister und Vorjahressieger enteilt Vettel schnell. Doch nach hinten hatte der viermalige FI-Champion alles im Griff. Selbst als ihm Rosberg nach einem gelungenen Überholmanöver in der 17. Runde gegen Bottas näher rückte.

## Rosbergs Undercut in Runde 29

Bis zur Phase der zweiten Boxenstopps kontrollierte Vettel seinen Verfolger im Rückspiegel. Im Strategie-Duell unterlag Ferrari jedoch. Durch einen Undercut in der 29. Runde schob sich Rosberg an Vettel vorbei. Obwohl der Heppenheimmer seine Reifen ausquetschte und mit qualmenden Gummis in die Boxenstraße brauste. «Ich war eigentlich ganz zufrieden mit der Inlap. Aber wir haben offenbar etwas seinen Speed auf der Outlap unterschätzt», konstatierte Vettel. Selbst der schnellere Reifenwechsel half nicht: Bei der Boxenausfahrt fehlten Vettel nur ein paar Meter oder Zehntel, um auf dem zweiten Rang zu bleiben.

**«Wir haben seinen Speed auf der Outlap unterschätzt.»**

SEBASTIAN VETTEL



Doch warum hatte Ferrari den frühzeitigen Boxenbesuch Rosbergs nicht vorzeitig antizipiert? «Durch die verkürzte Trainingszeit wussten wir nicht, wie gut die Reifen halten. Das Risiko war uns zu hoch»,

entschuldigte Teamchef Maurizio Arrivabene.

Im letzten Rennabschnitt konnte Vettel zwar die Pace seines Konkurrenten mitgehen, doch an einen Überholversuch war nicht zu denken. «Es war nicht leicht, dem Vorausfahrenden in den schnellen S-Kurven zu folgen. Mercedes hatte heute mehr Speed.» Deutlich zu sehen an den schnellsten Rundenzeiten. Vettel erzielte zwar im GP Japan den drittschnellsten Umlauf in 1:37,906 Minuten, allerdings fehlten ihm auf Hamilton mehr als 1,7 Sekunden. Auf Rosberg waren es mehr als sieben Zehntel. Trotzdem befand Vettel: «Platz 3 war heute nicht das Maximum. Wenn wir eine Runde früher reingekommen wären, dann wäre es zumindest interessant geworden. Es wäre nicht einfach gewesen für Nico, an mir vorbeizukommen.»

Immerhin kletterte der 42-fache GP-Sieger zum zehnten Mal in einem roten Overall aufs Podest. In der Weltmeisterschaft liegt Vettel nun 59 Punkte hinter Lewis Hamilton zurück. Zwar kann er in den verbleibenden Rennen theoretisch noch seinen fünften Titel einfahren, doch in der Realität dürfte er kein Wörtchen mehr um den WM-Pokal mitreden. Zumal sich Hamilton auch von der Singapur-Pleite nicht aus der Bahn werfen ließ. Kimi Räikkönen hat schon lange keine Möglichkeiten mehr auf den Fahrertitel. In Suzuka fuhr der Weltmeister von 2007 einmal mehr seinem Teamkollegen hinterher. In der Qualifikation reichte es für den Iceman nur zu P6. Im Rennen machte er zwei Positionen gut. ♦



Vettel vor dem Suzuka-Wahrzeichen: Der Deutsche meinte, Ferrari hätte Rosberg schlagen können

## MOMENT MAL!

## Ein Jahr danach

Es war, als wolle das Wetter eine Erinnerungsfunktion übernehmen. Als wenn es einer bedurft hätte. Suzuka, fast ein Jahr nach dem schrecklichen Unfall von Jules Bianchi. Zum Auftakt des Rennwochenendes ist der Himmel grau, der Freitag ist völlig verregnet. Kein Taifun wie 2014,

aber Bedingungen, die wieder das aufblitzen lassen, was den Suzuka International Circuit bei den Fahrern so beliebt macht. Das Lob für den Kurs der «alten Schule» (Vorjahressieger Lewis Hamilton) besitzt eine Kehrseite: Die Berg-und-Tal-bahn gehört auch zu den gefährlichsten Strecken, auch wenn Bianchis Crash vor allem eine Verkettung unglücklicher Umstände gewesen ist.

Mit dem GP von Japan kehrt die Erinnerung zurück. Auf den Rennwagen von Manor fährt der Schriftzug von Jules Bianchi mit, an der Garagenmauer liegen Blumen und Plakate, vergessen ist der erste Renn-Tote der Formel 1 seit 1994 nicht. Dafür ist ein Jahr zu kurz, waren die Umstände zu dramatisch. Die Königsklasse, sonst ein Hort der Selbstdarstellung, scheint sich für die Rückkehr nach Suzuka ein Schweigegelübde auferlegt zu haben. John Booth, Bianchis Teamchef, sagt stellvertretend: «Wir denken jeden Tag an Jules. Aber ich bitte zu respektieren, dass wir seiner in Suzuka auf stille und persönliche Art gedenken.»

Natürlich sind die Gedanken an das, was geschehen ist, da. Viele Rennfahrer waren bei der Beerdigung im Juli, Sebastian Vettel, Romain Grosjean, Felipe Massa, Pastor Maldonado, Valtteri Bottas, Jean-Eric Vergne und Adrian Sutil trugen den Sarg des 25-Jährigen. Sutil, unmittelbarer Unfallzeuge,

weiß: «Dieses Rennen ist sicher schwieriger für alle.» Er selbst habe lange gebraucht, bis ihm der schreckliche Moment aus dem Kopf gegangen sei, aber auch, wie das Geschehen seine Sichtweise verändert habe: «Es öffnet einem die Augen, was wir da eigentlich tun. Fakt ist, dass man gerne

verdrängt, dass die Formel 1 immer noch ein gefährlicher Sport ist.»

In 65 Jahren Formel 1 gab es bislang 26 Tote während offizieller Rennwochenenden,

beginnend mit dem Argentinier Onofre Marimón 1954 auf dem Nürburgring. Die Nordschleife ist mit fünf Todesopfern – wenig überraschend – über all die Jahre der gefährlichste Kurs gewesen, gefolgt von Monza. Aber es geht nicht um solch fatale Statistiken, sondern um den Lerneffekt. Mit dem virtuellen Safety Car und neuen Vorschriften bei der Bergung liegen gebliebener Rennwagen hat die Automobilsporthörde FIA sofort Konsequenzen gezogen. Mehr kann man kaum tun. «Wenn so etwas passiert, wird man im ersten Moment wacherüttelt. Die Umstände des Unfalls waren sehr speziell, daraus musste gelernt werden und wurde gelernt», sagt Vettel.

Für Philippe Bianchi, den Vater von Jules, ist es unmöglich, sich Formel-1-Rennen anzuschauen: «Die Woche war keine gute Woche für die Familie Bianchi. Im Moment ist es zu schwierig für mich, einen Grand Prix zu verfolgen. Vielleicht kann ich es in ein paar Monaten aushalten, vielleicht in ein paar Jahren.» Ihm bleibt nur der Trost, dass die Nummer 17 nicht vergessen werden wird. Und das will schon etwas heißen in diesem schnelllebigen Geschäft.



Elmar Brümmer

## McLaren-Honda

## Button wie ein

Von ELMAR BRÜMMER

**Hört er auf? Oder macht er weiter? Die Zukunft von Jenson Button war in Suzuka das Thema abseits der Strecke. Die Fans würden ihn gerne noch ein Jahr länger in Action sehen.**

Das Gesicht auf der Rennstrecke hat Honda bei seinem Formel-1-Comeback schon ein paarmal verloren in dieser Saison, aber die einheimischen Fans haben beim Großen Preis von Japan wenigstens ihren Humor bewahrt. Auf dem Suzuka International Circuit, der dem Automobilkonzern gehört, haben sie sich zum Schutz vor weiterem Imageschaden schwarz lackierte Bauarbeiterhelme übergestülpt und diesen noch Mini-Heckflügel angeklebt. Windschnittigkeit können Fans wie McLaren-Team in

diesen Tagen gut gebrauchen: Dann geht es nämlich ein bisschen schneller mit dem «Augen-zu-und-durch».

Ist das auch die Taktik, die Jenson Button für das letzte Drittel der Saison anwendet – weil es die letzten Rennen überhaupt in seiner Rennfahrerkarriere sein könnten? Ron Dennis, der McLaren-Teamchef, bestreitet das – man werde mit Button als auch Alonso weiterfahren. Der eine habe einen Dreijahres-, der andere einen Zweijahresvertrag.

Dabei war für den Abschied schon zum Auftakt des Suzuka-Wochenendes alles angerichtet. Japan ist nach Großbritannien und Monaco die liebste Heimat von Jenson Button, dem Formel-1-Champion von 2009. So wie er das japanische Model Jessica Michibata liebt, verehren ihn umgekehrt die Japaner. Wenn zurücktreten vor Ende der Sai-

son, dann doch am besten hier. Die Vorlage hatte er in Singapur nach dem dritten desillusionierenden Rennen in Folge selbst geliefert: «Mein Kopf weiß es, aber mein Mund und meine Zunge wissen es noch nicht», orakelte er, «man hat im Auto nur Spaß, wenn man an der Spitze mitkämpfen kann, denn dann hat man das Gefühl, dass man etwas erreicht. Die Freude kommt vom Wettkampf.»

Das bedeutet natürlich nicht, mit dem eigenen Auto zu kämpfen wie in Suzuka. Fernando Alonso dümpelte auf Rang 11 und musste sich im Generationen- und Max Verstappen beugen, worauf der erzürnte Spanier in Richtung Honda brüllte: «Das ist ein GP2-Motor!» Button verglich seine Rolle nach dem 14. Platz mit der eines «Samurai-Kämpfers – nur ohne Schwert.»

Die Experimentierphase die ganze Saison über geht den

## AUS DEM FAHRERLAGER

Von MICHAEL SCHMIDT und TOBIAS GRÜNER

Gerhard Berger tauchte überraschend im Fahrerlager auf. Der Österreicher war vom Veranstalter engagiert worden, im Showprogramm alte Formel-1-Autos zu fahren. Für Berger stand der McLaren MP4-6 von 1991 bereit. «Am Drehzahlmesser war bei 10000/min ein rotes Tape angebracht. Das habe ich mit dem Fingernagel runtergekratzt und auf 12000/min geklebt», grinste der der ehemalige Suzuka-Sieger anschließend.

◆◆◆ Weil sich am Sonntag keiner fand, der den Ferrari F1-87 fahren konnte, half Martin Brundle kurzfristig aus. Der Brite ließ sich Handschuhe und Helm von Daniel Ricciardo. Bis ein passender Overall gefunden war, dauerte es etwas länger. Der Tyrrell 019 mit seiner charakteristischen Hochnase wurde von Satoru Nakajima pilotiert. Im Williams FW17-Honda saß Takuma Sato. Das Auto ging am Samstag allerdings kaputt. Für den Sonntag stieg Sato in den größten Exoten im Reigen der

alten Autos ein: Colin Chapman's Lotus 88 aus dem Jahr 1981 durfte nie an einem GP teilnehmen. In Long Beach und Silverstone wurde das Auto mit dem Doppelchassis nach einer freien Trainingssitzung von den Sportkommissaren aus dem Verkehr gezogen.

◆◆◆ Die Red-Bull-Piloten tauchten in Tokio in die Welt der Sumoring ein. Daniil Kvyat

besuchte einen Wettkampf, Daniel Ricciardo das Training. Der Australier war beeindruckt von der Kraft, die hinter den massigen Körpern steckt.

«Einer hat 100 Kniebeugen gemacht, als wäre es nichts. Mir

haben die Beine schon beim Zuschauen wehgetan.»

◆◆◆ Am 30. September wird Max Verstappen 18 Jahre alt. Aber er wird dann noch immer keinen Führerschein haben. «Ich habe mich noch nicht einmal bei der Fahrschule

angemeldet, hoffe aber, dass ich es vor Saisonende noch über die Bühne bringe.» Das größte Talent der Formel 1 schätzt, dass er mit vier bis



Verstappen: Am Mittwoch 18

sechs Fahrstunden über die Runden kommt. «Das wird eine interessante Erfahrung.» Verstappen glaubt nicht, dass die Prüfung für ihn nur Formsache wird. «In der Theorie darfst du nur drei Fehler machen. Und wenn ich einmal zu schnell fahre, ist es auch vorbei.» Dann grinst der Holländer: «Ich habe ein Druckmittel in der Hand. Wenn es knapp wird sage ich meinem Fahrlehrer: Willst du nächstes Jahr beim Grand Prix von Belgien dabei sein?»



Ein Jahr nach dem verheerenden Crash: Blumen für Bianchi



Berger (l.) mit Ron Dennis

# Samurai ohne Schwert

**NACHRICHTEN**

## Lotus bedankt sich bei Bernie Ecclestone

**Lotus** Am Montag stand Lotus wieder einmal wegen offener Rechnungen und Steuerschulden vor Gericht. Diesmal musste die Rechnung bezahlt werden. Sonst hätte der Insolvenzverwalter gedroht. In Suzuka gab das Team aus Enstone eine klägliche Figur ab. Die Seefracht wurde wegen offener Rechnungen bei DHL erst am Donnerstagmittag angeliefert. Der für 26700 Euro angemietete Team pavillon und die Büros blieben geschlossen, die Küche kalt. Lotus hatte nicht bezahlt. Andere Teams halfen den Ingenieuren mit Arbeitsplätzen aus. Bernie Ecclestone lud alle Mechaniker in die Kantine des Paddock Clubs zum Essen ein. Die stellten sich hinterher zum Gruppenfoto mit dem Schild «Danke, Bernie» auf. Ecclestone stellte auch zwei der eigenen Hospitality-Einheiten für die Fahrer zur Verfügung. Force India lieh Lotus Hydrauliköl aus. Der Formel-1-Chef forderte Renault zum Handeln auf: «Wir haben alle unsere Vereinbarungen erfüllt. Jetzt ist es Zeit für Renault, zuzuschlagen.»

## Mercedes ist fix, Wehrlein noch nicht

**Manor** Die Hinterbänkler werden 2016 mit Mercedes-Motoren fahren. Getriebe und Hinterachse kommen von Williams. Das wird den kleinsten Rennstall der Formel 1, der in diesem Jahr mit rund 80 Millionen Dollar operiert, näher an das Feld heranbringen. Die Fahrer stehen noch nicht fest. Mercedes hofft, dass ein Platz übrig bleibt. Der könnte dann für Pascal Wehrlein reserviert sein. Im Moment will sich Mercedes-Teamchef Toto Wolff noch nicht mit dem Thema befassen. «Pascal soll erst einmal die DTM gewinnen. Das ist jetzt wichtiger.»

## Doch kein Upgrade beim US-GP?

**Motor** Renault weiß noch nicht, ob das Motor-Upgrade beim GP USA eingesetzt werden kann. Dabei sollten vier der zwölf Rest-Token eingesetzt werden. Es gibt Probleme bei den Prüfstands-läufen. Der Motor ist noch weit davon entfernt, die Mindestleistung geschafft zu haben, die für die Rennfreigabe erforderlich ist. ♦ MS

McLaren-Fahrern merklich auf die Nerven. In Suzuka hat Honda erst die Kilometeranzahl erreicht, mit der Mercedes in die Saison gegangen ist. Button und Alonso verstehen sich aber mehr als Renn- denn als Testfahrer. Bei diesen Versuchen könnte Buttons Karriere, es ist seine 16. Saison in der Königs-kategorie, draufgehen – weil er die Lust zu verlieren droht. Zumal im Talentschuppen von Woking mit dem Belgier Stoffel Vandorne und dem Dänen Kevin Magnussen bereits zwei Nachfolger unter Vertrag stehen.

Die Erfahrung und der Druck von Honda hatten schon vor dieser Saison die kolportierte Ablösung Buttons verhindert. Doch gut möglich, dass es der 35-Jährige jetzt aus freien Stücken dem Australier Mark Webber nachmacht und in die Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC wechseln wird. Porsche

Werkspilot Webber hat das noch einmal einen späten Karriereschub gegeben, und Button würde die Eingewöhnung aufgrund seiner einfühlsamen Fahrweise wohl auch nicht sonderlich schwerfallen. Eine Doppelrolle, wie es Nico Hülkenberg mit seinem 24-Stunden-Einsatz getan hat, schließt der Brite aus. Dazu hängt er inzwischen zu gern an seinen freien Wochenenden, die er vorzugsweise mit der Gattin in Südfrankreich verbringt. Er spricht zwar davon, dass er sich in guten Gesprächen befinde, doch noch spielt er das Orakel. Ob es ums Geld geht? Er selbst ist wie gehabt fest in seinen Ansichten: «Was ich 2016 auch tue, es wird mich glücklich machen.»

### Lobeshymne von Vettel

Die Formel 1 würde einen ihrer besten Typen verlieren – einen talentierten Rennfahrer, der ab-

seits der Piste im Nu zwischen Playboy und Elder Statesman wechseln kann. Die Frage, was er vorhabe, war die erste bei der Talkrunde am Suzuka International Circuit, und Button beantwortete sie mit einem Schmunzeln: «Sie meinen jetzt? Oder nachher?»

Noch ist er nicht bereit, seine Pläne offenzulegen, vielleicht vertraut McLaren ihm auch noch eine weitere Saison. Teamchef Éric Boullier hat in Suzuka jedenfalls öffentlich so getan, als wolle er den Routinier behalten. Dagegen spricht weiterhin die Zielsetzung des Briten: «Ich mag nicht mehr auf den 14. Platz fahren, sondern in die Top-Ten. Allerdings ist das auch nicht das, was mich vom Hocker reißt oder was ich genießen würde.» Aber ob es Honda tatsächlich über Nacht aus dem Tabellenkeller an die Spitze schaffen kann? Ein Mann

sucht eine Perspektive, die richtige für ihn.

Von Sebastian Vettel jedenfalls gab es schon eine Lobeshymne, die so klang, als ob der Ferrari-Pilot bereits in Button-sche Ausstiegspäne eingeweicht worden wäre: «Das wäre sicherlich ein großer Verlust für die Formel 1. Er ist ein echter Charakterkopf, und er ist auf der Piste stets sehr fair. Seine fahrerische Qualität steht außer Frage. Wir alle wissen, dass er schnell ist – mit dem richtigen Auto könnte er eine gewichtige Rolle im Kampf um einen weiteren Weltmeistertitel spielen.»

Beinahe melancholisch wird Button in Suzuka, als er sich daran erinnert, wie er seinen ersten FI-Sieg im Jahr 2006 auf dem Hungaroring mit Honda eingefahren hat: «Ich bin mit diesem Konzern schon durch eine Menge Auf- und Abs gegangen.» Die Fans aus Nippon, die mindestens genauso auf seine Jessica stehen, sind ihm in dieser Zeit ans Herz gewachsen. Seit 1994, seinem ersten Kartrennen in Japan, hat er ein Faible für den Inselstaat in Fernost. Deshalb kann man es ihm abnehmen, wenn er sagt: «Denen würde ich gern noch etwas für ihre Begeisterung zurückgeben.»

### Die Tücke des beweglichen Ziels

Alles, was Jenson Button tut, tut er mit ausgeprägter Leidenschaft – man muss sich nur mal seinen Athletenkörper ansehen, den er mit seinem Ehrgeiz für Triathlon gestählt hat. Und am Kampfegeist mangelt es ihm auch im McLaren-Cockpit nicht. Den will er allerdings keinesfalls für sich allein geltend machen: «Die Situation ist für das ganze Team schwer. In Woking und in Japan wird ohne Pause ein wahnsinnig guter Job gemacht.» Doch er weiß auch um die Tücke des beweglichen Ziels: «Wir verbessern uns nur nicht so schnell, wie wir es gerne würden.»

Einen souveränen Umgang mit der Saison, die vom geplanten Übergang in ein Katastrophenjahr mündete, pflegte die japanischen Werbefilmer. Sie setzen den Slogan der «Kraft von Honda» in Origami um, die ganze Produktpalette entfaltet sich aus Papier. In dieser Metamorphose wird aus dem FI-Rennwagen ein Sitzrasenmäher. Dem – ungewollten – Sarkasmus folgt ganz am Ende wenigstens noch eine hoffnungsvolle Botschaft: «Man weiß nie, wohin einen seine Träume führen werden.» Das könnte auch ein Satz von Jenson Button sein. ♦



Jenson Button über seine Zukunft: «Der Kopf weiß es, aber Zunge und Mund wissen es noch nicht!»



Sie halten zu ihm: Button-Fans mit Spezialhelmen für Suzuka-GP



Button: Will wieder in Top 10

Team für Team - GP Japan 2015

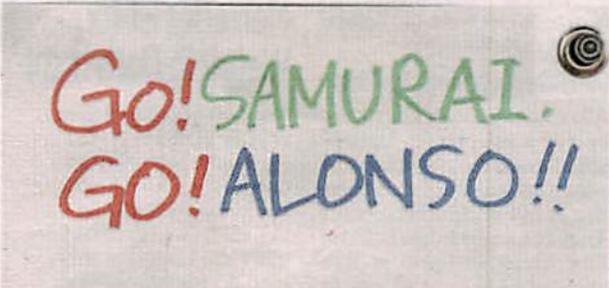
# Red Bull: Erster



Die entscheidende Szene: Hamilton drückt Rosberg in Turn 1 raus



Plattfuß: Massas Rennen war schon nach dem Start vorbei



Samurai Alonso? Der Spanier war in Suzuka eher ein Lästermaul



Verstappen gegen Sainz: So war auch die Reihenfolge im Ziel



Manor-Kutscher Will Stevens: Wilder Dreher in der 130R

## MERCEDES 6 ROSBERG P2, 44 HAMILTON P1

Die Silberpfeile machen das Singapur-Wochenende vergessen und kehren in Japan an die Spitze zurück. Die anspruchsvolle Strecke ist die perfekte Spielwiese für den AMG W06. Nico Rosberg hat am Samstag die Nase vorn. Zunächst im dritten Training, dann in der Qualifikation. Dort fährt er wie in der vergangenen Saison auf die Pole – seine zweite 2015. Doch im Rennen dreht Lewis Hamilton – analog zum Vorjahr – das Klassement um. Diesmal überrumpelt der Weltmeister seinen Rivalen am Start und drückt ihn ausgangs Kurve 1 nach außen, was Rosberg zwei weitere Positionen kostet. Eine holt er sich mit einem starken Überholmanöver gegen Valtteri Bottas zurück, die zweite durch eine gute Reifenstrategie. Nach 53 Runden feiert Mercedes seinen achten Doppelsieg 2015 und Hamilton seinen 41. Karriere-Erfolg. Seine Spazierfahrt ist im TV kaum zu sehen. Angeblich will Bernie Ecclestone Mercedes dafür abstrafen, Red Bull keine Motoren geben zu wollen. In Sotschi kann Mercedes den Konstrukteurs-Titel klarmachen.

WM-Punkte/WM-Platz: 506/1.

## WILLIAMS 19 MASSA P17, 77 VALTTERI BOTTAS P5

Die Briten statten die Dienstfahrzeuge von Bottas und Massa jeweils mit einem neuen Getriebe aus. Beide kommen straffrei davon, weil sich Bottas im normalen Zyklus befindet und Massa nach seinem Singapur-Ausfall wechseln darf. Am verregneten Freitag geizt Williams mit Runden. Besonders im zweiten Training, obwohl das Team nach seinen schwachen Vorstellungen im Nassen eigentlich trainieren müsste. Begründung von Bottas: Reifen sparen, falls es weiter regnen sollte. Das tut es nicht. Im Quali schnappt sich der Finne den dritten Rang und gleicht im Teamduell gegen Massa (P5) aus. Am Start verliert Bottas eine Position an Vettel. Sein Stallgefährte fällt nach einem Kontakt mit Ricciardo und plattem rechten Vorderreifen aussichtslos zurück. Im Mittelstint muss sich Bottas auf den Medium-Gummis dem hart-bereiften Rosberg beugen. Beim zweiten Reifenwechsel rutscht zudem noch Räikkönen durch. «Ich denke, dass wir beim zweiten Mal früher hätten stoppen sollen», kommentiert der 26-Jährige kritisch.

WM-Punkte/WM-Platz: 208/3.

## MCLAREN 14 ALONSO P11, 22 BUTTON P16

Das Heimspiel von Honda verkommt zum Werbedesaster für die Japaner. Weil Fernando Alonso, der wie Teamkollege Jenson Button mit einem neuen Getriebe ausgestattet ist, gleich mehrmals am Funk gegen den Motorenhersteller ledert. «Ich werde auf der Geraden wie ein GP2-Auto überholt. Das ist peinlich, sehr peinlich», lauten die vernichtenden Worte des spanischen Doppelweltmeisters. Immerhin taucht Alonso kurz nach Rennstart in den Punkterängen auf und hält mit seinen fahrerischen Qualitäten lange Max Verstappen hinter sich. Zu mehr als einem elften Rang reicht es im Ziel nicht. Auf Punkte fehlen ihm knapp 13 Sekunden. Jenson Button kann seinem Teamkollegen weder im Qualifying noch im Rennen folgen. Der Weltmeister von 2009 wird auf der Donnerstags-PK im Vorfeld des Rennens zu seiner Zukunft gelöchert (siehe Seite 6). Vor allem von den englischen Reportern. Button verkündet jedoch nicht, wie zuvor spekuliert wurde, seinen Rücktritt. Glücklicherweise wirkt der Engländer aber ganz und gar nicht.

WM-Punkte/WM-Platz: 17/9.

## TORO ROSSO 33 VERSTAPPEN P9, 55 SAINZ JR. P10

Max Verstappen wird eine Woche nach seiner Befehlsverweigerung einer Stallregie in Singapur fast ausschließlich gelobt. Im Qualifying hilft das dem jüngsten Piloten der Formel-1-Geschichte aber nicht. Ein Elektronik-Problem stoppt den Niederländer in Q2. Zu allem Überfluss hagelt es eine Startplatzstrafe (drei Ränge), da Verstappen sein Auto nach Kurve 11 auf der Ideallinie parkt. Auch für Carlos Sainz jr. ist im zweiten Teil Schluss. Vibrierende Vorderreifen verhindern eine schnellere Rundenzeit. Der Spanier, der am Freitag erstmals in Suzuka fährt und gleich eine Bestzeit in den nassen Asphalt zaubert, erlaubt sich im Rennen in der 26. Runde einen Lapsus: «Das Team hat mir gesagt, ich solle das Gegenteil von Maldonado machen. Ich dachte, er fährt in die Box, was er aber doch nicht tat. Ich war dann so aggressiv, dass ich in der Boxeneinfahrt den Poller umgefahren und mir den Flügel beschädigt habe.» Der fällige Wechsel kostet wichtige Sekunden. Am Ende wird Sainz noch von Verstappen auf frischeren Reifen kassiert.

WM-Punkte/WM-Platz: 44/7.

## MANOR (MARUSSIA) 28 STEVENS P19, 53 ROSSI P18

Der wichtigste Fortschritt für Manor am vergangenen Wochenende: Ein Motorendeal mit Mercedes für die kommende Saison soll kurz vor dem Abschluss stehen (siehe Seite 7). Den hinteren Teil des Autos will man dann von Williams einkaufen. Ansonsten fällt das Team nur durch zu langsame Fahrzeuge, eine Strafe und einen Highspeed-Dreher auf. Der Reihe nach: Im Zeittraining liegt Alexander Rossi in 1:47,114 Minuten über 14 Sekunden hinter der Q1-Bestzeit und verfehlt damit klar die 107-Prozent-Regel. Doch die Rennkommissare drücken ein Auge zu und lassen den Amerikaner starten. In seinem zweiten Formel-1-GP schlägt Rossi seinen Garagen-Nachbarn Will Stevens das zweite Mal, weil Stevens am Boxeneingang 2,2 km/h zu schnell ist und sich eine 5-Sekunden-Strafe einfängt. Und weil er im schnellen Linksbogen R130 aus der Bahn gerät. Rossi, zu diesem Zeitpunkt unmittelbar hinter dem Schwesterauto, sagt «danke» und rauscht durch den weißen Rauch von Stevens' qualmenden Reifen.

WM-Punkte/WM-Platz: 0/10.

# Nuller nach 31 GP

## RED BULL 3 RICCIARDO P15, 26 KVIAT P13

Red Bull hofft darauf, Motoren bei Ferrari einkaufen zu können. Zunächst scheinen die Italiener gewillt, allerdings deutet sich in Suzuka ein Sinneswandel an. Im Fahrerlager wird über einen Red-Bull-Rückzug diskutiert. Auch auf der Strecke läuft es nicht rund für den Abo-Weltmeister der Jahre 2010 bis 2013. Im Quali legt Daniil Kvyat einen bösen Abflug hin. «Ein Anfängerfehler», übt sich der Russe in Selbstkritik. Nach Einschlag im Reifenstapel und einem Überschlag wechselt Red Bull das Chassis sowie die gesamte Antriebseinheit und das Getriebe. Kvyat muss das Rennen aus der Box starten. Red Bull versucht eine Dreistopp-Strategie, doch Kvyat klagt über Brems- und Reifenprobleme. Er landet auf P13. Für Daniel Ricciardo ist der GP Japan praktisch nach dem Start verloren. Der Australier kommt vom siebten Startplatz gut weg, bekommt aber von Massa den linken Hinterreifen aufgeschlitzt. In der Folge kämpft er um Anschluss und wird mit ramponiertem Unterboden nur 15. Der erste Nuller für Red Bull seit Australien 2014. **WM-Punkte/WM-Platz: 139/4.**



Anfängerfehler: Kvyat schrottete im Qualifying seinen Red Bull

## FERRARI 5 VETTEL P3, RÄIKKÖNEN P4

Ferrari wird nach dem furiosen Singapur-Erfolg geerdet. Mercedes ist auf dem 5,807 Kilometer langen Kurs zu schnell. In der Quali fehlen Vettel über sechs Zehntel auf Pole-Mann Rosberg. Der viermalige Weltmeister gibt an, dass er sich erst im dritten Durchgang im Auto wohlfühlt habe, und höchstens Platz 3 möglich gewesen wäre. Gegen die Mercedes sieht er auch am Sonntag kaum eine Chance. Mit einem guten Start springt Vettel an Bottas vorbei und gewinnt noch eine weitere Position, weil Rosberg gegen Hamilton zurückstecken muss. Den Briten verliert Vettel schnell aus den Augen. P2 büßt Vettel an der Box ein. Der Heppenheimer wehrt sich mit einer schnellen Runde und qualmenden Reifen gegen Rosbergs Undercut. Doch selbst ein zügigerer Reifentausch seiner Crew (2,4 zu 2,8 Sekunden) bringt nichts. Vettel wird Dritter und steht zum zehnten Mal für Ferrari auf dem Podest. Bei Räikkönen macht es Ferrari besser. Durch einen früheren letzten Stopp geht der Finne an Bottas vorbei. Ansonsten fährt er einen unauffälligen GP. **WM-Punkte/WM-Platz: 337/2.**



Auf dem Weg zu Platz 3: Vettel umkurvt Trümmerteile von Sainz

## FORCE INDIA 11 PÉREZ P12, 27 HÜLKENBERG P6

Nico Hülkenberg geht mit der Hypothek einer Startplatzstrafe von drei Plätzen in das Japan-Wochenende, weil er in Singapur mit Felipe Massa kollidiert war. Und nachträglich auch die Schuld dafür auf sich genommen hat. Im Qualifying verpasst der lange Rheinländer den dritten Durchgang. Im Gegensatz zu Sergio Pérez, der im internen Duell auf 5:9 stellt. Einen Tag später dreht sich das Bild. Während der Mexikaner bei der Anfahrt zur ersten Kurve mit Carlos Sainz jr. zusammenrumpelt (weil er Massa ausweichen muss) und zurückgeworfen wird, prescht Hülkenberg nach vorne. Mit einem früheren Boxenstopp bringt der indisch-englische Rennstall seinen Piloten noch an den beiden Lotus vorbei auf den sechsten Rang. Diesen bringt «Hülk» sicher ins Ziel. Für einige ist er nach der gezeigten Leistung sogar der Mann des Rennens. «Es war ein einsames Rennen für mich, aber sehr effektiv. Das Resultat und die acht Punkte nehmen wir gerne mit», resümierte Hülkenberg, der zu Pérez in der Meisterschaft aufschließt (39:38 Zähler). **WM-Punkte/WM-Platz: 77/5.**



Starkes Rennen: Hülkenberg belohnte sich und sein Team mit P6

## LOTUS 8 GROSJEAN P7, 13 MALDONADO P8

Für den Rennstall aus Enstone beginnt der GP Japan mit einem klassischen Fehlstart. Der Logistikpartner hält aus finanziellen Gründen die Seefracht zurück (siehe auch Seite 7). Erst am Donnerstag um 13:30 Uhr kommen die Container an der Strecke an. Trotzdem kann Lotus sein Wochenende programmgemäß abspulen. Und am Sonntag die zweitdickste Punkteausbeute der Saison einfahren. Insgesamt spulen Romain Grosjean und Pastor Maldonado zehn Zähler aufs Teamkonto, weshalb der Abstand zu Force India von 19 auf 17 Zähler reduziert werden kann. Grosjean, in Belgien auf dem Podest, belegt einen starken siebten Platz. Zudem zeigt er in der Degner-Kurve auf frischen Gummis ein gewagtes Manöver gegen Marcus Ericsson. Einen kleinen Ausrutscher ohne Folgen leistet sich Grosjean in der letzten Schikane. Maldonado braust 1,277 Sekunden nach seinem Teamkollegen über den Zielstrich. Für den Venezolaner ist es erst das dritte Rennen der Saison, in dem er Zählbares mit nach Hause nimmt. **WM-Punkte/WM-Platz: 60/6.**



Leerer Lotus-Pavillon: Das Team musste in Suzuka improvisieren

## SAUBER 9 ERICSSON P14, 12 NASR P20 (AUSFALL)

Felipe Nasr muss wie Carlos Sainz noch die Suzuka-Achterbahn lernen. Der Brasilianer zeigt sich nach seinen ersten Übungsrounds beeindruckt von der anspruchsvollen Piste: «Von den Fernsehbildern hatte ich es mir ganz anders vorgestellt. Wenn man im Auto sitzt, spürt man erst, wie es hier rauf und runter geht, und wie stark die Kurven überhöht sind. Die Strecke ist sicher ganz weit oben auf meiner Liste.» Das in Singapur eingeführte Update mit einer kurzen Nase bringt auch in Japan nicht den großen Fortschritt. In der Quali scheitern beide Piloten in Q1. Sie glauben jedoch, dass ein Aufstieg in Q2 möglich gewesen wäre - wenn nicht Verstappen ihre Runden zerstört hätte. Ericsson kämpft das gesamte Wochenende mit der berühmten «Spoon»-Curve. Er patzt dort in der Quali in seinem ersten Versuch und im Rennen gleich zweimal. In der Anfangsphase dreht er sich auf einen Punkterang liegend, im letzten Teil huscht ihm Pérez nach einem kleinen Malheur durch. So verpasst Sauber erstmals nach vier GP wieder die Punkte. **WM-Punkte/WM-Platz: 26/8.**



Gab vier Runden vor Rennende auf: Sauber-Pilot Felipe Nasr

Wird hart kritisiert: Yasuhisa Arai, Motorenchef von Honda, ist zurzeit nicht um seinen Job zu beneiden



Yasuhisa Arai

# «Hoffe auf großen Fortschritt»

Von KAZIGO HASEGAWA

**Die Erwartungen waren groß. Die Ergebnisse brutal ernüchternd. Honda-Motorenchef Yasuhisa Arai hat sich in Suzuka den Fragen von MSA gestellt. Er hofft, dass 2016 alles besser wird.**

Wie groß ist der Druck beim Heimspiel gewesen?

**YASUHISA ARAI:** Zunächst mal ist es für mich persönlich einfach großartig, mit dem Honda-Team nach Hause kommen zu können. Suzuka ist etwas ganz Besonderes für uns (Anm. d. Red.: Honda gehört die Strecke), die 200.000 Beschäftigten von Honda in Japan und für viele japanische Fans. Alle unterstützen uns, aber alle wollen das Team auch erfolgreich sehen. Der Druck ist also noch ein kleines bisschen größer ge-

**«Warum sollte ich mich bei ihnen entschuldigen?»**

YASUHISA ARAI

worden. Aber unter Druck zu stehen, ist in der F1 eigentlich ein ganz gutes Gefühl, nicht nur für Honda als Motorenhersteller allein, sondern auch für McLaren-Honda als ein Team. In den 80er- und 90er-Jahren hat Honda das McLaren-Team aus Anlass des Heimspiels stets mit einer speziellen Suzuka-Version ausgestattet. Wäre es nicht schön gewesen, dass auch in diesem Jahr haben zu können? Schön schon, aber die aktuellen Reglements erlauben uns leider solche besonderen Motorvarianten nicht. Wir mussten schon mit dem besonders großen Herzen auskommen, das in allen von uns für Suzuka schlägt. Auch in der Vorstandsetage in der Honda-Zentrale in Tokio?

Natürlich ist es sehr wichtig für uns, die Rückendeckung unseres Vorstandes zu haben. Für Suzuka hatten sich einige Herren angesagt, darunter war auch unser Präsident, Takahiro Hachigo. Er war bereits kurz nach seinem Amtsantritt beim Rennen in Österreich, um sein Interesse an der Formel 1 zu unterstreichen.

Die Aufrüstung der Motoren hat in Monza und in Singapur nicht zum gewünschten Erfolg, sondern zu Enttäuschungen geführt. Hatte das im Vorfeld die

Erwartungen für Suzuka verändert?

Den Suzuka International Circuit sehe ich als die schwierigste Strecke auf der ganzen Welt an, und das gilt eben nicht nur für die Fahrer, sondern auch für den gesamten Antriebsstrang. Deshalb wussten wir, dass es nicht so leicht werden würde. Sollten die anderen Motorenhersteller in der kommenden Saison nicht genügen Kapazitäten haben, um alle Teams mit Aggregaten zu beliefern – wäre Honda es möglich, einzuspringen – auch rein vertraglich gesehen?

Es ist nicht so, dass ich das noch nicht gefragt worden wäre. Natürlich haben wir uns darüber Gedanken gemacht, aber bisher liegt mir noch keine offizielle Anfrage vor. Generell glaube ich, dass die Motoren-Situation für die Saison 2016 keine ganz einfache ist. Grundsätzlich sind wir sehr eng an McLaren gebunden. Wir selbst haben also keine anderen Pläne.

Die Fahrer werden langsam müde, dass sich ihre Bemühungen nicht in entsprechenden Ergebnissen niederschlagen. Sie wurden neulich gebeten, sich bei Button und Alonso zu entschuldigen. Haben Sie das getan? Nein, warum sollte ich? Ich spreche immer mit beiden Fahrern. Aber solche Fragen beantworten ich gar nicht.

Liegt die Schuld an den Ergebnissen denn wirklich nur am Antriebsstrang?

So wie ich die Schwachpunkte unseres Motors kenne, versucht auch McLaren das Beste, ein gutes Auto zu bauen. Wir sind uns alle klar darüber, dass wir ein Team sein müssen, um Erfolg zu haben.

Werden Sie noch in diesem Jahr weitere Änderungen am Motor vornehmen, um eine höhere Leistung zu bekommen?

Ich kann noch nicht sagen, wie wir die Tokens in dieser Saison einsetzen. Aber ich sehe, dass wir kleine Fortschritte von Rennen zu Rennen machen.

Wie soll es jetzt weitergehen?

Wir haben den Schwachpunkt an unserem Antriebsstrang ausfindig gemacht und deshalb bereits mit der Konstruktion des Aggregates für 2016 begonnen. Es ist ja kein Geheimnis, dass wir vor allem Schwierigkeiten mit der Bereitstellung der Leistung haben.

Bedeutet es, dass sie wie Ferrari im letzten Jahr die Architektur ihres Motors so stark verändern, wie das Reglement es zulässt?

Wir haben beobachtet, was unsere Gegner tun. Deshalb machen wir von unserem Grundkonzept ausgehend auch den nächsten Schritt. Wir haben ja bereits eine sehr schlanke Variante, aber wir werden dennoch einiges stark verändern.

Wie groß wird der Schritt sein? Ich hoffe, sehr groß. Ich hoffe es wirklich. ♦

## Zur Person Yasuhisa Arai

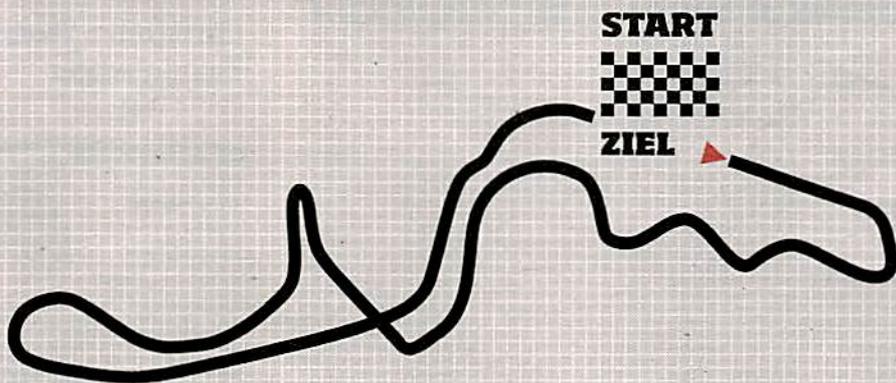
Geburtsdag 23. März 1958  
Geburtsort Tokio (J)  
Herkunftsland Japan

### KARRIERE

1981 Startete seine Karriere als Ingenieur bei Honda  
Ab Ende der 80er-Jahre Verschiedene Stationen in der Pkw-Entwicklung  
2000–2004 Betreute das Projekt Asimo – den Industrieroboter  
Vor F1-Einstieg Leitete vor dem Formel-1-Engagement das R&D Department von Honda. War außerdem auch im IndyCar-Projekt engagiert

**STRECKE**

**GP Japan / Suzuka**



**START**  
**ZIEL**

Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Supersoft- (rot markiert), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi-Mischungen (orange) unterteilen. Pro GP-Rennen stehen immer eine härtere (Prime) und eine weichere Mischung (Option) zur Wahl. Diese Auswahl trifft Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer beide Mischungen benutzen. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es 13 Trockenreifensets: sieben Sets Prime, sechs Sets Option. Dazu kommen weitere sieben Reifensets für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Die Top 10 der Startaufstellung müssen mit dem Reifentyp, mit dem sie die Q2-Zeit erzielt haben, ins Rennen gehen. Diese Regel gilt nicht bei Regenrennen. Jeder Fahrer darf nur vier Motoren pro Saison verwenden. Beim fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Der Suzuka International Racing Circuit hatte 2015 eine DRS-Zone: auf der Start-Ziel-Gerade.

**TRAININGS**

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.		2. Freies Training (Fr) min/Rdn.		3. Freies Training (Sa) min/Rdn.		Topspeed Qualifying (Sa) km/h	
1. Sainz jr.	1:49,434 (10)	1. Kvyat	1:48,277 (6)	1. Rosberg	1:33,995 (10)	1. Rosberg	315,5
2. Kvyat	1:49,938 (7)	2. Rosberg	1:48,300 (8)	2. Hamilton	1:34,292 (20)	2. Hamilton	315,1
3. Rosberg	1:50,077 (14)	3. Hamilton	1:48,853 (8)	3. Ricciardo	1:34,497 (22)	3. Grosjean	311,5
4. Vettel	1:50,519 (12)	4. Ricciardo	1:49,097 (10)	4. Bottas	1:34,797 (27)	4. Massa	310,8
5. Hamilton	1:50,722 (6)	5. Vettel	1:50,268 (19)	5. Massa	1:34,934 (25)	5. Pérez	309,6
6. Verstappen	1:50,940 (10)	6. Räikkönen	1:50,319 (16)	6. Räikkönen	1:35,082 (16)	6. Räikkönen	309,2
7. Räikkönen	1:51,212 (15)	7. Sainz jr.	1:50,418 (6)	7. Verstappen	1:35,160 (26)	7. Maldonado	309,1
8. Massa	1:52,288 (12)	8. Verstappen	1:50,542 (5)	8. Vettel	1:35,222 (16)	8. Vettel	308,8
9. Ericsson	1:53,820 (12)	9. Nasr	1:50,968 (10)	9. Grosjean	1:35,602 (20)	9. Hülkenberg	308,5
10. Bottas	1:53,964 (14)	10. Maldonado	1:51,557 (7)	10. Sainz jr.	1:35,963 (29)	10. Bottas	308,3
11. Nasr	1:54,013 (9)	11. Hülkenberg	1:51,674 (11)	11. Hülkenberg	1:36,110 (19)	11. Ericsson	303,2
12. Button	1:55,678 (6)	12. Button	1:51,861 (9)	12. Button	1:36,174 (15)	12. Alonso	299,4
13. Ricciardo	keine Zeit (1)	13. Ericsson	1:51,934 (12)	13. Ericsson	1:36,199 (19)	13. Button	298,8
14. Hülkenberg	keine Zeit (4)	14. Pérez	1:52,070 (8)	14. Kvyat	1:36,294 (23)	14. Ricciardo	298,7
15. Pérez	keine Zeit (3)	15. Grosjean	1:52,534 (6)	15. Maldonado	1:36,307 (21)	15. Nasr	298,5
16. Alonso	keine Zeit (5)	16. Massa	1:52,765 (6)	16. Alonso	1:36,360 (18)	16. Verstappen	298,1
17. Maldonado	keine Zeit (1)	17. Alonso	1:55,239 (10)	17. Pérez	1:36,430 (21)	17. Sainz jr.	297,6
18. Palmer*	keine Zeit (1)	18. Stevens	1:58,059 (6)	18. Nasr	1:36,919 (24)	18. Kvyat	297,1
19. Stevens	keine Zeit (3)	19. Rossi	1:59,419 (7)	19. Stevens	1:39,653 (24)	19. Stevens	296,8
20. Rossi	keine Zeit (4)	Bottas	keine Zeit (0)	20. Rossi	1:39,819 (22)	20. Rossi	272,4

**QUALIFYING**

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Hamilton	1:32,844	1. Rosberg	1:32,632	1. Rosberg	1:32,584	Rosberg	2:12 Hamilton
2. Rosberg	1:33,015	2. Hamilton	1:32,789	2. Hamilton	1:32,660	Ricciardo	9:5 Kvyat
3. Räikkönen	1:34,171	3. Räikkönen	1:33,361	3. Bottas	1:33,024	Massa	7:7 Bottas
4. Bottas	1:34,326	4. Massa	1:33,377	4. Vettel	1:33,245	Vettel	11:3 Räikkönen
5. Grosjean	1:34,398	5. Bottas	1:33,416	5. Massa	1:33,337	Alonso	7:5 Button
6. Ricciardo	1:34,399	6. Vettel	1:33,844	6. Räikkönen	1:33,347	Ericsson	0:1 (Button)
7. Vettel	1:34,431	7. Ricciardo	1:34,153	7. Ricciardo	1:33,497	Pérez	5:9 Hülkenberg
8. Verstappen	1:34,522	8. Pérez	1:34,174	8. Grosjean	1:33,967	Verstappen	5:9 Sainz jr.
9. Kvyat	1:34,646	9. Kvyat	1:34,201	9. Pérez	keine Zeit	Grosjean	13:1 Maldonado
10. Massa	1:34,744	10. Grosjean	1:34,278	10. Kvyat	keine Zeit	Ericsson	7:7 Nasr
11. Maldonado	1:34,796	11. Hülkenberg*	1:34,390			Stevens	2:0 Rossi
12. Sainz jr.	1:34,873	12. Sainz jr.	1:34,453			(Stevens)	7:3 Merhi)
13. Pérez	1:35,001	13. Maldonado	1:34,497				
14. Hülkenberg	1:35,328	14. Alonso	1:34,785				
15. Alonso	1:35,467	15. Verstappen**	keine Zeit				
16. Button	1:35,664						
17. Ericsson	1:35,673						
18. Nasr	1:35,760						
19. Stevens	1:38,783						
20. Rossi	1:39,343						

\* +3 Positionen (Verursachung Unfall)  
\*\* +3 Positionen (Halten auf gefährlichem Streckenabschnitt)

**MEIN RENNEN**

**Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Japan**



**< Valtteri Bottas (5.)**  
«Ich hatte auf einen Podestplatz gehofft. Aber wir waren nicht schnell genug. Wir hätten den zweiten Stopp früher machen sollen. Aber das ist hinterher immer leicht gesagt.»

**Romain Grosjean (7.) >**  
«Wir sind mit beiden Autos in die Punkte gefahren. Das freut mich. Gegen Hülkenberg hatte ich leider keine Chance. Die Reifen waren gegen Ende des Rennens hinüber.»



**< Max Verstappen (9.)**  
«Von P17 auf P9 ist nicht so schlecht. Mein Start war gut. Aber leider bin ich dann zweimal im Verkehr hängen geblieben. Zuerst hinter Nasr, den ich am Start überholt hatte. Dann hinter Alonso.»

**Sergio Pérez (12.) >**  
«Am Start musste ich Massa ausweichen. Dabei traf mich Sainz. Ich habe nachher versucht, den verloren gegangenen Boden wieder wettzumachen. Aber ohne Safety Car hatte ich keine Chance.»



**< Alexander Rossi (18.)**  
«Ich bin ganz zufrieden mit dem Rennen. Der erste Stint war nicht so gut. Aber ich war immer am Heck meines Teamkollegen und konnte ihn dann überholen, als er sich drehte.»

**Felipe Nasr (20./out) >**  
«Bis zum ersten Stopp lief es ordentlich. Plötzlich aber fühlte sich das Auto nicht mehr gut an. Deshalb entschieden wir knapp vor Schluss, in die Box zu fahren und das Rennen zu beenden.»



## Höhepunkte des Rennens

**Start:** Rosberg und Hamilton kommen in etwa gleich gut weg. Doch der WM-Leader nutzt die Innenbahn geschickt und zwingt Rosberg ausgangs Turn 1 zu lufpen. Dabei schießen auch Vettel und Bottas vorbei. Weiter hinten berühren sich Ricciardo und Massa. Beide müssen mit einem Reifenschaden zur Box. Pérez muss ausweichen und rutscht ins Kiesbett.

**1. Runde:** Gelb in Sektor 2 und 3. Es kommt aber kein Safety Car raus.

**10. Runde:** Hamilton hat seinen Vorsprung auf 5,6 Sekunden ausgebaut.

Vettel seinerseits liegt 5 Sekunden vor Bottas, der in Runde 12 stoppt.

**14. Runde:** Vettel an der Box. Der Ferrari fährt mit harten Reifen weiter.

**16. Runde:** Rosberg kommt rein. Eine Runde später ist auch Leader Hamilton an der Reihe.

**18. Runde:** Rosberg überholt Bottas vor der Schikane und ist Dritter. Der Finne scheint vom Angriff Rosbergs überrascht worden zu sein, spielt aber fair mit.

**20. Runde:** Hamilton liegt 9,3 Sekunden vor Vettel.

**28. Runde:** Alonso schimpft über Funk, sein Auto habe GP2-Format. Und das vor den Augen und Ohren von Konzernchef Takahiro Hachigo.

**30. Runde:** Rosberg versucht, mit einem Undercut an Vettel vorbeizugehen...

**31. Runde:** ...was ihm auch gelingt. Vettel nur noch P3.

**32. Runde:** Hamilton bleibt nach dem zweiten Stopp souverän in Führung.

**40. Runde:** Rosberg liegt 10,5 Sekunden hinter Hamilton. Vettel in Schlagdistanz, aber außerhalb des DRS-Fensters.

**45. Runde:** Manor-Pilot Stevens verliert sein Auto ausgangs der 130R, fängt es miraculös ab, entgeht aber nur knapp einer Kollision mit Teamkollege Rossi, der dadurch eine Position gewinnt.

**50. Runde:** Hamiltons 41. GP-Sieg ist nicht mehr in Gefahr. Rosberg ist 17 Sekunden zurück. Auch der Doppelsieg scheint ungefährdet: Vettel kommt seinem Landsmann nicht entscheidend näher.

**53. Runde (Ziel):** Hamilton kreuzt die Ziellinie als Erster. Rosberg holt die 18 Punkte für P2 vor dem Ferrari-Duo Vettel und Räikkönen. Hülkenberg verdient sich als Sechster viel Applaus. ♦

## GP VON JAPAN / Resultate

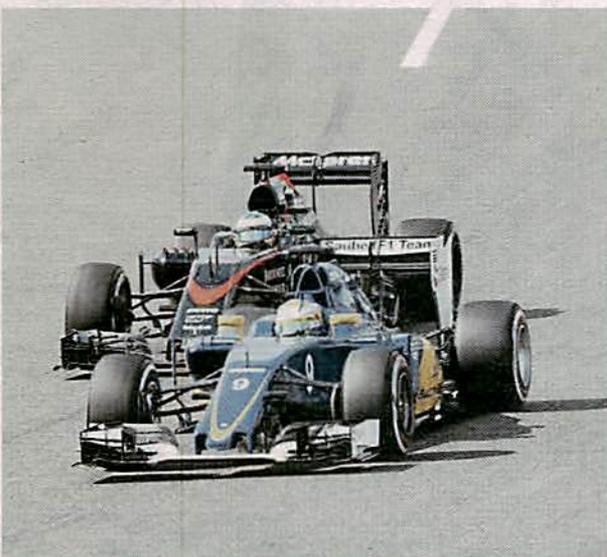
Suzuka (J): 27. September 2015; 14. von 19 Läufen zur Formel-1-WM; 307,471 km über 53 Runden à 5,807 km; 20 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken.

27°

Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stopp	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	53	1:28:06,508 h		2	m-m-h	25
2. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	53	+18,964 sec		2	m-h-h	18
3. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF15-T	53	+20,850		2	m-h-h	15
4. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF15-T	53	+33,768		2	m-h-h	12
5. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW37	53	+36,746		2	m-m-h	10
6. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM08	53	+55,559		2	m-h-h	8
7. Romain Grosjean (F)	Lotus-Mercedes E23	53	+1:12,298 min		2	m-m-h	6
8. Pastor Maldonado (YV)	Lotus-Mercedes E23	53	+1:13,575		2	m-m-h	4
9. Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Renault STR10	53	+1:35,315		2	m-h-m	2
10. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Renault STR10	52	+1 Rde.		2	m-h-h	1
11. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-30	52	+1 Rde.		2	m-m-h	0
12. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM08	52	+1 Rde.		3	m-h-h-h	0
13. Daniil Kvyat (RUS)	Red-Bull-Renault RB11	52	+1 Rde.		3	m-h-m-h	0
14. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C34	52	+1 Rde.		2	m-m-h	0
15. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB11	52	+1 Rde.		2	m-h-h	0
16. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-30	52	+1 Rde.		2	h-m-m	0
17. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW37	51	+2 Rdn.		3	m-h-m-m	0
18. Alexander Rossi (USA)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	51	+2 Rdn.		2	m-h-m	0
19. Will Stevens (GB)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	50	+3 Rdn.		3	m-h-m-m	0
20. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C34	49	+4 Rdn. Aufgabe		2	m-h-m	0

Durchschnittstempo des Siegers: 209,381 km/h Schnellste Runde: Hamilton, 33. Runde, in 1:36,145 min (=217,434 km/h)  
Internet: www.fia.com und www.formula1.com

Erklärung und Markierung der Reifenmischungen: ss = Supersoft (rot); s = Soft (gelb); m = Medium (weiß); h = Hard (orange); i = Intermediate; r = Regen (blau). Alle Teams fahren Reifen der Marke Pirelli. Pro GP stehen Trockenreifen in zwei verschiedenen Härtegraden zur Verfügung. Beide müssen im Rennen eingesetzt werden. In der F1-Fachsprache wird die jeweils weichere Gummimischung «Option», die härtere «Prime» genannt.



Verteidigte sich lange geschickt: Ericsson (hier gegen Alonso)

Topspeed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Pérez	326,4	1. Hamilton	1:36,145
2. Massa	326,4	2. Rosberg	1:37,147
3. Rosberg	325,3	3. Vettel	1:37,906
4. Bottas	325,2	4. Räikkönen	1:38,035
5. Maldonado	323,9	5. Maldonado	1:38,136
6. Grosjean	322,7	6. Grosjean	1:38,167
7. Räikkönen	322,5	7. Verstappen	1:38,237
8. Vettel	320,5	8. Bottas	1:38,241
9. Verstappen	319,6	9. Hülkenberg	1:38,331
Hamilton	319,6	10. Kvyat	1:38,366
11. Kvyat	318,9	11. Pérez	1:38,591
12. Ericsson	318,3	12. Massa	1:38,595
13. Hülkenberg	318,2	13. Sainz jr.	1:38,686
14. Ricciardo	315,9	14. Ricciardo	1:38,898
15. Sainz jr.	315,2	15. Ericsson	1:39,343
16. Nasr	314,0	16. Alonso	1:39,614
17. Alonso	311,5	17. Nasr	1:40,088
18. Button	309,3	18. Button	1:40,121
19. Rossi	306,9	19. Stevens	1:41,452
20. Stevens	306,3	20. Rossi	1:41,467



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Vettel	842
2. Rosberg	840
3. Pérez	818
4. Hamilton	814
5. Massa	808
6. Bottas	785
7. Nasr	780
8. Ricciardo	781
9. Ericsson	780
10. Räikkönen	739
11. Kvyat	737
12. Sainz jr.	731
13. Verstappen	721
14. Hülkenberg	670
15. Grosjean	640
16. Merhi	633
17. Stevens	633
18. Button	624
19. Alonso	537
20. Maldonado	528
21. Rossi	110
22. Magnussen	0

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Mercedes AMG Petronas F1	1654
2. Williams Martini Racing	1593
3. Scuderia Ferrari	1581
4. Sauber F1 Team	1560
5. Infiniti Red Bull Racing	1518
6. Sahara Force India F1 Team	1488
7. Scuderia Toro Rosso	1452
8. Manor F1 Team	1376
9. Lotus F1 Team	1168
10. McLaren Honda	1161
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	843/1686

## Experten-Urteil



## Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

## Fahrer des Rennens

Nico

## Hülkenberg

Drei Startpositionen bekam er aus Singapur aufgebremst.

Trotzdem fuhr Hülkenberg (von SP13) locker in die Punkte und egalisierte mit P6 sein bisher bestes Ergebnis vom Österriching. Gegen vorne (Mercedes, Ferrari und Williams) ist für die Force-India-Mann kein Kraut gewachsen. Deshalb ist es eine besondere Befriedigung, «Best of the Rest» zu sein. Hülkenberg sprach nach den 53 Runden von einem nahezu perfekten GP. Auch das zeigt, dass der Mann aus Emmerich in Japan alles richtig gemacht hat. Und jetzt nur noch einen Punkt hinter Teamkollege Pérez liegt.

## Heimlicher Gewinner

Daniil Kvyat

Platz 13 ist das schlechteste Ergebnis für den Russen 2015.

Sieht man einmal von den Nullern in Australien und China ab. Trotzdem hat der Red-Bull-Pilot beim Großen von Japan in Suzuka eine außerordentlich kämpferische Leistung geboten. Das Überholmanöver gegen Marcus Ericsson ausgangs der Schikane im Windschatten von Kimi Räikkönen war nicht von schlechten Eltern. Wie Kvyat seinen massiven Abflug im Qualifying wegsteckte («Anfängerfehler»), ist ebenfalls bewundernswert. Red Bull hatte es schon samstags verkündet: Der junge Mann aus Ufa ist tatsächlich hart im Nehmen.

## Heimlicher Verlierer

Fernando

Alonso

Man kann seinen Frust verstehen.

Alonso fährt im McLaren-Honda chancenlos hinterher. Aber dass er die Japaner beim Heimrennen dermaßen angreift und dem Motorenpartner unterstellt, der Antriebsstrang habe nur GP2-Format, ist doch ein starkes Stück. Und ganz bestimmt nicht die feine britische Art (siehe auch Editorial). ♦



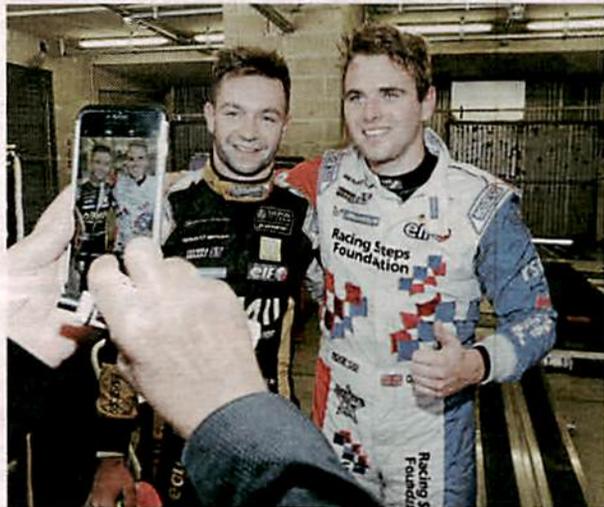


Renault 3.5 Le Mans

# Rowland schon Meister

IndyCar

## Nach der Saison...



Sieger und Verlierer: Rowland (r.) beim Fototermin mit Vaxivière

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Mit seinem siebten Saison-sieg am Samstag hatte Oliver Rowland den Grundstein zum vorzeitigen Titelgewinn gelegt. Am Sonntag reichte ihm ein achter Platz.**

Oliver Rowland heißt der neue und letzte Meister in der Renault 3.5. Die Serie, die es 2016 nur noch auf privater Basis geben wird, hat bei seiner Rückkehr nach Le Mans die Läufe 14 und 15 ausgetragen. Und Rowland reiste mit einem komfortablen Vorsprung von 50 Punkten an die Sarthe.

Der Brite hätte auf Nummer sicher gehen und seinen Vorsprung einfach verwalten können. Doch das ist nicht seine Art. «Ich will gewinnen», sagt Rowland. Und setzte dieses Vorhaben gleich im ersten Durchgang um. Den Grundstein zum siebten Saisonsieg war die sechste Pole-Position. Rowland hatte allerdings kein leichtes Spiel. Sein letzter verbliebener Gegner im Rennen um den Titel, der Franzose Matthieu Vaxivière, saß ihm im Nacken. Ab Runde 8 war das Duell in vollem Gange. Drei Umläufe später berührten sich die beiden. Rowland hatte Glück, dass er sich keinen Plattfuß einhandelte. Vaxivière verlor einen Teil seines Frontflügels und dadurch die Balance des Autos. In der Folge verlor der Lotus-Pilot seinem britischen Widersacher

nicht mehr richtig folgen. Und Rowland siegte überlegen vor Vaxivière. Doch für den kam es nach dem Rennen knüppeldick. Weil er mehrfach die «Track Limits» ignoriert hatte, erhielt er eine Zehn-Sekunden-Strafe aufgebürdet. Statt P2 bedeutete das P10. Der Traum, das Blatt noch zu wenden, war geplatzt.

### Bestes Ergebnis für Panis jr.

Zwar versuchte Vaxivière im zweiten Rennen noch mal alles. Ein Sieg hätte die Titelentscheidung eventuell auf das am 17./18. Oktober stattfindende Finale in Jerez verschoben. Doch Vaxivière fiel schon am Start auf P7 zurück. Zwar kämpfte er sich erneut zurück. Doch am späteren Sieger Egor Orudzhev gab es kein Vorbeikommen. «Ich hatte am Start Probleme beim Schalten. An Egor wäre ich aber wahrscheinlich auch so nicht vorbeikommen. Er hatte heute einen perfekten Tag.»

In der Niederlage zeigte der Mann aus Limoges wahre Größe. «Ich gratuliere Oliver und seinem Team zum Titel. Sie haben es verdient.» Rowland gab die Blumen zurück. «Matthieu hat mich das ganze Jahr über unter Druck gesetzt. Er war mir immer auf den Fersen. Auch ihm herzliche Gratulation!»

Für Marlon Stockinger endete der Betriebsausflug nach Le Mans mit den Rängen 15 und 11. Besser machte es Aurélien Panis. Der Sohn des Ex-GP-Piloten erzielte mit P5 und P6 sein bisher bestes Saisonergebnis. ♦

...ist vor der Saison. Das Finale der IndyCar-Serie ist erst vor vier Wochen über die Bühne gegangen. Und schon wird wieder getestet. Selbst Meister Scott Dixon musste anraben. Doch er tat dies gerne. Getestet wurde nämlich auf einer seiner Lieblingspisten in Elkhart Lake. Dort wo die IndyCar-Serie nach neunjähriger Abstinenz vom 24. bis 26. Juni 2016 wieder fahren wird.

Dixons letzter Ernstkampf in Road America datiert von 2002. Über die Rückkehr an eine der geschichtsträchtigsten Stätten freute er sich dementsprechend. «Es ist herrlich hier. Diese Strecke ist das Herz des US-Motorsports abseits der Ovale.»

Der Kiwi hat seit seinem Titel einen wahren PR-Marathon zurücklegen müssen. «Ich war fast eine Woche lang von morgens bis abends eingespannt. Erst danach hatte ich Zeit für meine Familie.» Den Helm, den er beim denkwürdigen Finale in Sonoma getragen hatte, hat Dixon übrigens bei E-Bay versteigern lassen. Der Erlös (18000 Dollar) kommt der Familie des verstorbenen Ex-Kollegen Justin Wilson zugute. Auch andere Fahrer haben Rennutensilien gespendet. Sogar aus der Formel 1. Fernando Alonso hat seine Rennklamotten vom diesjährigen Österreich-GP zur Verfügung gestellt. Jenson Button einen seiner getragenen Helme.

Zurück zum Test. Neben Dixon waren auch dessen Teamkollegen Tony Kanaan und Charlie Kimball, die Penske-Boys Will Power, Juan Pablo Montoya, Hélio Castroneves und Simon Pagenaud sowie Graham Rahal (Rahal Letterman Lanigan Racing), Takuma Sato (AJ Foyt Racing) und Josef Newgarden (CFH Racing) im Einsatz. Von Letzterem gibt es interessante Onboard-Aufnahmen, die zeigen, wie schnell (und gefährlich) der Rundkurs in Elkhart Lake ist. Wen's interessiert – es lohnt sich: [www.youtube.com/watch?v=8CewjYTotN0](http://www.youtube.com/watch?v=8CewjYTotN0) ♦ CE

### FORMEL RENAULT 3.5 / Resultate

Le Mans/F, 4,185 km, 1. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 30 Rdn.; 19 Fahrer gestartet, 17 gew.  
2. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 28 Rdn.; 19 gestartet und 17 gew.; Wetter: leicht bewölkt/trocken.

1. Lauf: 1. Oliver Rowland (GB/Fortec) in 42:33,351 min (= 177,0 km/h); 2. Egor Orudzhev (RUS/Arden) +4,226; 3. Tom Dillmann (F/Jagonya Ayam) +4,983; 4. Dean Stoneman (GB/Dams) +5,360; 5. Aurélien Panis (F/Tech1) +6,026; 6. Yu Kanamura (J/Pons) +7,028; 7. Nyck de Vries (NL/Dams) +8,374; 8. Roy Nissany (ISR/Tech1) +10,030; 9. Tio Ellinas (CY/Strakka) +11,984; 10. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) +12,958. – Ferner: Marlon Stockinger (RP/Lotus) +26,405

2. Lauf: 1. Egor Orudzhev (RUS/Arden) in 41:29,261 min (= 169,5 km/h); 2. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) +2,388; 3. Tio Ellinas (CY/Strakka) +9,075; 4. Dean Stoneman (GB/Dams) +10,283; 5. Tom Dillmann (F/Jagonya Ayam) +10,889; 6. Aurélien Panis (F/Tech1) +14,193; 7. Nicholas Latifi (CDN/Arden) +14,994; 8. Oliver Rowland (GB/Fortec) +18,221; 9. Gustav Malja (S/Strakka) +19,017; 10. Nyck de Vries (NL/Dams) +19,379; 11. Marlon Stockinger (RP/Lotus) +20,577  
Stand nach 15 von 17 Läufen: 1. Rowland 264 Punkte; 2. Vaxivière 204; 3. Stoneman 130; 4. De Vries 123; 5. Dillmann 114; 6. Ellinas 113; 7. Orudzhev 109; 8. Jaafar 106; 9. Malja 69; 10. Latifi 48; – Ferner: 17. Stockinger 14; 21. Binder 4; Teams: 1. Fortec 370; 2. Dams 253; 3. Lotus 244; 4. Strakka 182; 5. Arden 157; 6. Jagonya Ayam 119; 7. Tech1 67; 8. Draco 62; 9. Pons 41; 10. AVF 20

Nächstes Rennen: 17./18. Oktober, Jerez (E)

Internet: [www.worldseriesbyrenault.fr/de](http://www.worldseriesbyrenault.fr/de)

### Oliver Rowland

## Er saß schon im Kondom-Auto

**Der Brite Oliver Rowland hat sich in Le Mans vorzeitig den Titel in der Renault 3.5 gesichert. Sein nächstes Ziel: in der GP2 gewinnen.**

Im Vergleich mit Formel-1-Pilot Max Verstappen (18) ist Oliver Rowland ein Rennnopa. Der Mann aus Sheffield ist bereits 23 Jahre alt. Und vor ihm liegt noch die GP2. In dieser will er 2016 unbedingt gewinnen. Die ersten Erfahrungen hat er bereits gesammelt. In England und Belgien fand der von der Racing Step Foundation unterstützte Brite als Ersatzpilot bei MP Motorsport Unterschlupf. Und als hätte er nie ein anderes Auto bewegt, qualifizierte sich Rowland ausgerechnet in Spa-Francorchamps, auf einer Strecke, die die Spreu vom Weizen trennt, als Zweiter

– hinter Seriensieger Stoffel Vandoorne.

Rowland saß bereits im Alter von sieben Jahren im Kart. Dort durchlief er alle britischen Klassen und stieg 2010 in den Automobilrennsport ein. Vier Jahre

verbrachte er in der 2-Liter-Renault, was für einen Fahrer seines Formates verhältnismäßig viel ist. «Doch die 2-Liter-Schule war ideal», meint Rowland. «Vor allem der Eurocup hat mir sehr geholfen, mich zu entwickeln.»



Spritztour: Der neue Meister Rowland (kl. Bild) im Surtees TS19

Den Titel im Eurocup verlor Rowland 2013 gegen Red-Bull-Junior Pierre Gasly. Dennoch stieg er 2014 in die 3.5-Klasse auf, sicherte sich schon im ersten Jahr zwei Siege und beendete die Saison hinter Roberto Merhi als Vierter. In diesem Jahr war Rowland von Anfang an top und gab die Führung nur kurz an Jazeman Jaafar ab. Seit Spa führte er die Meisterschaft souverän an.

Auch im Formel 1 hat Rowland schon gesessen. 2011 gewann er den McLaren Autosport Award. Dafür durfte er in Silverstone in einem Chrompfeil Platz nehmen. Anfang September drehte er am selben Ort Showrunden in einem Red Bull von 2012. Und im Juli testete er den Surtees TS19 mit der Präservativ-Werbung. «Das war ein ganz spezielles Gefühl», grinste Rowland. ♦ CE



Dixon: Zurück in Elkhart Lake

## Formel-3-EM Nürburgring

## Endlich Rosenqvist

Von ANNETTE LAQUA

Seit nunmehr sechs Jahren ist Felix Rosenqvist in der Formel 3 aktiv, am vergangenen Wochenende konnte er endlich seinen ersten Titelgewinn feiern.

Die vergangenen beiden Rennwochenenden der FIA Formel-3-Europameisterschaft waren fest in Prema-Hand. Sowohl in Portimão als auch auf dem Nürburgring dominierten die Italiener klar und rissen 15 der letzten 18 Podestplätze an sich. Dreimal standen ausschließlich Prema-Piloten auf dem Siegereppchen, auf dem Nürburgring feierte die Truppe um Teammanager René Rosin sogar einen Vierfach-Sieg – das gab es in der FIA Formel-3-Europameisterschaft zuvor noch nie. Innerhalb des Prema-Quartetts stach in dieser Phase besonders Felix Rosenqvist hervor. Der Schwede gewann fünf der vergangenen sechs Läufe. In Portimão kletterte er an Antonio Giovinazzi vorbei an die Spitze des Klassements und kehrte mit 34,5 Punkten Vorsprung auf den Italiener aus Portugal zurück. In der Eifel vergrößerte der Routinier seinen Vorteil noch einmal auf insgesamt 90,5 Zähler. Da beim Finale maximal noch 75 Punkte zu holen sind, war die FIA Formel-3-Europameisterschaft 2015 damit entschieden. «Ich freue mich sehr, dies ist der bisher wichtigste Titel in meiner Karriere. Und ich bin stolz



Rosenqvist jubelt: Nach sechs Jahren Formel 3 erstmals ein Titel

auf das, was wir gemeinsam erreicht haben.»

## Mücke-Team in Erinnerung

Rosenqvist wechselte nach vier erfolgreichen Jahren bei Mücke Anfang des Jahres zu Prema und fühlte sich bei den Vorjahres-Champions, die am Wochenende auch erfolgreich den Titel des besten Teams verteidigten, sofort wohl. «Ich kannte René Rosin und viele aus dem Team schon vorher und hatte immer ein gutes Verhältnis zu ihnen. Prema war für mich von Beginn an wie eine Familie», erklärte er. «Ich habe Mücke verlassen, weil ich nach vier Jahren einen neuen Input brauchte, um mich selbst auch weiterentwickeln zu

können. Dennoch werde ich die Jahre mit ihnen und die vielen Erfolge, die wir gemeinsam feiern durften, nie vergessen.» Mit den Berlinern gewann Felix unter anderem zweimal das Masters of Formula 3 und einmal den Grand Prix von Macau.

Dass Rosenqvist schon ein Rennwochenende vor Saisonabschluss alles klarmachte, lag auch am etwas unglücklich verlaufenden Wochenende seines Widersachers Giovinazzi. Der Carlin-Pilot hatte sich am Start von Lauf 1 fast schon auf den dritten Platz nach vorne gearbeitet, doch in der ersten Kurve gab es eine Berührung mit Jake Dennis. Giovinazzi fiel daraufhin auf P13 zurück und sah die

Zielflagge als Zehnter. Heat 3 verlief ähnlich unglücklich für den Südtaliener, hier geriet er in Kurve 1 mit Mikkel Jensen aneinander. «Das war kein cleverer Move von Mikkel», grummelte Giovinazzi, der sich an der Box einen neuen rechten Hinterreifen holen musste und danach dem Feld hinterherjagte. Am Schluss des von vier Safety-Car-Phasen bestimmten Durchgangs hatte er sich zwar auf Rang 13 nach vorne gearbeitet, aber Punkte gab es nicht. Statt beim Finale noch um den Titel zu kämpfen, muss Giovinazzi nun sogar um den zweiten Platz der Gesamtwertung fürchten, denn Charles Leclerc rückte in der Eifel bis auf sechs Zähler an ihn ran. Der Monegasche sicherte sich am Nürburgring den Titel des besten Rookies.

## Harziges Debüt

Etwas weniger zu feiern gab es beim Team ArtLine Engineering, das sein Debüt in der FIA Formel-3-EM gab. Die Russen, die mit ihrem Chassis-Eigenbau ARTech P315 antraten, reihten sich mit Harald Schlegelmilch am Steuer in den hinteren Regionen des Feldes ein. «Wir haben das optimale Set-up noch nicht gefunden, und zudem haben wir auch einen riesigen Erfahrungsrückstand auf die Konkurrenz. Aber ich bin optimistisch, dass unser Auto sehr gut ist und dass wir bald deutlich weiter vorne fahren werden», so Teammanager Egor Nazarov. ♦

## FORMEL-3-EM / Resultate

Nürburgring/D; 3,629 km; Wetter/Piste: Sa/So: leicht bewölkt/trocken;

1. Lauf (25 Runden = 90,725 km, 33 Fahrer gestartet, 32 gewertet).

1. Felix Rosenqvist (S/Prema) in 34:07,623 min (= 159,507 km/h); 2. Nick Cassidy (NZ/Prema) +6,491; 3. Callum Hogg (GB/Carlin) +7,764; 4. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) +36,405; 5. Mikkel Jensen (DK/Mücke) +36,525; 6. Markus Pommer (D/Motopark) +36,992. – Ferner: 31. Nicolas Pohler (D/Double R) +1:19,712

2. Lauf (24 Runden = 87,096 km, 33 Fahrer gestartet, 27 gewertet)

1. Felix Rosenqvist (S/Prema) in 35:51,337 min (= 145,745 km/h); 2. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam) +4,956; 3. Lance Stroll (CDN/Prema) +9,153; 4. Jake Dennis (GB/Prema) +10,539; 5. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) +14,509; 6. Nick Cassidy (NZ/Prema) +15,550. – Ferner: 13. Markus Pommer (D/Motopark) +22,929; 25. Nicolas Pohler (D/Double R) +46,605

3. Lauf (21 Runden = 76,209 km, 32 Fahrer gestartet, 23 gewertet)

1. Felix Rosenqvist (S/Prema) in 35:25,406 min (= 129,082 km/h); 2. Lance Stroll (CDN/Prema) +0,900; 3. Nick Cassidy (NZ/Prema) +1,663; 4. Jake Dennis (GB/Prema) +2,418; 5. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) +3,186; 6. Markus Pommer (D/Motopark) +3,718; – out: Nicolas Pohler (D/Double R)

Stand nach 30 von 33 Läufen: 1. Rosenqvist 453 Punkte; 2. Giovinazzi 362,5; 3. Leclerc 356,5; 4. Dennis 333; 5. Stroll 198; 6. Russell 191; 7. Albon 168; 8. Günther 118; 9. Pommer 110,5; 10. Jensen 101,5; 11. Ferrucci 89; 12. Menezes 65; 13. Hogg 53,5; 14. Maisano 53; 15. Sette Câmara 50,5; 16. Cassidy 43; 17. Fittipaldi 32; 18. Maini 27. – Ferner: 24. Schiller 2. – Teams: 1. Prema 814; 2. Jagonya Ayam with Carlin 474,5; 3. Van Amersfoort 444,5; 4. Carlin 328,5; 5. Mücke 295; 6. Signature 256; 7. Motopark 166,5; 8. Fortec 53; 9. West Tec 43,5; 10. Double R 2; 11. Hitech 1

Nächstes Rennen: 17./18. Oktober, Hockenheim (D)

Internet: www.fiaf3europe.com

NACHRICHTEN  
Sehenswerte Doku  
über «Gonchi»

IndyCar/Formel 3000 Vor 16 Jahren starb Gonzalo Rodríguez beim IndyCar-Lauf in Laguna Seca. Bis heute ist der Mann aus Uruguay nicht nur in seiner Heimat in guter Erinnerung geblieben. In diesen Tagen ist nun eine Dokumentation zum ehemaligen Formel-3000-Laufsieger



Gonzalo Rodríguez (1972-1999)

erschieden, die sehenswert ist. Den Film gibt es bisher nur auf [www.netflix.com](http://www.netflix.com). Er soll aber zu einem späteren Zeitpunkt auch auf DVD erhältlich sein. Einen Vorschmack gibt es bei Youtube. Einfach eingeben: Gonchi official Trailer.

Fanboost neu erst  
im Rennen vergeben

Formel E Am 17. Oktober startet die Formel E in Peking in ihre zweite Saison. Neu wird dabei die Vergabe des Fanboosts nicht vor, sondern während des Rennens sein. Genauer gesagt nach sechs Minuten. Abgestimmt werden kann über die Webseite und die App der Formel E sowie mittels Hashtag über Facebook, Twitter und Instagram.

## Schweizer punktgleich an der Spitze

Renault 2.0 Spannender könnte die Ausgangslage für das Finale des Eurocups in Jerez (17./18. Oktober) nicht sein. Die beiden Schweizer Louis Delétraz und Kevin Jörg werden als Führende punktgleich nach Jerez reisen, wo die drei letzten Läufe stattfinden. Nur sieben Punkte dahinter folgt der Brit Jack Aitken. 15 Zähler hinter dem Spitzenduo liegt der Franzose Anthoine Hubert. Letzterer gewann in Le Mans Lauf 2. Durchgang 1 ging an Ben Barnicoat, der ebenfalls noch Titelchancen hat. Delétraz und Jörg belegten an der Sarthe die Ränge 3 und 8 respektive 2 und 7. ♦ CE



Durchzogenes Wochenende: Giovinazzi bangt nun um Vizetitel



Festlaune auf dem Nürburgring: Rosenqvist holte alle Rennsieg

Privatfahrer

Shanghai

# Starker Filippi

Als Frühstarter unter den Privatfahrern am auf den Sonntag verlegten Qualifying zeigte sich John Filippi. Denn nicht etwa Norbert Michelisz, Mehdi Bannani oder Tom Chilton holten die interne «Privatiers-Pole», sondern der Franzose aus dem Campos-Team.

Filippi war jedoch eines der Opfer im Startgerangel des ersten Durchgangs – ebenso wie Tom Chilton, der danach sogar für Race 2 passen musste. Nutznießer war Bannani, der im ersten Lauf volle Punkte holte.

Auch im zweiten Lauf wurde der Marokkaner bester Privatfahrer, vor dem erneut starken Filippi und Michelisz. Letzterer, wie die Werks-Markenkollegen mit dem Kompensationsgewicht hadernd, ist dabei weiterhin Gesamtführender der Yokohama Trophy – jetzt wieder vor Bannani. ♦ MBR



Starker Auftritt: John Filippi

# Erster Titel verteidigt

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Schon nach dem ersten Durchgang durfte sich Citroën über die gelungene Verteidigung des Hersteller-WM-Titels freuen. Siege für Meisterschaftsrivalen López und Muller.**

Im Qualifying sprengte diesmal nicht wie in Motegi Honda die Dominanz der Doppelwinkler, sondern der wieder glänzend aufgelegte Nick Catsburg aus dem Lada-Rennstall – der mit P3 auch Platzhirsch Rob Huff (P6) hinter sich ließ.

Am Start setzte López seine wieder mal eingefahrene Pole-Position souverän in die Führung um, zumal Lokalmadator Qing Hua Ma den C-Elysée abwürgte und der Argentinier schon auf dem Weg in die erste Kurve Luft hinter sich hatte.

Im Feld brach noch in dieser schwierig zu fahrenden «Schneckenkurve» das große Chaos aus. Gleich fünf Fahrzeuge wurden in eine Kettenreaktion verwickelt. Die beiden Roal-Chevys wurden dabei so stark beschädigt, dass sie gar nicht mehr zu Lauf 2 antreten konnten. Auch die Routiniers Gabriele Tarquini und Rob Huff kollidierten und konnten nach Reparatur nur noch einen kurzen Funktionscheck absolvieren.



Auf dem Podium nach Lauf 1: Citroën-Fahrer und Sportchef Yves Matton (l.) mit Champion-Flagge

dierten und konnten nach Reparatur nur noch einen kurzen Funktionscheck absolvieren.

## Titel nach Lauf 1 fix

Das Safety Car kam auf die Strecke – dem Citroën-D-Zug an der Spitze mit López, Muller und Loeb war nach dem Restart nichts mehr entgegenzusetzen. Mit dem Dreifacherfolg machte man vorzeitig den Sack in Sachen WM-Titel zu.



N. Catsburg

Der zweite Durchgang mit dezimiertem Feld ging gesitteter über die Bühne, einzig Reverse-

Polemans Hugo Valente kollidierte mit dem dann führenden Tarquini und schied aus. Der Italiener zeigte trotz seiner 53 Lenze den Kampfgeist eines jungen Wilden und hielt die Citroën-Meute in Schach. Lediglich Muller konnte den Honda-Piloten knacken – für Tarquini wurde es zwar kein

Sieg, mit P2 aber das beste Ergebnis der Saison.

## López baut Vorsprung aus

In der WM-Tabelle baut López seinen Vorsprung vor Muller auf bereits 75 Punkte aus. Bleiben ihm nach der Thailand-Runde davon noch 56, kann «Pechito» sich wie im Vorjahr schon beim vorletzten Event des Jahres zum Weltmeister krönen lassen. Auch rein rechnerisch ist nun jedoch bereits Loeb aus dem WM-Rennen. ♦

## TOURENWAGEN-WM/Resultate

Shanghai/RC: 27. September 2015; 19. und 20. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 16/14 Runden à 4,603 km (= 73,648/64,442 km); Wetter/Strecke: sonnig/trocken.

### 1. Lauf (17 Fahrer gestartet, 14 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		José María López (RA)	Citroën C-Ellysée	16	33:21,641	+60 kg
2.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Ellysée	16	+2,428	+60 kg
3.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Ellysée	16	+3,379	+60 kg
4.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	16	+8,905	0 kg
5.	(P)	Mehdi Bannani (MA)	Citroën C-Ellysée	16	+13,912	+60 kg
6.	(P)	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	16	+16,774	+40 kg
7.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	16	+20,662	+40 kg
8.	(P)	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	16	+22,575	0 kg
9.	(P)	Stefano D'Aste (I)	Chevrolet Cruze	16	+26,361	0 kg
10.		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Ellysée	12	+4 Rdn.	+60 kg

### nicht klassiert

(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	9	Kollision	0 kg
	Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	5	Kollision	+40 kg
	Rob Huff (GB)	Lada Vesta	4	Kollision	0 kg
(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	4	Kollision	0 kg
(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	1	Kollision	0 kg
(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	0	Kollision	0 kg
	Nicolas Lapierre (F)	Lada Vesta	16	disqualif.	0 kg

### 2. Lauf (17 Fahrer gestartet, 15 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Ellysée	14	26:36,942	+60 kg
2.		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	14	+2,659	+40 kg
3.		José María López (RA)	Citroën C-Ellysée	14	+2,684	+60 kg
4.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Ellysée	14	+6,079	+60 kg
5.		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	14	+8,366	0 kg
6.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	14	+11,224	+40 kg
7.	(P)	Mehdi Bannani (MA)	Citroën C-Ellysée	14	+14,339	+60 kg
8.		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Ellysée	14	+15,378	+60 kg
9.		Nicolas Lapierre (F)	Lada Vesta	14	+24,968	0 kg
10.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	14	+27,357	0 kg
11.	(P)	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	14	+28,270	+40 kg
12.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	14	+28,654	0 kg
13.	(P)	Stefano D'Aste (I)	Chevrolet Cruze	11	+3 Rdn.	0 kg

### nicht klassiert

	Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	1	Kollision	0 kg
(P)	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	1	Kollision	0 kg
nicht gestartet					
(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	-	Kollision R1	0 kg
(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	-	Kollision R1	0 kg

### WM-Stand Fahrer

1.	López	396
2.	Muller	321
3.	Loeb	282
4.	Ma	178
5.	Michelisz	172
6.	Tarquini	171
7.	Monteiro	165
8.	Valente	95
9.	Huff	87
10.	Chilton	84
11.	Bannani	76
12.	Coronel	39
13.	Catsburg	38
14.	D'Aste	19
15.	Van Lagen	16
16.	Thompson	6

### WM-Stand Privatfahrer

1.	Michelisz	150
2.	Bannani	125
3.	Chilton	106
4.	Valente	103
5.	D'Aste	71
6.	Coronel	69

### WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	879
2.	Honda	611
3.	Lada	310

### WM-Stand Privatteams

1.	Roal Motorsport	165
2.	Campos Racing	150
3.	Zengo Motorsport	143
4.	Sébastien Loeb Racing	114
5.	All-Inkl.com Münnich Motorsport	73

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 132,5 km/h, 2. Lauf 145,3 km/h

Schnellste Runden: 1. Lauf López in 1:52,401 min (= 147,4 km/h), 2. Lauf Loeb in 1:52,191 min (= 147,7 km/h)

Nächstes Rennen: 1. November, Buriram (TH)

Internet: www.fiawtcc.com

**Porsche Carrera Cup Nürburgring**

# Müller schlägt Eng

**Der bereits feststehende Meister Philipp Eng und Porsche-Junior Sven Müller gewannen die beiden Rennen am Nürburgring.**

Schon bei Sicherstellung des Titels kündigte Philipp Eng an, dass sein Siegeshunger noch nicht gestillt sei. Gesagt, getan: Auch auf dem Nürburgring kämpfte der Österreicher um Platz 1. Seine Ambitionen unterstrich er bereits mit einer astreinen Leistung im Qualifying, als er seinen ersten Verfolger Sven Müller um 0,339 Sekunden distanzierte. Damit sicherte Eng sich seine achte Carrera-Cup-Pole in Folge und die zehnte in dieser Saison. Im ersten Durchgang ließ der 25 Jahre alte Project-1-Pilot dann gleich einen Start-Ziel-Sieg folgen. Auch wenn er Müller die ganze Zeit im Nacken hatte, war sein achter Triumph in dieser Saison nie wirklich in Gefahr.

**Müller immer besser in Form**

Im zweiten Heat hatte Eng nur am Start einen schwächeren Moment. Müller nutzte seine



Reihenfolge vom Vortag umgedreht: Müller sonntags vor Eng

Chance und zog an Eng vorbei. Dort blieb der Schützling vom Team Lechner Racing Middle East bis zum Schluss des 22-Runden-Rennens. «Der Start war der Schlüssel zum Sieg, und der ist mir sehr gut gelungen. Danach war das Überholen extrem schwierig, denn zumindest das vordere Feld ist einfach zu ausgleichlich», gab der 23-jährige Porsche-Junior zu Protokoll. Seit Ende der Sommerpause eroberte er drei Podestplätze in vier Rennen. «Wir haben die erste Saisonhälfte noch gebraucht, um uns richtig

einzuspielen, nachdem ich im Winter erst zum Lechner-Team gewechselt bin.»

Rivale Eng konnte auch mit P2 gut leben: «Wir haben an diesem Wochenende wieder viele Punkte für die Teamwertung gesammelt, die wir auch noch gewinnen wollen. Und ich persönlich habe meine Podestplatz-Serie fortgesetzt, die seit 13 Rennwochenenden anhält.»

In der Teamwertung hat Project 1 zwei Rennen vor Saisonende einen Vorsprung von 65 Zählern auf Lechner Racing Middle East (Müller/Schmidt). ♦ AL

**Audi Sport TT Cup Nürburgring**

# Kisiel siegt weiter



Nach Crash am Samstag: Die Wracks von Lappalainen/Hofbauer

**Wie in Oschersleben gewann Jan Kisiel auch am Nürburgring beide Rennen. Wieder ein schwerer Crash.**

Fünf Siege in den letzten sechs Rennen – Jan Kisiel ist absolut der Mann der Stunde. Dabei war zwar der Speed des Polen am Nürburgring nicht so dominant wie zuletzt, doch ein wenig Glück und etwas taktisches Geschick sorgten dann doch wieder für zweimal volle Punkte. Denn im ersten Durchgang war es zunächst Emil Lindholm, der auf noch leicht angefeuch-

teter Strecke die Pole-Position einfuhr. Im Rennen war der von P2 gestartete Kisiel aber stärker und schnappte sich den Schweden. Auch Dennis Marshall kam an Lindholm vorbei und holte auf Kisiel auf – doch dann: Rennabbruch und kein Restart mehr.

Am Sonntag setzte Kisiel seine Pole-Position gleich in die Führung um und entfloh dem hinter ihm entstehenden Chaos. Im Kampf um P2 wurden harte Bandagen ausgetauscht – und bis sich nach einigen Runden alles sortiert hatte, war der Pole

an der Spitze schon um über sechs Sekunden enteilt. Wieder war es Marshall, der auf P2 liegend aufholte, aber einfach nicht mehr genug Rest-Renndauer zur Verfügung hatte.

In der Meisterschaft liegt Kisiel nun 35 Punkte vor Nicolaj Moller Madsen, der am Nürburgring (P4/P12) ein Horror-Wochenende erlebte. Ihn trennt jetzt nur noch ein halber Punkt von Marshall, sodass zumindest der Kampf um den Vize-titel spannend werden dürfte.

**Mega-Crash am Samstag**

Grund für den Abbruch am Samstag war ein heftiger Crash: Dominik Peitz schob in der Bremszone zu Turn 1 den TT von Joonas Lappalainen so unglücklich an, dass dieser sich drehte und fast ungebremst in den Renner von Christoph Hofbauer flog. Glück im Unglück: Beide Fahrer entstiegen ihren Wracks unverletzt.

Der am Red Bull Ring verletzte Schweizer Levin Amweg fehlte am Nürburgring weiterhin – soll beim Finale in Hockenheim aber scheinbar ins Cockpit zurückkehren. ♦ MBR

**Berg-ÖM**

# Dreimal Norma

Auf der extrem schnellen Strecke von St. Agatha ging beim vorletzten ÖM-Lauf die Bergsaison in Mitteleuropa zu Ende. Da Vorjahressieger Eric Berguerand verzichtete und zu Hause Vaterfreuden entgegenieht, musste er widerstandslos den Streckenrekord an den Französischen Vizemeister Sébastien Petit im Norma mit 4-l-BMW-V8-Motor abtreten.

Mitfavorit Patrik Zajelsnik, dem unter der Woche der Sieg vom Iberg (D) noch aberkannt worden war, trat nach zweitem Training aus rätselhaften Gründen zum Rennen nicht an. Mit den Tschechen Neveril und Janik fuhren so zwei weitere Norma-Piloten aufs Podium. In der Berg-ÖM genügt Andreas Gabat (Ford) nach seinem El-Sieg in zwei Wochen in Cividale (I) ein dritter Rang zum Titel gegen Karl Schagerl (VW). ♦ TBU

**NASCAR Loudon**

# Harvick verzockt sich

**Kevin Harvick, der dominierende Mann von Loudon, verzockte sich im Sprintpoker – und muss jetzt um das Chase-bangen. Sieg für Kenseth.**

216 der 300 Rennrunden führte der Titelverteidiger auf dem New Hampshire Motor Speedway an. Doch zwei Runden vor Schluss ging dem Stewart-Haas-Piloten der Saft aus. Und jetzt heißt es bangen für Harvick. Nach dem Crash in Chicago – nebst anschließender Rüpelei gegen Jimmie Johnson – gab es nun weder den Sieg, der sicher zum Weiterkommen in die Eliminator Round qualifiziert hätte,

te, noch die erhofften Big Points. So liegt Harvick nur auf P15 der Tabelle und muss am Wochenende in Dover fast schon gewinnen, um weiter im Titelrennen zu bleiben.

Des einen Leid, des andere Freud – Matt Kenseth, der Druck auf Harvick machte und ihn so zum Spritverbrennen zwang, holte einen weiteren Sieg für Gibbs-Toyota, womit er wie Chicago-Sieger und Teamkollege Denny Hamlin sicher weiter ist. Auch Carl Edwards, Pole-Mann in Loudon, dürfte über die Punkte sicher weiter sein. Nur Kyle Busch muss nach Loudon-Reifenscheiden und Crash zittern. ♦ MBR



M. Kenseth

**NASCAR SPRINT CUP / Resultate**

Loudon/New Hampshire (USA): 300 Rdn. à 1,703 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.  
 1. Matt Kenseth (Toyota); 2. Denny Hamlin (Toyota); 3. Joey Logano (Ford); 4. Greg Biffle (Ford); 5. Carl Edwards (Toyota); 6. Jimmie Johnson (Chevrolet); 7. Jeff Gordon (Chevrolet); 8. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 9. Kasey Kahne (Chevrolet); 10. Ryan Newman (Chevrolet); 11. Tony Stewart (Chevrolet); 12. Brad Keselowski (Ford); 13. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 14. Jamie McMurray (Chevrolet); 15. Paul Menard (Chevrolet); 16. Trevor Bayne (Ford); 17. Kyle Larson (Chevrolet); 18. Casey Mears (Chevrolet); 19. Kurt Busch (Chevrolet); 20. Sam Hornish Jr. (Ford); 21. Kevin Harvick (Chevrolet); 22. Austin Dillon (Chevrolet); 23. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 24. Cole Whitt (Ford); 25. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 26. Clint Bowyer (Toyota); 27. Brett Moffitt (Ford); 28. David Gilliland (Ford); 29. Michael Annett (Chevrolet); 30. Matt DiBenedetto (Toyota)  
 Stand nach 28 von 36 Rennen: 1. Kenseth 2095 Punkte; 2. Hamlin 2092; 3. Logano 2089; 4. Edwards 2088; 5. Johnson 2083; 6. Newman 2074; 7. Kurt Busch 2073; 8. Keselowski 2071; 9. Truex Jr. 2071; 10. Gordon 2068; 11. McMurray 2058; 12. Earnhardt Jr. 2057; 13. Kyle Busch 2056; 14. Paul Menard 2056; 15. Harvick 2032; 16. Bowyer 2018  
 Nächstes Rennen: 4. Oktober, Dover/Delaware (USA)  
 Internet: www.nascar.com

Nürburgring

# Vorentscheidung!

Deutsche Post



Kurz nach dem Start ins Samstagsrennen: Martin (36) und Wehrlein (94) vor dem Zusammenstoß (kl. Foto: Miguel Molina, der sonntags seinen ersten DTM-Sieg feierte)

Von MICHAEL BRÄUTIGAM  
und ARNO WESTER

**Maxime Martin und Miguel Molina bescherten BMW und Audi Siege in der Eifel. Großer Sieger ist mit Pascal Wehrlein aber ein Mercedes-Pilot – auch dank nicht unumstrittener Teamtaktik.**

Besonders Miguel Molina wird wohl noch lange auf seinen Triumph am Nürburgring zurückblicken. Denn zuvor war der Katalane, trotz vier Pole-Positions, in 66 DTM-Rennen sieglos geblieben. «Ich habe so lange auf diesen Moment gewartet und hoffe, dass das nur der Anfang war», zeigte sich der Abt-Pilot nicht nur sichtlich happy, sondern auch erleichtert. Auf dem Podium wurde er von den Ex-Meistern Paul di Resta und Bruno Spengler eingerahmt.

Tags zuvor war Molina noch der Pechvogel, als er kurz nach dem Start dem herumgedrehten Markenkollegen Jamie Green nicht mehr ausweichen konnte und frontal in dessen Audi RS 5 knallte. Für beide das Aus.

Zwei Kurven zuvor, in der Einfahrt zur Mercedes-Arena, kollidierten bereits der spätere Sieger Maxime Martin und Pascal Wehrlein, welche beide den

sensationell von Pole gestarteten Lucas Auer kassiert hatten.

Wegen des Green/Molina-Unfalls, der allerlei Trümmer und Öl auf der Strecke hinterließ, wurde nach nur einer Safety-Car-Runde das Rennen mit der roten Flagge unterbrochen. Das Prekäre: Bei Wehrlein, der sich die Front bei der Aktion mit Martin beschädigt hatte, konnte in der Pause repariert werden – unter Safety Car wäre das nicht respektive nur mit großem Zeitverlust möglich gewesen. Bei BMW und Audi war man also wenig amüsiert über die Rennunterbrechung.

## Reifen wieder in der Kritik

«Die Rennleitung hat von den Sportwarten die Information erhalten, dass neben den Trümmerteilen, die vom Green-Unfall beseitigt werden sollten, auch Öl ausgelaufen sei. Da das Öl großflächig auf der Strecke verteilt war, hat die Rennleitung entschieden, das Rennen mit der roten Flagge zu unterbrechen. Zur Beseitigung des Öls wurde ein Spezialfahrzeug (Orca) auf die Strecke geschickt, das Ölbindemittel auf der Strecke verteilt und in einem Arbeitsgang auch wieder aufsaugt», erklärte Rennleiter Sven Stoppe auf MSA-Anfrage.

Es sollte nicht der einzige Aufreger des Wochenendes bleiben. Der zweite kam schon im Qualifying zum zweiten Lauf. Samstags-Pole-Mann Auer nur auf P15, Vortagesieger Martin auf Startplatz 16. «Ich habe an diesem Wochenende gesehen, wie schnell sich die Dinge in der DTM ändern können. Nach meinem Sieg am Samstag hatte ich am Sonntag keinen Grip und kam mit den Reifen, die einen Tag zuvor noch perfekt funktioniert haben, gar nicht zurecht. Da würde ich mir mehr Konstanz und Berechenbarkeit wünschen», kritisierte BMW-Werkspilot Martin das schwarze Gold von Hankook.

Damit befand er sich in bester Gesellschaft. Viele Fahrer sind offenbar nach wie vor davon überzeugt, dass es große Unterschiede bezüglich der Performance, etwa durch Gewichtsschwankungen, gibt. Schaut man sich die Ergebnisse der 24 Piloten in den jeweiligen Qualifyings und Rennen am Nürburgring an, wird dieser Eindruck auch bestätigt!

Miguel Molina, der mit Pole und schnellster Runde seinen souveränen ersten DTM-Sieg garnieren konnte, dürfte wohl keinen Grund zur Klage über die Einheitsreifen haben. Doch

ein Großteil des Audi-Lagers war am Sonntag trotzdem sauer. Zum einen, weil der durch P2 am Samstag auch in der Tabelle Zweitplatzierte Edoardo Mortara nach einer Ramm-Aktion von Timo Glock – der dafür eine Durchfahrtsstrafe bekam – ausschied.

Zum anderen, weil Mercedes völlig unverblümt Titelaspirant Wehrlein so viel markeninterne Hilfe zukommen ließ, wie eben möglich war. So ließ sich nach den Pflichtboxenstopps erst Daniel Juncadella zurückfallen, um Wehrlein zum einen vorbeizuwinken, und zum anderen vom heranstürmenden Mike Rockenfeller abzuschirmen. Das gleiche Spielchen wiederholte sich einige Runden später mit dem glänzend aufgelegten Maxi Götz (mehr dazu und Reaktionen auf S. 19 oben).

## Ein Titel zum Geburtstag?

Juncadella gelang es sogar, Wehrleins Titelkonkurrenten Mattias Ekström, der mit zweimal P17 im Qualifying schon ziemlich gestraft war, aus den Punkten zu kicken. Der Spanier blockte einen Angriffsversuch



Ekströms derart, dass Martin Tomczyk an beiden vorbei auf P9 fuhr. Ekström fiel auf P11 und blieb somit punktlos. Und Fl-Tester Juncadella wurde im Mercedes-Lager wie ein Sieger gefeiert.

Im Kampf um den Titel, wo es am Samstag auf P10 auch noch eine Rochade zwischen Rockenfeller und Ekström für den letzten Punkt gab, sind mächtige 37 Zähler Vorsprung für Wehrlein auf Mortara und deren 38 auf Mortara ein Brett. Selbst zwei zweite Plätze sind «nur» gleichbedeutend mit 36 Meisterschaftszählern! Die Chancen, dass Pascal Wehrlein sich spätestens an seinem 21. Geburtstag, also dem Hockenheim-Finalsonntag (18.10.), zum jüngsten DTM-Meister aller Zeiten küren lassen kann, stehen also mehr als gut. ♦



Sonntags-Podest: Molina (2. v. l.) zwischen DI Resta und Spengler



Ekström: nur ein Punkt am Ring



Wehrlein: Vorsprung ausgebaut



Mortara vor Wehrlein: In der Tabelle ist es genau andersherum

## KOMMENTAR

## Was sind Absprachen in der DTM noch wert?

Von ARNO WESTER

Diese Frage stellte sich auf dem Nürburgring gleich in doppelter Hinsicht. Die drei Motorsportchefs von Audi, BMW und Mercedes-Benz hatten vor dem ersten von zwei Rennen eine mündliche Absprache getroffen, den Fans an der Strecke und vor dem TV in den restlichen vier Rennen fairen und schönen Motorsport bieten zu wollen. Keine 30 Stunden später wurde genau diese Absprache von Dieter Gass (DTM-Leiter bei Audi) und BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt in der internationalen Pressekonferenz nach dem zweiten Rennen auf dem Nürburgring in Frage gestellt (siehe oben). Fakt ist: Mercedes hat nicht gegen das Reglement verstoßen! Aber: Die Art und Weise, wie Sternfahrer Götz

seinem Markenkollegen Wehrlein Schützenhilfe leistete, kann man sportlich gesehen als grenzwertig oder auch unfair bezeichnen. Auch die Tatsache, dass das erst am 18. Mai dieses Jahres vom «Class One» Steering Committee verabschiedete und zwei Tage später verkündete neue Motorenreglement ab 2017 (Zweiliter-Vierzylinder-Turbodiesel mit rund 600 PS) von Mercedes-Benz wieder gekippt worden ist, zeigt, dass eine mündliche Absprache oder schriftliche Vereinbarung offenbar nicht viel wert ist. Ich bin gespannt, wie die Vertreter der japanischen GTA und der ebenfalls involvierten Hersteller Honda, Lexus und Nissan auf die überraschende Mercedes-Absage reagieren.



## Mercedes-Schützenhilfe

## Unschöne Tricks

Von ARNO WESTER

Weil sich Mercedes angeblich nicht an Absprachen gehalten hat, die die drei Motorsportchefs getroffen haben, war Dieter Gass am Sonntag stocksauer. Audis DTM-Leiter kritisierte die laut Reglement nicht verbotene Schützenhilfe der Stern-Piloten für Titelkandidat Pascal Wehrlein.

«Ich glaube, die DTM steht in der Kritik, weil wir keine gute Show bieten. Weil wir Hersteller-Spielchen spielen, weil wir Strategie-Spielchen spielen. Das wollten wir abstellen», erklärte Gass und bezog sich damit auf die Absprache.

Zu möglichen Konsequenzen meinte Gass: «Theoretisch ist immer alles möglich.» Auf die Nachfrage, ob eine Option auch der Ausstieg aus der DTM wäre, sagte Gass: «Das werden die gegebenen Personen zum gegebenen Zeitpunkt entscheiden, ob das möglich ist, oder nicht.»

## Fritz sieht kein Foul

Grund seines Ärgers: In der 29. Runde hatte Mercedes-Fahrer Maximilian Götz auf P5 noch 7,7 Sekunden Vorsprung vor Wehrlein. Vier Umläufe später lag



Nach Mercedes-Absprachen sauer: Audi-DTM-Leiter Dieter Gass

Götz plötzlich 0,4 Sekunden hinter Wehrlein, was bedeutet, dass Götz in vier Runden mehr als acht (!) Sekunden langsamer fuhr als Wehrlein. In der 33. Runde fuhr Götz eine 1:29,624 Minuten – rund fünf Sekunden langsamer als seine Bestzeit. Was nicht nur Gass besonders ärgerte: Götz fuhr anschließend wieder 1:24er Zeiten.

«Das ist für mich enttäuschend. Da muss ich mich fragen, inwieweit kann man Absprachen treffen und sich dar-

auf verlassen?», schimpfte Gass, der dabei von BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt unterstützt wurde: «Das, was ich heute gesehen habe, würde ich nicht unbedingt als schönen Motorsport bezeichnen.» Mercedes-DTM-Chef Ulrich Fritz bestätigte zwar die Absprache, aber ein Foul war für ihn nicht erkennbar: «Ja, wir haben uns auf schönen Motorsport geeinigt. Die Frage ist, wo die Grenze ist. Ich denke, dass wir heute nicht unfair agiert haben.» ♦

## AUS DEM FAHRERLAGER

Von ARNO WESTER

Die als Ehrengast geladene mehrfache Ski-Olympiasiegerin und Weltmeisterin **Maria Höfl-Riesch** verriet der ARD, dass sie im Alter von 18 Jahren wegen zweier Verkehrsdelikte den Führerschein abgeben musste. Abgesehen davon hätte die Rennerei auch sehr viel mit den Speed-Disziplinen im Skisport gemeinsam. «Mit dem Rennauto ist es allerdings noch um einiges schneller», meinte die 30-Jährige. «Für mich ist das wahnsinnig spannend.»

Audi Sport durfte sich neben dem Ex-Skirenn-Star noch über einen weiteren bekannten Besucher freuen: **Ralf Hasenhüttl**, Trainer des Bundesliga-Aufstiegers FC Ingolstadt 04. Höfl-Riesch und Hasenhüttl bekamen am Nürburgring eine exklusive Boxenführung und trafen die Audi-Piloten Jamie Green und Timo Scheider. Der FCI-Trainer fuhr zusätzlich im Audi RS5 DTM-Renntaxi mit.

Stauend nahm Samstagssieger Maxime Martin (BMW) aus den Händen des dreimaligen Formel-1-Weltmeisters **Nelson Piquet** den Siegerpokal entgegen. Der Brasilianer (63) wurde 1983 in einem Brabham-BMW erster Turbo-Weltmeister der Formel 1.

Auch Fecht-Olympiasiegerin **Britta Heinemann** durfte einen Pokal übergeben: An Paul di Resta, der im Sonntagrennen auf P2 fuhr.



Gast: Maria Höfl-Riesch

## Lucas Auer

## Auer wie Klammer

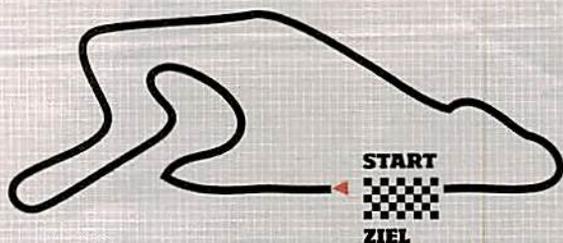
Was weder den früheren Formel-1-Piloten Gerhard Berger, Roland Ratzenberger oder Karl Wendlinger und auch nicht den Publikumsliebenden Sepp Haider und Dieter Quester gelang, hat nach Franz Klammer (am 1.6.1986 auf dem Flugplatz in Mainz-Finthen) nun in Lucas Auer erst der zweite Österreicher geschafft: Eine Pole-Position in der DTM. Der Mercedes-Rookie, der zuletzt beim zweiten Rennen in Oschersleben wegen eines Defekts (über den Mercedes allerdings keine Auskunft gibt) in einem Reifenstapel und anschließend im Universitätsklinikum Magdeburg gelandet war, konnte daraus allerdings kein Kapital schlagen.

Auer, der bei dem Crash nach eigener Aussage unverletzt blieb, wurde «Opfer» der Schützenhilfe von Mercedes-Kollege Pascal Wehrlein (siehe oben) und landete am Ende auf P6, was immerhin sein bestes Saisonresultat darstellt. ♦ AW

## DTM

## STRECKE

## Nürburgring / Kurzanbindung



## Höhepunkte Rennen 1 (Samstag)

**Start:** Martin und Wehrlein kommen besser weg als Pole-Mann Auer, kollidieren leicht in der ersten Kurve.

**1. Runde:** Safety-Car-Einsatz, da Green in der Mercedes-Arena umgedreht wird und Molina frontal in ihn reinfährt.

**3. Runde:** Rote Flagge – um die Trümmer und Öl vom Crash zu beseitigen.

**4. Runde:** Nach rund 12 Minuten setzt sich das Feld hinter dem Safety Car wieder in Bewegung.

**5. Runde:** Restart – Martin führt vor Spengler und Mortara. Wehrlein auf P4.

**10. Runde:** Félix da Costa überholt Ekström für P10 und den letzten Punkt.

**15. Runde:** Mortara reißt sich an Spengler vorbei auf P2, auch Wehrlein zieht mit.

**18. Runde:** Reifenschaden Spengler nach Kampf mit Götz – Spengler gibt auf.

**20. Runde:** Rockenfeller schenkt Ekström P10 und damit einen Zähler.

**25. Runde:** (Ziel): Martin macht seinen zweiten DTM-Laufsieg perfekt. Mortara und Wehrlein komplettieren die Top 3.

## Höhepunkte Rennen 2 (Sonntag)

**Start:** Jamie Green (SP3) bleibt stehen, Pole-Mann Molina geht als Führender in die erste Kurve. Wickens und Scheider kollidieren. Scheider bleibt im Kiesbett stecken – Safety Car.

**4. Runde:** Beim Restart führt Molina vor Blomqvist und Di Resta. Ekström kommt an Rockenfeller vorbei auf Platz 10.

**9. Runde:** Ekström überholt Glock, ist jetzt auf P9.

**10. Runde:** Wehrlein überholt Farfus für P5.

**12. Runde:** Die ersten Boxenstopps; aus der Spitzengruppe kommen Di Resta, Spengler und Blomqvist zum Service.

**13. Runde:** Wie bei Ekström zuvor läuft auch Wehrleins Stopp nicht optimal.

**26. Runde:** Juncadella lässt Wehrlein vorbei, ist damit Puffer vor Rockenfeller.

**33. Runde:** Auch Götz lässt Wehrlein passieren.

**34. Runde:** Juncadella (P9) blockt Ekström, dadurch Tomczyk an beiden vorbei.

**43. Runde:** Molina feiert seinen ersten DTM-Lauf-sieg, dahinter Di Resta und Spengler auf dem Podest.

## Stand Fahrer

1. Wehrlein	165
2. Mortara	128
3. Ekström	127
4. Spengler	119
5. Green	107
6. Wittmann	104
7. Paffett	87
8. Farfus	77
9. Félix da Costa	73
10. Rockenfeller	73

## MSa-Rookie-Wertung\*\*\*

1. Götz	285
2. Blomqvist	259
3. Auer	258

\*\*\* inoffizielle Wertung

## Stand Hersteller

1. BMW	554
2. Audi	503
3. Mercedes-Benz	472

## Stand Teams

1. Mercedes/HWA gooix	221
2. Audi/Abt Sportline	181
3. BMW/RMG	175
4. BMW/MTEK	175
5. Audi/Rosberg	133
6. Audi/Abt	131
7. BMW/RBM	130



P5 und P6: Teamplayer Götz

## DEUTSCHE TOURENWAGEN MASTERS / Resultate / 1. Rennen (Samstag)

Nürburgring (D): 26. September 2015; 15. von 18 Läufen zur DTM;

Rennen über 40\* Minuten + 1 Runde; 25 Runden à 3,629 km; 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Strecke: bewölkt/trocken.

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht <sup>1</sup>	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP <sup>2</sup>	P.
1. Maxime Martin (B)	BMW M4	-7,5 kg	RMG	25	48:17,038	-	1:23,502	2	25
2. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	+7,5 kg	Abt	25	+2,543	-	1:23,930	5	18
3. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-AMG C63	+10,0 kg	HWA	25	+2,955	-	1:23,805	3	15
4. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	+7,5 kg	ART	25	+14,227	-	1:24,031	14	12
5. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	-2,5 kg	Mücke	25	+15,293	-	1:23,659	6	10
6. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	+/-0 kg	ART	25	+16,750	-	1:23,857	1	8
7. Marco Wittmann (D)	BMW M4	-2,5 kg	RMG	25	+17,349	-	1:24,077	12	6
8. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	+2,5 kg	HWA	25	+20,620	-	1:23,973	13	4
9. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	-2,5 kg	Schnitzer	25	+22,189	-	1:24,122	20	2
10. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	+7,5 kg	Abt	25	+23,857	-	1:24,209	17	1
11. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+7,5 kg	Phoenix	25	+24,398	-	1:23,858	8	0
12. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	+/-0 kg	HWA	25	+25,032	-	1:24,056	22	0
13. Timo Glock (D)	BMW M4	-5,0 kg	MTEK	25	+25,383	-	1:24,241	18	0
14. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	-7,5 kg	Abt	25	+25,756	-	1:23,875	23	0
15. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	+2,5 kg	HWA	25	+26,413	-	1:24,007	21	0
16. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+/-0 kg	Rosberg	25	+27,142	-	1:24,080	15	0
17. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	Mücke	25	+27,724	-	1:24,032	9	0
18. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	-2,5 kg	RBM	25	+1:00,378	-	1:23,566	16	0
19. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	-5,0 kg	MTEK	18	+7 Rdn.	-	1:24,107	4	0
Nicht klassiert:									
Timo Scheider	Audi RS 5	-5,0 kg	Phoenix	11	+14 Rdn.	Kollision	1:25,118	19	0
Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	-5,0 kg	RBM	9	+16 Rdn.	Kollision	1:25,714	11	0
Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+5,0 kg	Rosberg	0	+25 Rdn.	Kollision	1:24,282	7	0
Miguel Molina (E)	Audi RS 5	-5,0 kg	Abt	0	+25 Rdn.	Kollision	1:23,128	10	0

\*zzgl. Rot-Phase, sodass sich eine höhere Gesamtrennzeit ergibt

<sup>1</sup>Performance-Gewicht (Basisgewicht: 1120 kg), <sup>2</sup>Startplatz

Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet.

Im ersten Rennen des Wochenendes ist kein Boxenstopp vorgeschrieben.

Durchschnittstempo des Siegers: 112,739 km/h

Schnellste Runde: Martin, 7. Runde, in 1:23,502 min (= 156,456 km/h)

## DEUTSCHE TOURENWAGEN MASTERS / Resultate / 2. Rennen (Sonntag)

Nürburgring (D): 27. September 2015; 16. von 18 Läufen zur DTM;

Rennen über 60 Minuten + 1 Runde; 43 Runden à 3,629 km; 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken.

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht <sup>1</sup>	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP <sup>2</sup>	P.
1. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	-5,0 kg	Abt	43	1:02:00,166	-	1:23,417	1	25
2. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	+/-0 kg	HWA	43	+7,500	-	1:23,804	4	18
3. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	-5,0 kg	MTEK	43	+8,791	-	1:24,071	5	15
4. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	-5,0 kg	RBM	43	+19,824	-	1:24,257	2	12
5. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-AMG C63	+10,0 kg	HWA	43	+25,581	-	1:23,961	9	10
6. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	-2,5 kg	Mücke	43	+26,326	-	1:24,025	8	8
7. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+7,5 kg	Phoenix	43	+26,626	-	1:24,264	12	6
8. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	-2,5 kg	RBM	43	+34,305	-	1:24,025	6	4
9. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	-7,5 kg	Schnitzer	43	+37,205	-	1:24,126	24	2
10. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	Mücke	43	+38,059	-	1:23,997	14	1
11. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	+7,5 kg	Abt	43	+38,848	-	1:24,079	17	0
12. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	-7,5 kg	Abt	43	+38,980	-	1:23,750	22	0
13. Maxime Martin (B)	BMW M4	-7,5 kg	RMG	43	+41,174	-	1:24,446	16	0
14. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	+2,5 kg	HWA	43	+41,451	-	1:24,486	19	0
15. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	-2,5 kg	Schnitzer	43	+42,656	-	1:24,242	18	0
16. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+/-0 kg	Rosberg	43	+43,205	-	1:24,276	21	0
17. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+5,0 kg	Rosberg	43	+47,506	-	1:24,312	3	0
18. Marco Wittmann (D)	BMW M4	-2,5 kg	RMG	43	+1:02,291	-	1:24,315	10	0
19. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	+/-0 kg	ART	43	+1:05,555	-	1:24,146	15	0
20. Timo Glock (D)	BMW M4	-5,0 kg	MTEK	43	+1:11,458	-	1:24,430	11	0
Nicht klassiert:									
Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	+7,5 kg	Abt	28	+6 Rdn.	Kollision	1:24,168	20	0
Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	+7,5 kg	ART	8	+14 Rdn.	Leistung	1:25,988	23	0
Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	+2,5 kg	HWA	1	+24 Rdn.	Kollision	keine Zeit	7	0
Timo Scheider	Audi RS 5	-5,0 kg	Phoenix	0	+33,928	Kollision	keine Zeit	13	0

<sup>1</sup>Performance-Gewicht (Basisgewicht: 1120 kg), <sup>2</sup>Startplatz

Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet.

Im zweiten Rennen des Wochenendes ist ein Boxenstopp vorgeschrieben.

Am Nürburgring durfte im zweiten Rennen pro Fahrzeug ein Slick-Reifensatz maximal 30 Runden am Stück benutzt werden.

Durchschnittstempo des Siegers: 151,006 km/h

Schnellste Runde: Molina, 16. Runde, in 1:23,416 min (= 156,616 km/h)

Nächste Rennen: 17./18. Oktober 2015, Hockenheim (D)

Internet: www.dtm.com

Rallye-WM

# Comeback eines Klassikers

Von REINER KUHN

**Nach sieben Jahren Abstinenz kehrt die Rallye-WM wieder nach Korsika zurück. Hinter den alten und neuen Weltmeistern von Volkswagen kämpfen Citroën und Hyundai noch um den Vizetitel der Hersteller.**

Von 1973 bis 2008 war die «Tour de Corse» fester Bestandteil der Rallye-WM. Nun kehren die Toppiloten wieder zur «Rallye der 10000 Kurven» zurück. Die Herausforderung ist groß: Extrem schnelle, dann wieder enge und langsame Abschnitte, rauer und gleichzeitig rutschiger Asphalt, dazu der permanente Wechsel von Bergauf- und Bergab-Passagen – die Rallye Korsika ist in vielerlei Hinsicht speziell. Die langen Wertungsprüfungen – die kürzeste beträgt 16,74, die längste 48,46 Kilometer – und Distanzen von bis zu 80 Kilometern bis zum nächsten Reifenservice erfordern eine clevere Strategie. Bei einer Gesamtdistanz von 1634,87 Kilometern werden neben Ajaccio auch die Städte Bastia und Porto-Vecchio, wo die Fahrer jeweils einmal übernachten, angesteuert. Der Servicepark befindet sich in Corte im Zentrum der Mittelmeerin-

sel. Im krassen Gegensatz dazu steht die Anzahl der Wertungsstrecken: Insgesamt 332,72 WPKilometer verteilen sich auf gerade einmal neun(!) Prüfungen.

## Testabbruch bei Volkswagen

Favorisiert ist das VW-Trio mit Weltmeister Sébastien Ogier, Jari-Matti Latvala und Andreas Mikkelsen. Auch wenn die Testfahrten der Wolfsburger Werksportler vergangene Woche nach einem Unfall des Finnen abgebrochen wurden und dessen Teamkollegen auf Testkilometer verzichten mussten. Aber auch bei der Konkurrenz läuft nicht alles rund. Aus Australien brachte Mads Östberg statt

WM-Punkte eine Rippenprellung mit. Der Norweger ließ sich ein Spezialkorsett für den Ritt im WRC schneiden. Die letzten Testfahrten verliefen positiv, und nicht nur Östberg ist deshalb zuversichtlich. Denn für das Citroën-Racing-Duo Östberg und Kris Meeke geht es auf heimischem Boden darum, Hyundai wieder vom zweiten Rang in der Herstellerwertung zu verdrängen. Schwer genug, denn die immer besser in Fahrt kommenden Koreaner schicken wie in Deutschland mit Thierry Neuville, Dani Sordo, Hayden Paddon und Kevin Abbring vier Werkswagen an den Start.

16 World Rally Cars bilden die Spitze des 138 Teams umfassenden WM-Feldes. Noch vor den 15 WRC2-Teilnehmern, darunter Armin Kremer (D, Skoda Fabia R5) und Jonathan Hirschi (CH, Peugeot 208 T16), gehen Romain Dumas und François Delecour mit ihren RGT-Porsche 911 GT3 ins Rennen. Zwölf Fahrer haben für die WRC3 gemeldet, elf davon in der Junior-WM. Besonderheit: 34 Autos aus dem WM-Feld, darunter zwei ältere 2l-WRC, entsprechen nicht dem WM-Reglement der FIA. Neben dem WM-Lauf läuft gleichzeitig eine nationale Rallye, in der weitere 60 Teams an den Start gehen. ♦



Kurvenkünstler: Weltmeister Ogier will nach der «Monte» nun auch beim zweiten Heimspiel glänzen

Rallye-EM Zypern

# Kajetanowicz auf Titelkurs

**Mit dem Gewinn der EM-Wertung auf Zypern baute Kajetan Kajetanowicz seine Tabellenführung weiter aus. Schnellster Mann bei den zypriotischen Prüfungen war aber Ford-Markenkollege Nasser Al-Attiyah.**

Einmal mehr wurden bei der Rallye Zypern neben EM-Punk-

ten auch Zähler für die kontinentale FIA-Meisterschaft des Mittleren Ostens vergeben. Kajetanowicz (Ford Fiesta R5) wurde der Favoritenrolle dennoch gerecht und dominierte die EM-Wertung nach Belieben. Mit einem gewaltigen Vorsprung von 4:25,1 Minuten entschied der Pole den drittletzten EM-Lauf für sich.

Nur einer war an diesem Wochenende schneller: Top-Allrounder Al-Attiyah. Der Dakar-Sieger fühlte sich im Ford Fiesta RRC auf den Schotterpisten wohl und siegte sieben Sekunden vor Kajetanowicz, und er führt neben der WRC2 auch die FIA-Serie im Mittleren Osten an. In der EM sicherte Bruno Magalhães (Peugeot 208 T16) seinen zweiten

Rang am Schlußtag ab. Robert Consani wurde im DS 3 R5 EM-Dritter, obwohl er sich auf der letzten Prüfung einen Plattfuß einfiel. Alexey Lukyanuk (Ford Fiesta R5) wurde erst durch eine defekte Servolenkung, dann durch einen Turboschaden zurückgeworfen. Ihm blieb hinter Jaromír Tarabus (Skoda Fabia S2000) Platz 5. ♦ RK



Gewaltig: Kajetanowicz slegt 4:25,1 Minuten vor EM-Gegnern

## RALLYE-EUROPEAMEISTERSCHAFT / Resultate

Zypern Rallye (CY), 8 von 10 EM-Läufen; 706,87 Gesamtkilometer mit 16 WPs über 204,42 km. 64 Teams am Start, 36 gewertet. Wetter/Piste: klar, sonnig/trocken.  
 1. Al-Attiyah/Baumel (QA/F/Ford Fiesta RRC) in 2:08:38,4 h; 2. Kajetanowicz/Baran (PL/Ford Fiesta R5) +0:07,0 sec; 3. Al-Kuwari/Clarke (QA/GB/Ford Fiesta RRC) +4:00,0 min;  
 4. Magalhães/Magalhães (PT/Peugeot 208 T16) +4:32,1; 5. Consani/Vanneste (F/B/Citroën DS3 R5) +5:43,0; 6. Tarabus/Trunkát (CZ/Skoda Fabia S2000) +6:16,8; 7. Lukyanuk/Arnautov (RUS/Ford Fiesta R5) +7:22,5; 8. Botka/Szeles (HU/Mitsubishi Lancer Evo IX) +8:03,8;  
 9. Demosthenous/Laos (CY/Mitsubishi Lancer Evo IX) +8:29,3; 10. Tlusták/Kučera (CZ/Skoda Fabia S2000) +9:46,7  
**Leader (EM):** Lukyanuk (WP1), Kajetanowicz (WP 2-16/Ziel)  
**WP-Bestzeiten (EM):** Kajetanowicz 13, Lukyanuk 2  
**Stand (nach 8 von 10 Läufen):** 1. Kajetanowicz 198 Punkte; 2. Breen 136; 3. Lukyanuk 119; 4. Consani 79; 5. Magalhães 38; 6. Tarabus 56; 7. Plangi 44; 8. Loix 35; 9. Butvilas 33; 10. Bouffier 28  
 Nächster Lauf: 09.–11. Oktober, Akropolis Rallye (GR) Internet: www.fiaerc.com

NACHRICHTEN

## Warten auf den WM-Kalender 2016

**FIA-Weltrat** Am Mittwoch dieser Woche tagt der Weltrat des Internationalen Automobilverbandes FIA. Wichtigster Punkt in Sachen Rallyesport ist die Verabschiedung des WM-Kalenders für die kommende Saison. Die großen Fragen: Kommt China bereits im nächsten Jahr? Und welcher Lauf muss dann weichen? Womöglich wird man auf die Antworten warten müssen. Insider sind sich sicher, dass FIA-Präsident Jean Todt erst nach der Rallye Korsika eine finale Entscheidung treffen wird. Verständlich, ausgerechnet der WM-Lauf in Frankreich gilt als Wackelkandidat Nummer 1. Daneben werden Änderungen beim technischen Reglement erwartet. So soll der Restriktor für Regional Rally Cars (RRC, sprich S2000 mit 1.6l-Motor) verringert werden, damit die R5-Autos künftig klar die Spitze in der WRC2 bilden.

## Galli steigt mit Kia in die Rallycross-WM ein

**Rallycross-WM** Mit Gigi Galli wechselt nach Petter Solberg und Manfred Stohl der nächste ehemalige Rallye-WM-Pilot mit einem eigenen Team in die Rallycross-Weltmeisterschaft. In Eigenregie ließ der 42-jährige Italiener einen Kia Rio entwickeln und bereichert die boomende Serie somit mit einer weiteren Marke. Renndebüt feiert Galli beim kommenden WM-Lauf (16.-18. Oktober) in seiner italienischen Heimat, auf dem Franciacorta-Circuit bei Bargnana.

## Peugeot präsentiert 2008 DKR 16 für Dakar

**Rallye Dakar** Nach schwachem Debüt im Januar baute Peugeot seinen Dakar-Prototyp 2008 DKR grundlegend um. Der Buggy bekommt nicht nur den Zusatz «16», sondern legt in der Länge und Breite um jeweils über 20 Zentimeter zu. Die Aerodynamik soll deutlich verbessert, die vorderen und hinteren Überhänge verkleinert, die Gewichtsverteilung optimiert und die Aufhängung komplett überarbeitet worden sein. Der V6-Biturbo-Diesel ist auf jetzt 350 PS und ein Drehmoment von 800 Nm erstarkt. Zudem sorgen neue Magnesiumfelgen mit leichteren Michelin-Pneus für weniger Gewicht. ♦ RK

# TMG

TOYOTA MOTORSPORT GMBH

# CS-R3

DIE TOYOTA MOTORSPORT GMBH  
GRATULIERT MOTORSPORT AKTUELL ZUM 40. JUBILÄUM



## WERDEN SIE JETZT TEIL DER RALLYE REVOLUTION!

MIT EINFÜHRUNG DES NEUEN GT86 CS-R3 BRINGT DIE TOYOTA MOTORSPORT GMBH  
PURE, HECKGETRIEBENE BEGEISTERUNG ZURÜCK AUF DIE RALLYEPISTEN DIESER WELT.



Das Konzept GT86 CS-R3 wurde durch die TMG Ingenieure von Grund auf neu gestaltet. Das Resultat ist eine R3 homologierte, heckgetriebene Fahrmaschine, die einen kostengünstigen Eintritt in die nationale und internationale Rallyewelt, inklusive der WRC Meisterschaft, bietet.

Im Rahmen der Deutschen Rallye Meisterschaft wird dieses Fahrzeug ab Anfang 2016, in Kooperation mit HJS, in einer eigenen Trophy-Serie an den Start gehen und bietet neben einer Preisgeldauszahlung bei jeder Veranstaltung viele weitere Vorteile.

- > Nur 84.000 € (plus Mwst.) inklusive Chassis, Einschweißzelle und aller Serienanbauteile
- > Sequentielles 6-Gang-Getriebe
- > Vierzylinder Boxer Motor mit 232 PS (171 kW)/235 Nm
- > Sperrdifferential mit verschiedenen Übersetzungen und einstellbarer Sperrwirkung
- > Gewicht fahrfertig (inkl. Ersatzrad): 1080 kg
- > MacPherson Vorderachse, Mehrlenker Hinterachse
- > Reiger Fahrwerk für Schotter und Asphalt
- > Diverse Optionsteile und streckenspezifische Komponenten



Toyota Allee 7 – 50858 Köln – +49 2234 1823 0 – [motorsport@toyota-motorsport.com](mailto:motorsport@toyota-motorsport.com)

[www.toyota-motorsport.com/motorsport](http://www.toyota-motorsport.com/motorsport)

★★ **40 JAHRE** ★★

**MOTOR  
SPORT**  
*aktuell*

# Jede Woche Vollgas!

Am 11. Juni 1975 erschien diese Wochenzeitung zum ersten Mal. Damals unter dem Titel «powerslide – MOTORSPORT aktuell». Mit dem Untertitel «MOTORSPORT aktuell» signalisierten die Gründerväter Dieter Stappert und Hans Hug: Dem veränderten Zeitgeist entsprechend kommen die News und Hintergründe aus der Welt des Rennsports viel schneller zum Leser als beim von Rico Steinemann, Arthur Blank und

René Schöni 1963 eingeführten und daher abgelösten Monatsmagazin «powerslide». Zudem kam vor 40 Jahren Motorrad-Racing neu mit ins Blatt.

Seither hat sich viel verändert in Motorsport und Medien. «MOTORSPORT aktuell» ist immer noch da, heute als Print-Ausgabe, digitale App-Version und Internet-Plattform. In diesem Heft feiern wir in unserer 40-Jahre-Serie die «Wilde Reiter GmbH» der Rallye-WM. ♦



## JUBILÄUMS-SERIE 1975 – 2015 **RALLYE-WM**

**7. Folge**



Zwei Dauerbrenner: Ford tobt seit jeher mit Escort, RS 200, Sierra (Foto), Focus oder Fiesta mit. Malcolm Wilson, hier 1991 selbst am Steuer, hält mit seinem M-Sport-Team die Ford-Fahnen hoch.

## 7. Folge - Rallye-WM

# Auf jedem Terrain ein



Spitzenkell: Sandro Munari im legendären Lancia Stratos 1976



Colin McRae im Subaru 1997



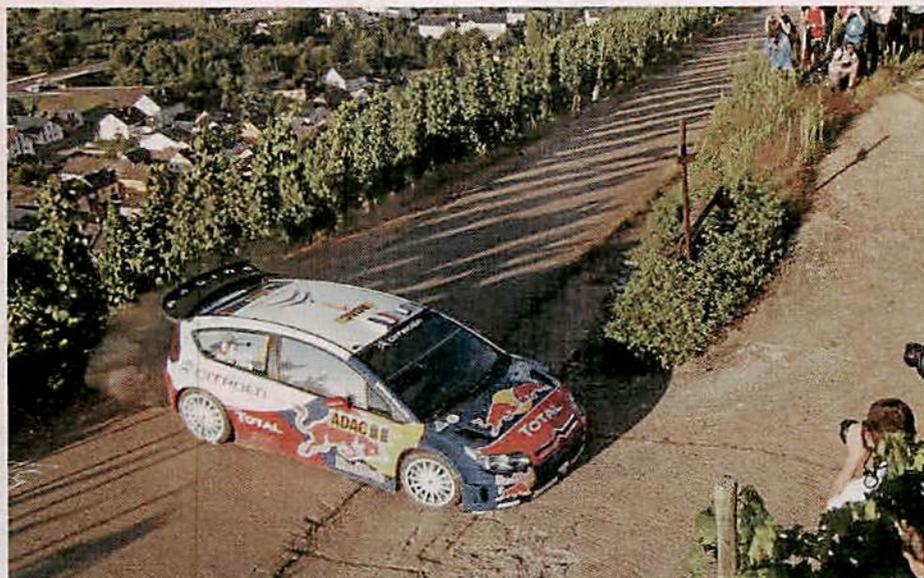
Portugal 1980: Fords Vatanen und Mikkola an gleicher Stelle im Aus



Schweden-Sieger 1976: Eklund



Sprung: Tommi Mäkinen 2000



Von Rekord zu Rekord: Sébastien Loeb 2010 bei seinem achten von neun Deutschland-Siegen



Frauenpower: Michèle Mouton



Röhrl im Sport Quattro 1985



Bis die Fetzen fliegen: Armin Schwarz bei der Rallye GB 1999



1983: Juha Kankkunen fliegt in Kenia zum Toyota-Sieg



Didier Auriol im Lancia 1989



GB 1980: Toivonens Talbot-Sieg



Monster 1986: Gruppe-B-Autos



Röhrl im Opel Ascona 1982



2013: Ogier im VW Polo R WRC

# Spektakel

Von REINER KUHN

**Egal ob auf Asphalt, Schotter, Eis und Schnee, bei Sonnenhitze, Starkregen oder Nebel, meist tagsüber, zuweilen aber auch in der Nacht – der Rallyesport ist nicht nur die älteste, sondern auch die komplexeste und wohl spektakulärste Motorsportdisziplin. Zu unserem Jubiläum reiten wir noch einmal durch vier Jahrzehnte der Rallye-WM.**

Seit Sandro Munari am 24. Januar 1975 in einem Lancia Stratos die Rallye Monte Carlo gewonnen hat, ist viel passiert. 40 WM-Jahre und rund 500 WM-Läufe liegen zwischen jenem Teufelsritt durch die winterlichen Seealpen und dem nicht minder spektakulären Triumph von Sébastien Ogier im VW Polo WRC über die Schotterpisten im australischen Coff Harbour. Über 30 Länder haben die weltbesten Lenkradartisten empfangen, und über 70 verschiedene Piloten sowie 20 verschiedene Hersteller haben sich in die Siegerlisten eingetragen.

In vier Jahrzehnten wechselte ebenso oft das technische Reglement. Droschen die Topstars in den 70ern noch Gruppe-2- und Gruppe-4-Autos über die Pisten, jagten sie Mitte der 80er in den vor schierer Kraft kaum steuerbaren Gruppe-B-Boliden durch die Gegend. Mitunter verheerende Unfälle sorgten für eine folgerichtige Zäsur und den Neubeginn mit deutlich reduzierten Gruppe-A-Fahrzeugen, bevor zum Ende des Jahrhunderts die ersten World Rally Cars das Terrain eroberten. Große Autos wie der Lancia Stratos, Ford Escort RS, Audi Quattro, Peugeot 205 T16, Lancia Delta Integrale, Toyota Celica, Subaru Impreza und Citroën C4 entstanden, triumphten und wurden von noch besseren Fahrzeugen übertrumpft.

## VW Polo auf Rekordjagd

Das beste Fahrzeug auszumachen, ist schwierig, zu unterschiedlich war das Reglement, dem sie unterlagen. Wie vergleicht man die Leistung eines serienbasierten Ford Escort RS Cosworth aus der Gruppe A mit der eines nur für den Rallyesport entwickelten Ford Fiesta WRC? Selbst die Frage nach den meisten Siegen ist

nicht so leicht zu beantworten: Der Subaru Impreza kommt ebenso wie der Lancia Delta auf jeweils 46 Siege, die Ford Focus-Reihe liegt mit 44 Erfolgen knapp dahinter. Aber wie viel hat der Impreza 555 noch mit dem WRC2005 gemeinsam, oder der Delta HF 4WD von der Monte 1987 mit dem flügelgeschwängerten «Super-Delta» von 1992? Noch gilt der Citroën C4 WRC mit 36 Siegen (bei 56 Starts) als erfolgreichstes Einzelmodell. Die Ablösung steht allerdings kurz bevor. Der VW Polo R WRC kommt auf 31 Siege bei nur 37 Starts. Mit einer Erfolgsquote von 83 Prozent führt der Wolfsburger Werkswagen schon jetzt diese Statistik souverän an.

## Loeb, der Überflieger

Bei den Fahrern lässt sich der Beste der Besten etwas einfacher ausmachen: Die meisten Titel (9) und Laufsiege (78), die längste Siegesserie (6), die meisten Siege in einer Saison (11) und bei einer einzelnen Rallye (9), die meisten Siege bei verschiedenen Rallyes (23), die längste Serie von Podiumsplatzierungen (15) und von Punkterängen (28) – jeden Rekord, den man sich im Rallyesport überhaupt nur vorstellen kann, hält der Lenkradzauberer Sébastien Loeb. Dennoch gibt es immer wieder Stimmen, die behaupten: «Der Loeb hat doch nur so viel gewonnen, weil er so wenig Konkurrenz hatte.»

Von wegen: 2003 holte der junge Elsässer bei seinem erst 13. WM-Start den zweiten Sieg vor den wesentlich routinierteren Citroën-Teamkollegen Colin McRae und Carlos Sainz und ließ Champions wie Tommi Mäkinen, Richard Burns oder Marcus Grönholm den Hauch einer Chance. Zudem waren bei Loeb's ersten WM-Titeln 2004 und 2005 mit Citroën, Peugeot, Ford, Subaru, Mitsubishi und Škoda sechs Werksteams mit je zwei Fahrern vertreten! Wie wenig ein Generationenvergleich taugt, zeigt auch ein kurzer Vergleich zwischen Überflieger Loeb und Walter Röhrl.

Während der Franzose es auf neun WM-Titel und 78 Siege bei 169 Starts brachte, feierte der Deutsche bei 75 Starts 14 Einzelerfolge und zweimal den Gewinn der WM-Krone. Bei der Siegquote hat Loeb mit 46,34 zu 18,67 Prozent klar die Nase vorn. Auch müssen die Topfahrer seit

gut zwei Jahrzehnten bei allen WM-Läufen antreten, das «Rosinenpicken» ist Geschichte.

Aber hätte Röhrl, der nie gegen die «Fliegenden Finnen» in deren Heimat antrat, damals überhaupt eine ähnlich hohe Siegquote erreichen können wie ein Loeb? Erinnern wir uns nur an dessen Leidensgeschichte mit dem Opel Kadett GT/E 16V oder seinen Kampf im heckgetriebenen Lancia Rally 037 gegen die übermächtigen Allradler aus Ingolstadt. Ohne die rein technisch bedingten Ausfälle, 26 bei Röhrl und nur 10(!) bei Loeb, schafft der Regensburger eine Erfolgsquote von 28,57 Prozent (Loeb 49,35 Prozent). Ähnlich ging es anderen großen Stars, nicht nur den Champions. So markierte Markku Alén nach Loeb die zweitmeisten WP-Bestzeiten, wurde aber nie Weltmeister.

## Spezialisten-Zeiten vorbei

Lange vorbei sind auch die Zeiten der Spezialisten – nicht nur bei den Fahrern: Je nach Terrain hatten auch solche Überautos wie der Stratos oder Quattro konzeptbedingte Probleme. Saab baute seine Autos mit dem Schweden-Sieg im Hinterkopf, Toyota und Datsun bereiteten sich monatelang auf die Rallyes in Afrika vor. Waren Lokalmatadore wie Shekhar Mehta oder Kyösti Hämäläinen vor Jahrzehnten noch in der Lage, dank ausschweifendem Streckenstudium und Training die Weltstars in ihrer Heimat zu besiegen, müssen sich mittlerweile selbst Asphalt- oder Schneexperten lang machen, um die weltbesten Rallyepiloten auf ihrem bevorzugten Terrain zu besiegen.

40 Jahre Rallye-WM sind vier Jahrzehnte wilde Drifts und atemberaubende Sprünge, mal Marathon, mal Sprint, jenseits oder mitten in Afrika. Innovation oder Unsinn, Slicks oder Spikereifen, Vergaser-Vereinigung oder Turboloch, Vorschlaghammer oder Laptop. Immer aber auch ein faszinierender Kampf virtuoser Lenkradartisten und ihrer kongenialen Copiloten am und mitunter überm Limit gegen die erbarungslos tickende Uhr. Und daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern. ♦

ENDE DER SERIE

## Top-10-Fahrer 1975-2015

Sandro Munari



Der heute 75-jährige Italiener prägte im Lancia Stratos die Anfangsjahre der ab 1973 vorerst nur für Marken ausgeschriebenen Rallye-Weltmeisterschaft. 1977 holte keiner mehr WM-Punkte. Bis 1984 bestritt er 36 WM-Läufe und feierte sieben Siege, alle in der legendären Flunder.

Walter Röhrl



Mit «sauberem Strich» statt wilden Drifts feierte der Regensburger (68) 14 Siege bei 75 WM-Starts (1973 bis 1987). Unvergessen: Die Rallye Monte Carlo gewann der Weltmeister von 1980 und 1982 mit vier verschiedenen Autos ('80 Fiat, '82 Opel, '83 Lancia, '84 Audi).

Hannu Mikkola



Bevor der Finne (73) zwischen 1981 und 1985 im Audi Quattro einen Fahrer- ('83) und zwei Markentitel ('82 und '84) feierte, drosch er vom Peugeot 504 über Toyota Corolla, Mercedes Benz 450 SLC und allen voran Ford Escort RS alles zum Sieg, was er in die Hände bekam.

Juha Kankkunen



Ebenso beeindruckend wie die vier WM-Titel ('86, '87, '91, '93) des 56-jährigen Finnen sind 23 WM-Siege von 1985 bis 1999 – ob in wilden Gruppe-B-Boliden (Toyota/Peugeot), schmalbrüstigen Gruppe-A-Geräten (Lancia/Toyota) oder edlen World Rally Cars (Subaru).

Carlos Sainz



Der mit zwei WM-Titeln ('90 und '92) und 26 Erfolgen in 196 WM-Starts (Rekord) dekorierte Spanier (53) galt und gilt als exzellenter Tester. Kein Wunder, gelang «El Matador» doch in 18 (!) WM-Jahren ('87 bis '05) nahezu mit jedem Rallyeauto, das er bewegte, ein WM-Sieg.

Colin McRae



Mehr noch als durch den WM-Titel 1995, drei Vize-Titel ('96, '97 und 2001) und 25 WM-Siege, erlangte der 2007 bei einem Helikopterabsturz tödlich verunglückte Schotte durch seinen spektakulären Fahrstil und das nach ihm benannte Computerspiel Berühmtheit.

Tommi Mäkinen



Ende des vergangenen Jahrhunderts bildete der 51-jährige Finne mit dem Mitsubishi Lancer ein nur schwer zu schlagendes Duo. In den «Evo»-Modellen III bis VII feierte Mäkinen 22 seiner insgesamt 24 WM-Siege und gleich viermal in Folge die Fahrer-WM (1996-1999).

Marcus Grönholm



Mit 18 WM-Siegen war der Weltmeister von 2000 und 2002 nicht nur in Peugeot-Diensten (2000 bis 2005) eine Macht. 2006 und 2007 gewann der Finne (47) im Ford Focus WRC weitere zwölf WM-Läufe und sicherte seinem Arbeitgeber jeweils den Hersteller-Titel.

Sébastien Loeb



Knapp die Hälfte der 169 WM-Läufe, bei denen der Elsässer (41) startete, hat er gewonnen! Der neunmalige Weltmeister (2004 bis 2012), der 1625 WM-Punkte und 906 WP-Bestzeiten in den Citroën WRC-Modellen Xsara, C4 und DS 3 holte, führt nahezu jede Statistik an.

Sébastien Ogier



Der nächste Super-Séb: Innerhalb von 709 Tagen holte der 31-jährige Franzose im VW Polo R WRC drei WM-Titel – Rekord! Zudem hat Ogier mit 31 WM-Siegen nach nur 94 WM-Starts die Champions Grönholm (30) und Sainz (26) übertrumpft. Ein Ende ist noch nicht in Sicht.

**MINICHAMPS®**



100 780055 LOTUS FORD 79 - JEAN-PIERRE JARIER  
CANADIAN GP 1978

172,95 € 1:18  
LE: 774 pcs.



110 770008 BRABHAM ALFA ROMEO BT45B - H. J. STUCK - 1977

159,95 € Maßstab 1:18  
Limited Edition: 792 pcs.



410 150006 MERCEDES AMG PETRONAS F1 TEAM W06  
HYBRID - NICO ROSBERG  
AUSTRALIAN GP 2015

65,95 € 1:43



417 150013 LOTUS F1 TEAM LOTUS E23 HYBRID  
PASTOR MALDONADO - 2015

65,95 € 1:43



530 154320 MCLAREN HONDA MP4-30  
KEVIN MAGNUSSEN - AUSTRALIAN GP 2015

65,95 € 1:43



530 154322 MCLAREN HONDA MP4-30  
JENSON BUTTON - AUSTRALIAN GP 2015

65,95 € 1:43

*Pole Position!*  
**40 Jahre MSA**  
**25 Jahre Minichamps**  
*Gratulation!*



100 798601 FORD CAPRI TURBO GR.5 - 'SACHS' - HARALD ERTL - DRM 1979

154,95 € 1:18  
Limited Edition: 1.440 pcs.



151 110803 FORD FIESTA RS WRC - FORD ABU DHABI  
HIRVONEN/LEHTINEN - WINNER RALLY AUSTRALIA 2011

79,95 € 1:18  
LE: 1.002 pcs.



100 132216 BMW M3 DTM - BMW TEAM RMG - ANDY PRIAULX  
DTM 2013

134,95 € 1:18  
LE: 1.002 pcs.



180 872046 BMW M3 - M-TEAM SCHNITZER  
RAVAGLIA/PIRRO - CALDER WTCC 1987

154,95 € 1:18  
LE: 1.500 pcs.



530 133744 MCLAREN F1 GTR - LARK TEAM MCLAREN  
TSUCHIYA/AYLES/NAKAYA - 24H LE MANS - 1997

154,95 € 1:18  
LE: 1.600 pcs.



180 836914 PORSCHE 956 - 'CANON' - TEAM RICHARD LLOYD  
RACING - LLOYD/PALMER/LAMMERS - 24H LE MANS 1983

154,95 € 1:18  
LE: 1.002 pcs.



180 922007 BMW M3 (E30) - TEAM 'FINA'-BMW  
JOHNNY CECOTTO - DTM 1992

154,95 € 1:18  
LE: 504 pcs.

Fax: +49-241-9672 599 - E-Mail: info@danhausen.de - Telefon: +49-241-9672 550  
oder per Post: Danhausen GmbH - Postfach 500503 - D-52089 Aachen

**www.Danhausen.de**

alle Preise zzgl. Versandkosten

MotoGP

# Bradl auch 2016 bei Aprilia



Stefan Bradl: Werks-Aprilia wird auch nächstes Jahr sein Arbeitsgerät sein. Teamkollege bleibt Bautista

Von IMRE PAULOVITS

**Stefan Bradl unterschrieb einen Vertrag bei Aprilia für 2016 und Sam Lowes hat seinen für die nächsten drei Jahre in der Tasche. Ansonsten gibt es noch viel Stühlerücken hinter den Kulissen.**

Letzten Dienstag machten Stefan Bradl und das Aprilia-Werks-team klar, was sich schon in den Wochen zuvor abgezeichnet hatte: Bradl unterschrieb für 2016 einen Vertrag bei den Italienern. Er wird den MotoGP-Prototypen gemeinsam mit Álvaro Bautista weiterentwickeln. Wenn das Projekt derzeit auch noch weit von der Spitze ent-

fernt ist: Für das nächste Jahr soll ein völlig neuer Motor mit dem Fahrwerkspaket, das derzeit entwickelt wird, einen Quantensprung machen.

Für Sam Lowes, der einen Vorvertrag mit Aprilia hatte, wurde eine zukunftsweisende Lösung gefunden: Der Brite fährt nächstes Jahr im Moto2-Team von Fausto Gresini eine Kalex und wird sich als Testfahrer an der Entwicklung der MotoGP-Aprilia beteiligen. Für 2017 und 2018 hat er bereits seinen MotoGP-Vertrag bei den Italienern in der Tasche.

**Wie wird umstrukturiert?**

Wie es mit Forward in der MotoGP weitergeht, steht in den Sternen. Loris Baz, Führen-

der der Open-Wertung, hat zumindest einen Vertrag bei Avintia-Ducati unterschrieben.

Nach dem Abgang von Scott Redding bei Marc-VDS-Honda liegt eigentlich auf der Hand, dass Tito Rabat seinen Platz übernimmt. Unterschrieben ist aber noch nichts, auch wenn der Moto2-Weltmeister von 2014 am Montag in Aragón die MotoGP-Honda testen durfte. Da Lucio Cecchinello kein Zweimann-Team mehr machen kann, wird Jack Miller wahrscheinlich mitsamt dem Teamplatz von Cecchinello zu Estrella-Galicia-Marc-VDS transferiert.

Über Aspar, wo Miller zuerst hinkommen sollte, wird gemunkelt, dass sie von Honda zu Ducati wechseln könnten. ♦

Superbike-WM

# Yamaha kehrt zurück

**Angekündigt hatte es Yamaha schon vor einem Jahr, jetzt ist es offiziell: Yamaha kehrt 2016 als Werksteam in die Superbike-WM zurück.**

Es gab in diesem Jahr einige werksunterstützte Projekte, die die neue Yamaha R1 zu ihrer Rennreife entwickeln sollten. Mit der festen Vorgabe, 2016 in die Superbike-WM zurückzukehren. Eins dieser Projekte war beim Team von Michael Galinski in der IDM angesiedelt. Und da Motorenguru Marcus Eschenbacher mit involviert war, gab es berechtigte Hoffnungen, dass der WM-Werkseinsatz über das deutsche Team erfolgen könnte.

Nun kam es ganz anders. Yamaha hat sich mit dem



Yamaha: Die R1 ist nun bereit für den Werkseinsatz in der SBK

Crescent-Team von Paul Denning verbündet, das mit Suzuki einst in der MotoGP und in den letzten vier Jahren in der Superbike-WM antrat sowie seit Jahren in der Britischen Superbike vorne mitfährt. Denning wird seinen Fahrer Alex Lowes mit-

bringen, dazu wurde Sylvain Guintoli, Superbike-Weltmeister von 2014, verpflichtet. Auch konnte der italienische Snack-Hersteller Pata, in den letzten Jahren Sponsor des Ten-Kate-Honda-Teams, als Hauptsponsor gewonnen werden. ♦ IP

# BEST SWISS DEALERS



**3250 Lyss**  
MOTO-KAUFMANN-LYSS  
Südstrasse 3 (Industrie Süd)  
Tel. 0041(0)32 384 33 51  
Fax 0041(0)32 384 48 91  
www.moto-kaufmann-lyss.ch  
moto-kaufmann-lyss@gmx.ch



**3250 Lyss**  
MOTO-KAUFMANN-LYSS  
Südstrasse 3 (Industrie Süd)  
Tel. 0041(0)32 384 33 51  
Fax 0041(0)32 384 48 91  
www.moto-kaufmann-lyss.ch  
moto-kaufmann-lyss@gmx.ch



**4852 Rothrist**  
Eichenberger Zweirad-Sport  
Bernstrasse 115  
Tel. 0041(0)62 794 20 02  
Fax 0041(0)62 794 20 48  
www.zweirad-sport.ch  
info@zweirad-sport.ch



**3250 Lyss**  
MOTO-KAUFMANN-LYSS  
Südstrasse 3 (Industrie Süd)  
Tel. 0041(0)32 384 33 51  
Fax 0041(0)32 384 48 91  
www.moto-kaufmann-lyss.ch  
moto-kaufmann-lyss@gmx.ch



**2543 Lengnau**  
Frei Suzuki Motos GmbH  
Suzuki-Motos  
Solothurnstrasse 60  
Tel. 0041(0)32 653 01 63  
Fax 0041(0)32 653 80 75  
www.frei-suzuki.ch  
info@frei-suzuki.ch

**3537 Eggwil**  
Fritz Brechbühl  
Velos – Motos Zubehör,  
Bekleidung  
Holzmatt  
Tel. 0041(0)34 491 20 00  
Fax 0041(0)34 491 24 54  
www.brechbuehl-motos.ch  
info@brechbuehl-motos.ch



**3537 Eggwil**  
Fritz Brechbühl  
Velos – Motos Zubehör,  
Bekleidung  
Holzmatt  
Tel. 0041(0)34 491 20 00  
Fax 0041(0)34 491 24 54  
www.brechbuehl-motos.ch  
info@brechbuehl-motos.ch

**5032 Aarau**  
Rohr Maurer Motos AG  
YAMAHA Spezial  
Gartenstrasse 21  
Tel. 0041(0)62 823 94 74  
Fax 0041(0)62 823 94 73  
www.maurermotos.ch  
info@maurermotos.ch

## Grand Prix von Aragón - MotoGP

# Der Tempokünstler



Lässig vorneweg: Während sich hinter ihm Dani Pedrosa und Valentino Rossi mit dem Messer zwischen den Zähnen bekriegten, winkte Lorenzo den Fans

Von IMRE PAULOVITS

**Der schiere Speed von Jorge Lorenzo in Aragón brachte nicht nur Marc Márquez zu Fall, sein Sieg machte auch gleich über einen Drittel des Rückstands auf Valentino Rossi in der WM-Tabelle wieder wett. Dem ist plötzlich noch ein Gegner erwachsen.**

Die Erleichterung, die seine Freude ausdrückte, war unmissverständlich. Als Jorge Lorenzo nach einer langen Auslaufrunde, während der er auf einer von seinem Fanclub vorbereiteten Tafel eine Skizze des Siegerpokals, den er mit entworfen hatte, gezeichnet hatte, endlich bei seinem Team ankam, brüllte er seine Freude aus dem noch geschlossenen Helm heraus, ging in die Knie und ballte die Fäuste. Nach zwei frustrierenden Rennen, bei denen er 23 Punkte auf seinen WM-Rivalen und Teamkollegen Valentino Rossi verloren hatte, konnte er nun zurückschlagen. Er schien das ganze Wochenende unantastbar, und diesmal brachte er diese Form auch bis ins Ziel.

Ihm ist beim Zieleinlauf nicht nur ein Stein, sondern ein ganzes Gebirge vom Herzen gefallen.

Natürlich gibt ein Gigant wie Jorge Lorenzo ohnehin nie auf und kämpft bis zum Letzten. Nach seinem Sturz in Misano postete er auch gleich: «Die Schwachen werden von einem Rückschlag gebrochen – die Starken noch mehr motiviert.» Doch Kämpferparolen sind das Eine. In Momenten von Sieg und Niederlage zeigt sich allzu gut, wie sehr auch diese Ausnahmekönner nur Menschen sind. Und Menschen brauchen Bestätigung, um Selbstsicherheit aufzubauen. Deshalb hat Jorge Lorenzo diesen Sieg so sehr gebraucht und nachdem er ihn sich erkämpft hat, wird er nochmals gestärkt in die letzten vier Rennen gehen.

## Diesmal stimmte das Umfeld

Nachdem Honda die letzten Jahre das Tempo in Aragón bestimmt hatte, entschied sich das Yamaha-Werksteam im Winter, diesen Kurs als Teststrecke zu nominieren und testete hier zwischen Silverstone und Misano mit seinen Werksfahrern.

«Das war wirklich eine gute Idee», gab Valentino bereits in Misano zu verstehen.

Entsprechend waren die beiden Yamaha-Piloten am ersten Tag auch die Schnellsten. Doch Jorge Lorenzo und Valentino Rossi wiesen gleich darauf hin, dass die Honda-Piloten mit dem härteren Hinterreifen unterwegs waren, der noch im Vorjahr ihr Rennreifen war. Die mittlere Mischung brachte aber gleich eine halbe Sekunde in der Rundenzeit. Und wie sich zeigte, war dieser Reifen nun auch in der Lage, die Rennstanz durchzustehen, da sich die Fahrwerke weiter verbessert und der Belag sich leicht verändert hatte. Doch auch dieser mittlere Reifen wurde gegenüber dem Vorjahr geändert und hatte nun an den Seiten die weiche Konstruktion für mehr Seitengrip, wie ihn Jorge Lorenzo braucht, um richtig schnell zu sein.

Das war der Yamaha-Werkspilot dann auch. Es war schon fast erschreckend, wie er Valentino Rossi an den Trainingstagen in

allen Sitzungen, wo es drauf ankam, um die sieben Zehntel pro Runde abnahm. Der WM-Leader straukelte vor allem beim Beschleunigen auf die lange Gegengerade.

Je näher es an die Rennabstimmung ging, desto mehr fiel aber auch auf, dass diesmal nicht nur mit einem, sondern mit zwei Honda-Piloten zu rechnen sein wird. Dani Pedrosa war in FP4 mit der Rennabstimmung gar der Schnellste. Dass Marc Márquez dann in seiner üblichen Manier die Pole-Position gleich mit seinem ersten Reifensatz und mit einer Zeit, die eine halbe Sekunde schneller als seine letztjährige war, erreichte, konnte Lorenzo wenig schocken. Zumal er selbst nah an die Zeit herankam und Márquez beim Versuch, noch schneller zu fahren, stürzte. Was der Honda-Werkspilot aber im Warm-up auf die Bahn zauberte, beunruhigte Lorenzo umso mehr.

Als sich nach einer Woche heiter Sonnenschein am Renntag wieder Wolken über der

Strecke zusammenbrachten, brachte das dann ebenfalls Sorgenfalten auf die Stirn von Lorenzo und seiner Truppe.

## Zu früh gepusht

Doch dann waren all die Sorgen umsonst. Ob Márquez wirklich zum Schluss des Rennens noch schneller hätte fahren können als Lorenzo, werden wir nie erfahren, denn der noch antierende Weltmeister kam nur bis zur zweiten Runde. Da holte er allerdings wirklich mit Siebenmeilenstiefeln auf den Führenden auf. Doch beim Anbremsen von Turn 12, wo bergab in Schräglage verzögert wird, rutschte ihm das Vorderrad weg und jede Sieg- und jede noch so kleine Chance auf die Titelverteidigung zerschellte gemeinsam mit der Werks-Honda im Kiesbett. «Ich kann mich bei meinem Team und den Fans nur entschuldigen», sagte Márquez, nachdem er sich wieder gefasst hatte. «Es war komplett mein Fehler. Gut, ich hatte nichts zu verlieren und es war mein Heim-GP. Deshalb habe ich wohl auch schon in der zweiten Runde so gepusht, weil ich Jo-



D. Pedrosa



Die Entscheidung: Dani Pedrosa drückt sich in der letzten Runde in Turn 7 innen an Rossi vorbei



Neue Lichtgestalt: Pedrosa



Keine Spur von Feindschaft: Umarmung von Rossi und Lorenzo



Einsame Fahrt, aber schmerzhaft: Andrea Iannone fuhr ohne Schmerzmittel auf Platz vier

ge unbedingt einholen wollte. Dabei war dies zu diesem Zeitpunkt gar nicht nötig. Denn ich war bereits sehr nah an ihm dran. Aber mit vollem Tank, die Reifen vielleicht noch nicht ganz auf optimaler Temperatur, habe ich einfach zu viel gewollt. Das einzig Positive ist, dass wir gesehen haben, wie gut wir über das Rennwochenende unserer Pace steigern können.»

Doch der fünfte Rennsturz im 14. Rennen hat das Thema Titelverteidigung wohl endgültig abgeschlossen. Lorenzo kontrollierte fortan das Rennen von der Spitze aus in seiner gewohnten Fehlerlosigkeit. «Zurücklehnen konnte ich mich nicht, aber ich fuhr nur noch 99 Prozent. Wenn mich Marc bedrängt hätte, wären noch zwei Zehntel pro Runde drin gewesen.»

### Pedrosa wieder da

Was sich hinter Lorenzo abspielte, war dafür die Würze des Rennens. Dani Pedrosa hatte auf dem Kurs, auf dem er 2012 so eindrucksvoll gewonnen hat, zum ersten Mal seit seiner Unterarm-OP seine Pace wieder-

gefunden. «Sicher hilft es, dass diese Strecke nicht so viele Rechtskurven hat und deshalb den rechten Unterarm nicht so belastet», räumte er ein. «Aber ich hatte mich an diesem Wochenende auf dem Motorrad auch sonst so wohl gefühlt, wie schon lange nicht mehr.»

Es war aber noch nicht einmal seine Pace, sondern seine Kampfstärke, die hier überrascht hat. Nicht viele haben in den letzten 20 Jahren Valentino Rossi in der letzten Runde im Zweikampf besiegt, Pedrosa schaffte es in Aragón. Wie er jeden Angriff des neunfachen Weltmeisters erwidert hat und wie er in der letzten Runde in Turn 7 innen so reinstach, dass Rossi kurz vor der Raste rutschte, war ein ganz neuer Dani Pedrosa. «Ich habe das Bike so hinbekommen, dass ich mich nicht nur wohl drauf gefühlt habe, sondern auch mit ihm spielen konnte», verrät der kleine Spanier. «Es ist sonst die Stärke von Valentino, dass er seine Bremspunkte verlegen, auf unterschiedlichen Linien

einbiegen kann. Das ist mir hier auch gelungen.» Dazu kam noch seine Stärke, dass er noch immer wie kein anderer das Motorrad aus engen Ecken hochreisst und früh Gas gibt, was ihm zusammen mit seinem Gewicht und der Power der Honda auf der langen Gegengeraden jedes Mal einen uneinholbaren Vorsprung eingebracht hat. So musste Valentino Rossi zugeben: «Ich habe meine Karten alle ausgespielt, sogar eine mehr als ich gedacht habe, als ich in der letzten Schikane noch einmal innen reinstechen konnte. Aber Dani war heute einfach besser.»



V. Rossi

Bei diesem Titanenkampf ging eine einsame, aber umso schmerzvollere Fahrt etwas unter. Andrea Iannone fuhr mit seiner vor einer Woche ausgereckten Schulter ohne Schmerzmittel auf Platz 4! Es bleiben noch vier Rennen, in denen der Titelkampf immer dramatischer wird. Und wenn jetzt mit Dani Pedrosa auch der vierte der ganz Großen mitmischet, wird es noch unberechenbarer. Wahnsinn! ♦

## NACHGEHAKT BEI Jorge Lorenzo

(28/E) Der Aragón-Sieger über sein Rennen, und wie er sich den weiteren Kampf mit Rossi um den Titel vorstellt.



Von IMRE PAULOVITS

### ? Dein Start war super. Ist auch das restliche Rennen nach deinem Plan verlaufen?

Ja. Und es war ein sehr wichtiges Rennen. Wenn ich hier weitere Punkte verloren hätte, wäre es so gut wie unmöglich gewesen, noch um den Titel zu kämpfen. Aber ich war an diesem Wochenende sehr schnell, hatte auch etwas Glück mit dem Sturz von Marc. Meine zweite Runde war nicht so schnell wie seine, das hat ihm geholfen, aufzuschließen. Nach seiner letzten Runde im Warm-up habe ich gewusst, dass er hier zum Ende des Rennens sehr stark werden könnte, so wäre es sehr schwer gewesen, ihn zu schlagen. So war sein Sturz auch mein Glück. Ich bin zu Beginn aber nicht nur schnell gefahren, um Marc zu enteilen, sondern auch Dani und Valentino. Ich konnte auch als ich über zwei Sekunden Vorsprung hatte nicht völlig verschlafen, denn ich wusste, dass Dani alles versuchen wird,

heranzukommen. Er hatte hier einen sehr guten Rhythmus und mit Valentino im Nacken hat er noch mehr gepusht. So blieb ich bis zum Schluss konzentriert. Es war nicht nur ein wichtiger, sondern auch ein emotionaler Sieg, denn nach den zwei schlechten Rennen hatte ich schon ein schlechtes Gefühl in mir, das mit diesem Sieg wieder verflogen ist.

### ? Jetzt hast du bei vier verbleibenden Rennen noch 14 Punkte Rückstand. Die Erwartung der Fans, die die WM verfolgen, ist unglaublich hoch. Mal mache ich den Rückstand wett, dann wird er wieder größer, das macht unseren WM-Kampf so interessant. Ich werde jetzt natürlich versuchen, in den nächsten Rennen noch weiter aufzuholen. Ich weiss aber, dass das nicht einfach wird. Marc wird in Japan sicher stark sein, und Valentino hat heute wieder bewiesen, dass er auch an einem Wochenende, das schlecht begonnen hat, nie aufgibt und aufs Podest fährt.

Ich werde jetzt natürlich versuchen, in den nächsten Rennen noch weiter aufzuholen. Ich weiss aber, dass das nicht einfach wird. Marc wird in Japan sicher stark sein, und Valentino hat heute wieder bewiesen, dass er auch an einem Wochenende, das schlecht begonnen hat, nie aufgibt und aufs Podest fährt.

## Stefan Bradl

# Zeit kostet Reifen

**Weil ihm wegen technischer Probleme nicht genügend Zeit für die optimale Rennabstimmung blieb, bauten an Stefan Bradls Werks-Aprilia die Reifen ab, und er fiel aus den Punkten.**

Dass Stefan Bradl sich bei den Misano-Tests ausgiebig mit den Abstimmungsmöglichkeiten seiner Aprilia auseinandersetzen konnte, zeigte gleich am ersten Tag seine Früchte: in FPI war der Deutsche gleich 12., damit überraschte er gar sich selbst. Doch am Nachmittag verzettelte er sich bei der Reifenwahl. «Zuerst dachten wir, die härtere unserer beiden Mischungen wäre bei diesen warmen Temperaturen die bessere, dem war aber nicht so», musste Bradl feststellen. «Wir müssen aber auch sonst noch Traktion finden. Wir haben unterschiedliche Schwingenlängen und Settings probiert, aber noch nicht den richtigen Weg gefunden.»

Am zweiten Tag wurde Bradl von Problemen zwischen Kupplung und Getriebe aufgehalten (s. S. 30) und verlor Zeit bei der Feinabstimmung für das Rennen. So war er mit der 17. Quali-

Zeit erst einmal zufrieden. «Das Qualifying ging mir recht leicht von der Hand, aber für das Rennen sind wir noch nicht optimal vorbereitet, dafür ist uns zu viel Zeit verloren gegangen.»

Und seine Vorahnung sollte sich bestätigen. Bis zur Rennmitte hatte sich der 25-jährige Deutsche auf den 12. vorgefahren, doch in den letzten Runden bauten seine Reifen ab und er wurde von der ganzen nachfolgenden Gruppe aufgeschnupft, zum Schluss blieb nur Platz 18. «Das Motorrad rutschte nur noch, ich hatte keine Chance, zurück zu überholen.» ♦ IP



Stefan Bradl: zu Beginn stark

## MotoGP

## Zurück zur alten Kupplung

Bei der Aprilia von Stefan Bradl wurde unerwartet die alte Ölbadkupplung eingebaut. Bei Honda probiert man weiter neue Schwingen, um das Fahrgefühl und die Haltbarkeit der Reifen zu verbessern. Und bei Yamaha wird weiter mit den Flügeln experimentiert.

Ein Schritt auf dem Weg zur Entwicklung des zukünftigen Prototypen-Motors war die aufwendige und leichte Trockenkupplung, die das Werksteam zu Beginn der Saison an dem aus dem Superbike-Motor der RSV4 stammenden Triebwerk montiert hat. Bislang schien sie auch immer klaglos zu funktionieren. Doch in Aragón rüstete das Team bei Stefan Bradl hastig beide Motorräder auf die alte, aus dem Superbike stammende Ölbadkupplung um. Was technisch hinter diesem Schritt steckt? Seit Mugello verwendet Aprilia ein Übergangs-



Aprilia-Werksteam: Hastiger Kupplungswechsel bei Stefan Bradl

loses Getriebe, das nach dem britischen Patent von Zeroshift funktioniert. Das braucht beim Schaltvorgang aber Schlupf an der Kupplung. Diesen konnte Aprilia in Aragón mit der neuen Kupplung offenbar nicht optimal einstellen und rüstete deshalb auf die alte Kupplung um. Sicher wird man in Zukunft an der Einstellung arbeiten.

Honda brachte für Márquez erneut eine neue Schwin-

gelaube, um das Fahrgefühl auch mit gebrauchten Reifen oder bei wenig Grip so hinzubekommen, wie es der amtierende Weltmeister gerne hätte. Yamaha setzte die Versuche mit den kleinen Flügeln an der Verkleidungsfront fort. Aber weil Rossi und Lorenzo mit ihnen Probleme beim Einlenken hatten, fuhren sie das Qualifying und das Rennen ohne. ♦ NS/IP

## KOMPAKT

»» **MotoGP** Nachdem Toni Elias für die letzten fünf Rennen der Saison Claudio Corti bei Forward-Yamaha abgelöst hat, hat das Team nun den größten Unterschied von allen zwischen den Fahrern:

Loris Baz ist 1,91 groß und wiegt 79 kg, Elias bringt es auf 1,63 und 53 kg. In der Königsklasse ist nur Dani Pedrosa noch kleiner.

»» **Motorrad-WM** Das spannende Duell um die Weltmeisterkrone der Königsklasse sowie die Aussicht, in allen

Klassen Spanier auf dem Podest zu sehen, hat auch in Aragón neue Zuschauerrekorde gebracht. Am Sonntag waren es 67 000. Der Veranstalter des WM-Finales in Valencia reibt sich schon die Hände: «Wer Karten will, muss sich beeilen. Wir sind fast ausverkauft.» ♦ IP

## KOMMENTAR

## Motorsport als die richtige Investition



Von IMRE PAULOVITS

Als vor fünf Jahren der erste Grand Prix auf dem Motorland Aragón stattfand, waren wir alle nicht wenig überrascht, wie jemand in diesem Niemandsland eine solche hochmoderne Rennstrecke bauen konnte. Wir haben damals gehört, dass die Strecke erst den Anfang eines ehrgeizigen Projekts darstellte, mit dem die Region belebt werden sollte. Doch so richtig ins Staunen sind wir erst gekommen, nachdem sich all die damaligen Versprechungen mit der Zeit in Realität verwandelt haben.

Das Motorland wird heute seinem Namen wirklich gerecht. Wer das erste Mal hierherkommt, fühlt sich wie im Schlaraffenland. Der Rennsport- und Technologiefreund findet hier so ziemlich alles, was sein Herz höherschlagen lässt. Eine Rennstrecke mit um die zehn möglichen Kursvarianten, Motocross-, Supermoto-, Autocross- und Enduro-Strecken, Gokart-Kurse und einen über 200 000 Quadratmeter großen Technologiepark. Dort werden nicht nur die

Techniker der Zukunft ausgebildet – die dort angesiedelten Hightech-Firmen stellen auch feinste Rennsport-Technik her. Natürlich war die Grundbedingung hierfür, dass in der Region genug Begeisterung für den Motorsport vorhanden ist. Diese entspringt einer Tradition, die vor 50 Jahren ihren Anfang auf dem berühmten Circuito Guadalupe Straßenkurs und dem Alcañiz Grand Prix darauf nahm. Doch um ein Projekt wie das Motorland zu finanzieren, müssen auch Politiker mutig genug sein, die Gelder dafür freizugeben, um eine Region aufblühen zu lassen. Schaut man sich heute an, wie sich alles um das Motorland herum entwickelt, war es eine goldrichtige Maßnahme. Und wenn man außerhalb des Grand Prix Kinder und Jugendliche auf der Anlage trainieren sieht, wird man das Gefühl nicht los, dass die spanische Dominanz im internationalen Motorsport noch lange nicht ihre endgültige Dimension erreicht hat. Schade, dass gescheiterte Rennstreckenprojekte bei uns so etwas für immer unmöglich gemacht haben.

## AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS und NIKOLETT KOVÁCS

Suzuki-Werkspilot **Maverick Viñales** hob am Mittwoch vor dem Aragón-GP im wahrsten Sinne des Wortes ab. Von der Airbase in Zaragoza flog er als Copilot im F-18-Hornet-Kampfflugzeug des spanischen Armee-Piloten **Captain J. Barcala** über das Motorland Aragón und bekam so eine ganz andere Perspektive von seiner Heimstrecke. «Es war ein unvergessliches Erlebnis», freute sich Viñales. «Die G-Kräfte sind selbst nach einem MotoGP-Bike unglaublich.» ♦♦♦

Die Herstellung und das Schneiden von geräucherter Schinken ist in ganz Spanien, aber besonders im Umland von Alcañiz eine Kunst, die seit Generationen gepflegt wird. Am Donnerstag versuchten sich **Álvaro Bautista, Loris Baz, Alex Rins, Miguel Oliveira und Niccolò Antonelli** in der VIP-Lounge mit dem Schneiden von möglichst dünnen Scheiben vom kompletten Schweineschenkel. Bautista gewann den Wettbewerb des geschicktesten Schneiders und konnte so nicht nur das Messer als Erinnerung behalten, sondern auch einen besonders schönen und teuren Schinken mit nach Hause nehmen. ♦♦♦

**Jorge Lorenzo** hat schon seit seiner Kindheit ein Inter-

esse an Design und Kunst. Vor dem GP von Aragón konnte sich der 28-jährige Mallorquiner in dieser Hinsicht richtig ausleben. Die Pokale, die am Sonntag an die ersten drei jeder Klasse verteilt wurden, wurden nämlich vom vierfachen Weltmeister in Zusammen-

arbeit mit dem bekanntesten spanischen Designer **Marc García Rojals** entworfen. Als Idee diente die Steinmauer, die in Aragón hinter den Kurven 12 und 13 steht, und die sich mittlerweile als das Wahrzeichen dieser Strecke in die Köpfe der Fahrer und der Fans einge-

brannt hat. So waren die Trophäen diesmal eine Ansammlung von Steinen in Form und Farbe, wie sie sich in dieser Mauer finden. «Es war eine wunderbare Erfahrung, an diesen Trophäen mitgestalten zu können», gab Lorenzo zu. «Ich habe so etwas noch nie gemacht, obwohl ich mich seit meiner Kindheit für Design interessiere. Wir haben uns mit Marc García Rojals beim GP von Barcelona

zusammengesetzt und uns das Konzept überlegt. Weil diese Steinmauer so typisch für Aragón ist, haben wir sie zum Leitthema genommen. Ich denke, die Trophäen sind wirklich schön geworden. Mal was anderes, als was wir bisher hatten. Ich will am Sonntag unbedingt eine für mich selbst gewinnen.» Mit dem Sieg erfüllte er sich diesen Wunsch dann auch. ♦♦♦

Der japanische Helm-Hersteller Shoei stellte in Aragón zusammen mit Weltmeister **Marc Márquez** den X-Spirit III vor, Shoeis neuesten Rennhelm. Neben der aerodynamisch ausgetüftelten Form können in diesem Helm die Polster so variiert werden, dass der Helm nicht im Weg steht, wenn der Kopf auf der Geraden weit nach hinten gedrückt werden muss. Außerdem verfügt er über ein zusätzliches Belüftungssystem an den Backenpolstern.



Maverick Viñales als Copilot im Kampfflugzeug



Schinkenschnittmeister Álvaro Bautista

**Höhepunkte des Rennens**

**Start:** Lorenzo führt vor Iannone und Márquez. Lorenzo will sofort wegziehen. Márquez geht nach wenigen Kurven an Iannone vorbei. Rossi zuerst P6, dann P5.

**1. Runde:** Lorenzo, Márquez, Iannone, Pedrosa, Rossi, Pol Espargaró, Dovizioso, Aleix Espargaró, Smith und Crutchlow sind die Top-10. Bradl P13.

**2. Runde:** Márquez stürzt schon wieder! Lorenzo allein 2 sec voraus.

**3. Runde:** Lorenzo zieht Zehntel um Zehntel weg, Rossi hängt hinter Pedrosa und Iannone auf P4 fest. Bradl P12!

**4. Runde:** Rossi an Iannone vorbei auf P3. Der WM-Leader greift Pedrosa an. Lorenzo vorne bereits 2,7 sec voraus.

**5. Runde:** Pol Espargaró verbremst sich und fällt von P6 auf P10 zurück.

**6. Runde:** Alex de Angelis stürzt im hinteren Feld.

**7. Runde:** Bradl P13.

**8. Runde:** Lorenzo hält 2,5 sec Vorsprung vor Pedrosa und Rossi.

**10. Runde:** Petrucci stürzt.

**11. Runde:** Abraham gibt an der Box auf.

**13. Runde:** Lorenzo hält weiterhin 3 sec Vorsprung vor Pedrosa und Rossi. Iannone und Dovizioso weiter zurück. Bradl P12.

**15. Runde:** Bradl auf P14.

**20. Runde:** Rossi startet die Angriffe auf Pedrosa, kommt aber nicht vorbei. Bradl nur noch auf P17.

**23. Runde:** Rossi an Pedrosa vorbei, doch der Spanier kontert auf der letzten Rille und dank Honda-Power auf den Geraden. Lorenzo siegt klar. Bradl nur P18. ♦ ML

**GRAND PRIX VON ARAGÓN – MOTOGP / Resultate**

Aragón (E): 27. September 2015; 14. Lauf zur Weltmeisterschaft; 116,794 km über 23 Runden à 5,078 km; 25 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken; Luft: 23 Grad; Asphalt: 39 Grad.

23°

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgr.	Schnellste Rd.	Topspeed	Reifen	Pkte.
1. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	23	41:44,933		1:48,120	333,1	m/m	25
2. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	23	+2,683		1:48,451	340,9	m/m	20
3. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	23	+2,773		1:48,165	334,6	m/m	16
4. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP15	23	+7,858		1:48,581	343,2	m/m	13
5. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP15	23	+24,322		1:48,986	343,8	m/m	11
6. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	23	+24,829		1:49,120	330,1	m/m	10
7. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	23	+25,367		1:48,980	335,9	m/m	9
8. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	23	+25,503		1:49,138	338,2	m/m	8
9. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	23	+26,452		1:49,035	337,3	m/m	7
10. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.2	23	+43,889		1:50,148	334,7	m/m	6
11. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	23	+44,255		1:49,879	335,7	m/m	5
12. Scott Redding (GB)	Honda RC 213V	23	+48,176		1:50,029	336,8	m/m	4
13. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	23	+49,755		1:49,961	336,0	m/s	3
14. Eugene Laverty (IRL)	Honda RC 213V-RS*	23	+50,271		1:50,506	334,8	m/s	2
15. Nicky Hayden (USA)	Honda RC 213V-RS*	23	+50,364		1:50,408	329,5	m/s	1
16. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14*	23	+50,722		1:50,139	338,2	m/m	-
17. Loris Baz (F)	Forward-Yamaha*	23	+51,997		1:50,313	330,6	m/s	-
18. Stefan Bradl (D)	Aprilia RS-GP	23	+53,406		1:50,406	331,2	m/s	-
19. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213V-RS*	23	+56,859		1:50,460	333,9	m/m	-
20. Mike di Meglio (F)	Ducati D16 GP14*	23	+59,607		1:50,397	334,4	m/s	-
21. Toni Elias (E)	Forward-Yamaha*	23	+1:15,237		1:50,909	332,8	s/s	-
<b>Nicht klassiert:</b>								
- Karel Abraham	Honda RC 213V-RS*	11	+12 Rdn.	Schmerz.	1:51,714	325,8	m/s	-
- Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP14.2	9	+14 Rdn.	Sturz	1:49,000	335,9	m/m	-
- Alex de Angelis (RSA)	ART*	5	+18 Rdn.	Sturz	1:51,176	322,0	m/s	-
- Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	1	+22 Rdn.	Sturz	-	335,9	m/m	-

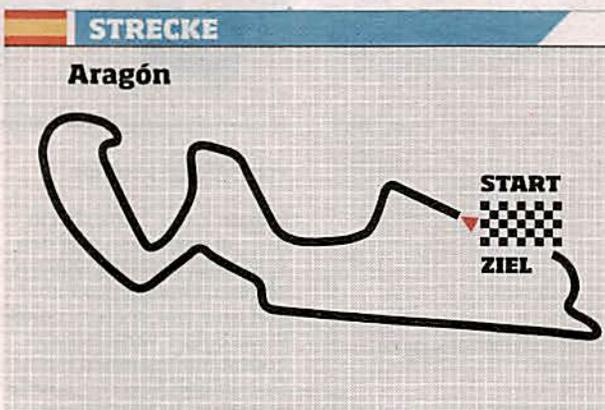
Schnellste Runde: Lorenzo, 2. Runde in 1:48,120 min (= 169,0 km/h; Rekord)

Führung: Lorenzo (Runden 1-23/Ziel)

Nächstes Rennen: 11. Oktober 2015, Motegi (J)

\* Open-Class

Internet: www.motogp.com



**Runde für Runde**

Fahrer/Startplatz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		
Marc Márquez	93	99	29	26	46	44	4	41	38	35	9	68	6	69	50	45	25	43	19	76	15	24	63	8	17
Jorge Lorenzo	99	95	29	26	46	44	4	41	38	35	9	68	6	69	50	45	25	43	19	76	15	24	63	8	17
Andrea Iannone	99	29	26	46	44	4	41	38	35	9	68	6	45	69	50	19	25	43	76	24	63	15	17	8	
Pol Espargaró	99	26	29	46	44	4	41	38	35	9	68	6	69	19	50	25	43	76	63	24	15	8	17		
Dani Pedrosa	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	69	19	50	25	43	76	63	24	15	8	17	
Valentino Rossi	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	19	69	50	25	43	76	63	24	8	15	17	
Cal Crutchlow	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	69	50	19	25	43	76	63	8	24	17		
Daniilo Petrucci	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	69	50	19	25	43	76	63	8	24	17		
Bradley Smith	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	50	19	69	25	43	76	63	8	24	17		
Yonny Hernández	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	50	19	25	69	43	63	76	8	24	17		
Maverick Viñales	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	50	19	25	69	43	63	76	8	24	17		
Andrea Dovizioso	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	50	19	25	69	43	63	76	8	24	17		
Scott Redding	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	50	19	25	69	43	63	76	8	24	17		
Eugene Laverty	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	50	19	25	69	43	63	76	8	24	17		
Nicky Hayden	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	50	19	25	69	43	63	76	8	24	17		
Alex de Angelis	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	50	19	25	69	43	63	76	8	24	17		
Héctor Barberá	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	50	19	25	69	43	63	76	8	24	17		
Jack Miller	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	50	19	25	69	43	63	76	8	24	17		
Álvaro Bautista	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	50	19	25	69	43	63	76	8	24	17		
Loris Baz	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	50	19	25	69	43	63	76	8	24	17		
Karel Abraham	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	50	19	25	69	43	63	76	8	24	17		
Alex de Angelis	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	50	19	25	69	43	63	76	8	24	17		
Toni Elias	99	26	46	29	4	41	38	35	9	44	68	45	6	50	19	25	69	43	63	76	8	24	17		

**Qualifying**

1. Márquez	1:46,635
2. Lorenzo	1:46,743
3. Iannone	1:47,178
4. P. Espargaró	1:47,334
5. Pedrosa	1:47,357
6. Rossi	1:47,492
7. A. Espargaró	1:47,573
8. Crutchlow	1:47,574
9. Petrucci	1:47,775
10. Smith	1:47,830
11. Hernández	1:48,556
12. Viñales	1:48,648
13. Dovizioso	1:48,294
14. Redding	1:48,674
15. Laverty	1:49,035
16. Hayden	1:49,102
17. Bradl	1:49,109
18. Di Meglio	1:49,253
19. Barberá	1:49,426
20. Miller	1:49,436
21. Bautista	1:49,437
22. Baz	1:49,496
23. Abraham	1:49,761
24. De Angelis	1:50,134
25. Elias	1:50,755

XX = Q2 (Top 12) XX = Q1 (übrige Fahrer)

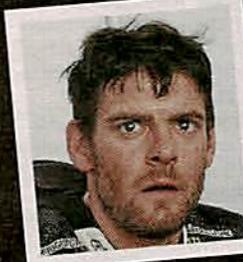
**MEIN RENNEN**

**Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Aragón**



**Andrea Dovizioso (5.)**

«Von P15 gestartet, auf P5 angekommen – das ist ein gutes Resultat. Trotzdem bin ich nicht restlos zufrieden. Es gelingt mir nicht, das Bike so zu fahren, wie ich es will.»



**Cal Crutchlow (7.)**

«Beim Start rutschte die Kupplung, was mich gleich Plätze kostete, und im Rennen rutschte das Hinterrad. Platz 7 macht mich nicht sehr glücklich.»



**Eugene Laverty (14.)**

«Ich bin überglücklich. Die Qualifikation war super. Aber im Rennen kam die Bestätigung, dass wir 23 Runden so fahren können. Das Team macht echt einen starken Job in der zweiten WM-Hälfte.»



**WM-Stand Fahrer**

1. Rossi	263
2. Lorenzo	249
3. Márquez	184
4. Iannone	172
5. Smith	143
6. Dovizioso	139
7. Pedrosa	129
8. Petrucci	93
9. Crutchlow	88
10. P. Espargaró	88
11. A. Espargaró	76
12. Viñales	74
13. Redding	67
Ferner:	
20. Bradl	11

**WM-Stand Marken**

1. Yamaha	322
2. Honda	260
3. Ducati	210
4. Suzuki	105
5. Yamaha-Forward*	33
6. Aprilia	26

**WM-Stand Teams**

1. Movistar Yamaha MotoGP	512
2. Repsol Honda Team	318
3. Ducati Team	311
4. Monster Yamaha Tech3	231
5. Suzuki Ecstar	150
6. Octo Pramac Racing	140
7. CWM LCR Honda	104

\* Open-Class

- = Fahrt des Siegers
- = Fahrt des Zweiten
- = Fahrt des Dritten
- XX = Fahrer beim Boxenstopp
- XX = Fahrer aus dem Rennen

## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Zarco und Rabat ließen weiche Hinterreifen aufziehen, Rins wählte die harte Mischung. Topstart von Rabat, Lowes P2, dann Rins. Zarco P5 hinter Nakagami. Fehler von Rabat, fällt auf P4 zurück. Siméon räumt Aegerter ab! Zweiter unverschuldeter Crash für den Schweizer nach Misano.

**2. Runde:** Rins führt vor Lowes, Rabat, Zarco. Abbruch, weil Aegerter neben der Strecke behandelt wird. Neustart über 14 statt 21 Runden.

**Neustart:** Auch Rins jetzt wie alle anderen mit weichen Hinterreifen am Start. Rabat führt vor Rins, Lowes, Folger.

**1. Runde:** Rins, Rabat, Lowes, Folger, Corsi, Zarco, Márquez, Lüthi, Nakagami und Baldassarri sind die Top 10. Cortese P11, Schrötter P18, Krummenacher P20, Mulhauser P24, Alt P26, Raffin P28.

**2. Runde:** Die Top 5 bereits 2 sec vor dem Rest. Zarco nur P7. Salóm stürzt, Siméon zum 2. Mal.

**4. Runde:** Lüthi an Zarco vorbei auf P7. Corsi neben der Strecke, fällt zurück. Vorne ziehen Rins und Rabat davon. Dann Lowes und Folger.

**7. Runde:** Rabat jetzt vor Rins, doch dieser bleibt dicht dran. Folger P4, Lüthi P6, Cortese P11, Schrötter P16, Krummenacher P18, Mulhauser P20.

**9. Runde:** Márquez stürzt (P5).

**11. Runde:** Lüthi auf P5 zieht von Zarco und den Verfolgern weg.

**14. Runde:** Rabat wehrt alle Angriffe von Rins ab und siegt. Zarco P6, die WM-Party muss warten. Folger P4, Lüthi P5, Cortese P13, Schrötter P15. ♦ ML

## GRAND PRIX VON ARAGÓN – MOTO2 / Resultate

**Aragón (E):** 27. September 2015; 14. Lauf zur Weltmeisterschaft; 71.092 km über 14 Runden à 5,078 km (nach Rennabbruch von 21 auf 14 Rdn. gekürzt); 29 gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste: schön und trocken; Luft: 21 Grad, Asphalt: 34 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Esteve Rabat (E)	Kalex	14	26:25,125	1:52,800	25
2. Alex Rins (E)	Kalex	14	+0,096	1:52,767	20
3. Sam Lowes (GB)	Speed-up	14	+5,363	1:53,016	16
4. Jonas Folger (D)	Kalex	14	+7,363	1:53,201	13
5. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	14	+16,723	1:53,710	11
6. Johann Zarco (F)	Kalex	14	+16,989	1:53,679	10
7. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	14	+17,086	1:53,591	9
8. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	14	+18,056	1:53,848	8
9. Simone Corsi (I)	Kalex	14	+18,658	1:53,482	7
10. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	14	+19,656	1:54,037	6
11. Mika Kallio (FIN)	Speed-up	14	+20,090	1:53,908	5
12. Axel Pons (E)	Kalex	14	+20,222	1:53,725	4
13. Sandro Cortese (D)	Kalex	14	+21,043	1:54,034	3
14. Azlan Shah (MAL)	Kalex	14	+22,384	1:54,027	2
15. Marcel Schrötter (D)	Tech3	14	+26,017	1:54,286	1
16. Xavi Vierge (E)	Tech3	14	+34,464	1:54,587	-
17. Randy Krummenacher (CH)	Kalex	14	+34,658	1:54,478	-
18. Ricky Cardús (E)	Suter	14	+34,727	1:54,259	-
19. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	14	+37,335	1:54,882	-
20. Jesko Raffin (CH)	Kalex	14	+44,018	1:55,182	-
21. Florian Alt (D)	Suter	14	+44,275	1:55,098	-
22. Thitipong Warokorn (THA)	Kalex	14	+44,604	1:55,335	-
23. Louis Rossi (F)	Tech3	14	+54,320	1:54,955	-

## Nicht klassiert:

- Federico Fuligni (I)	Suter	13	+1 Rnd.	1:55,232	-
- Alex Márquez (E)	Kalex	7	+7 Rdn.	1:53,274	-
- Julián Simón (E)	Speed-up	4	+10 Rdn.	1:54,528	-
- Edgar Pons (E)	Kalex	3	+11 Rdn.	1:54,467	-
- Xavier Siméon (B)	Kalex	2	+12 Rdn.	1:54,898	-
- Luis Salóm (E)	Kalex	2	+12 Rdn.	1:54,479	-

## Nicht gestartet:

- Dominique Aegerter (CH)	Kalex	-	-	-	-
---------------------------	-------	---	---	---	---

Durchschnittstempo des Siegers: 161,4 km/h

Schnellste Runde: Alex Rins (E), 13. Runde, in 1:52,767 min (= 162,1 km/h), Rekord

Nächstes Rennen: 11. Oktober 2015, Motegi (J)

Internet: www.motogp.com

## WM-Stand Fahrer

1. Zarco	284	16. Baldassarri	52
2. Rabat	206	17. Salóm	50
3. Rins	144	18. Syahrin	45
4. Lowes	144	19. West	30
5. Lüthi	142	20. A. Pons	28
6. Folger	125	21. Schrötter	20
7. Siméon	96	22. Krummenacher	19
8. Morbidelli	84	23. Shah	11
9. Nakagami	69	26. Mulhauser	1
10. Aegerter	62		
11. A. Márquez	62		
12. Cortese	62		
13. Corsi	60		
14. Simón	58		
15. Kallio	53		

## WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	345
2. Speed-up	166
3. Tech3	27
4. Suter	6

## Qualifying

1. Rabat	1:52,232
2. Rins	1:52,267
3. Zarco	1:52,659
4. Lowes	1:52,672
5. Nakagami	1:52,780
6. A. Márquez	1:52,782
7. Folger	1:52,804
8. Lüthi	1:52,917
9. A. Pons	1:52,937
10. Cortese	1:52,943
11. Corsi	1:53,010
12. Baldassarri	1:53,114
13. Syahrin	1:53,117
14. Aegerter	1:53,197
15. Kallio	1:53,224
16. Simón	1:53,378
17. Shah	1:53,378
18. Siméon	1:53,381
19. Krummenacher	1:53,665
20. Salóm	1:53,670
21. Schrötter	1:53,683
22. Cardús	1:53,845
23. E. Pons	1:53,980
24. Fuligni	1:54,149
25. Rossi	1:54,162
26. Mulhauser	1:54,171
27. Vierge	1:54,200
28. Warokorn	1:54,803
29. Alt	1:54,830
30. Raffin	1:55,358



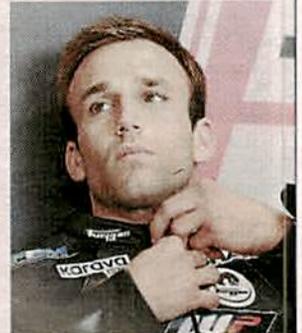
Folger musste Lowes ziehen lassen, wurde aber starker Vierter

## GP von Aragón - Moto2

# WM-Party verschoben



Top-Trio Rins, Rabat, Lowes



WM-Leader Zarco: hoher Druck



Noch-Weltmeister Rabat wehrt im Finale alle Angriffe von Rins ab

Von MARKUS LEHNER

**Johann Zarco hätte sich in Aragón mit einem Sieg den WM-Titel vorzeitig sichern können. Doch gegen Rabat und Rins war er chancenlos. Jonas Folger verpasste das Podest nur um einen Platz. Dominique Aegerter wurde wie schon in Misano von einem Gegner abgeräumt.**

WM-Leader Johann Zarco reiste mit 93 Punkten Vorsprung im Gepäck nach Aragón, mit einem 7. Saison-Sieg hätte er den WM-Titel vier Rennen vor Ende sichern können. Falls Vorgänger Tito Rabat nicht Zweiter geworden wäre. Doch Zarco verlor, obwohl er in der ersten Startreihe stand, bereits im Training fast eine halbe Sekunde auf die in Aragón in einer andern Welt fahrenden Rabat und Alex Rins. Im Rennen kam es schlimmer: Zarco musste frühzeitig Alex Márquez (er stürzte später) und Tom Lüthi vorbeilassen und sich dann mit Gegnern wie Syahrin, Nakagami und Corsi herumschlagen. Am Ende gab es nur Platz 6. Zarco sah das Positive: «Ich habe 10 Punkte geholt und bin dem Titel nähergekommen. Ich habe mich das ganze Wochenende nie locker gefühlt. Wäre ich es gewesen, hätte ich mit Rabat und Rins

mitgehalten. Aber der Druck war zu groß. In Motegi will ich wieder um den Sieg mitkämpfen!» Zarcos Teamchef Aki Ajo nahm die «Niederlage» mit finnischer Gelassenheit: «Wir haben bisher ein sensationelles Jahr. Nicht jedes Weekend kann perfekt sein. Doch der Titel ist greifbar. Wir liegen vier Rennen vor Schluss 78 Punkte voraus.»

## Nur 14 statt 21 Runden

Das Rennen wurde nach einer Runde abgebrochen und auf 14 Runden verkürzt, weil Dominique Aegerter von Xavier Siméon abgeräumt worden war und am Streckenrand versorgt werden musste. Aegerter war bereits in Misano als Führender von Alex Rins torpediert worden. Er wurde ins Krankenhaus nach Alcañiz überführt. Erste Röntgenuntersuchungen hatten Haarrisse an der Wirbelsäule und an einer Hand gezeigt.

Das erwartete Duell an der Spitze zwischen Rabat und Rins gewann Noch-Weltmeister Rabat nach einer wilden letzten Runde. «Siege oder nichts, habe ich mir eingangs der letzten Runde geschworen», erzählte Rabat. «Rins hatte frischere Reifen, aber ich habe alle Angriffe abgewehrt. Ab jetzt schaue ich nicht mehr auf die WM, sondern will einfach jedes Rennen gewinnen!» ♦



## GP Aragón - Deutsche und Schweizer Erneut kein Podestplatz

### DOMINIQUE AEGERTER KALEX, STURZ

«Frédéric Corninboeuf (Technomag Racing Interwetten) war nach dem unverschuldeten Sturz seines Piloten besorgt. Erste Röntgen-Untersuchungen hatten verschiedene Verletzungen ans Licht gebracht: «Dominique hat kleinere Frakturen an den L1-, L2- und L3-Rückenwirbeln erlitten, dazu die Speiche und den 4. Mittelhandknochen rechts gebrochen, dazu die 12. Rippe links. Wir liessen ihn am Montag mit einem Flugzeug der Schweizer Rettungsflugwacht in die Heimat überführen. Dominique hat eine unglaubliche Pechsträhne. Er bestreitet seine neunte GP-Saison, und in jeder hat er sich steigern können. Doch in den letzten Monaten wurde alles durcheinandergewirbelt. Er hätte in Indianapolis gewinnen können, doch er wurde von einem Gegner behindert und konnte nicht mehr in den Endkampf eingreifen. Domi führte in Misano, bis ihn Rins vom Motorrad holte, und hier wurde er von Siméon abgeräumt.»

**WM-Punkte/WM-Platz: 62/10.**



### FLORIAN ALT SUTER, P21

«Eigentlich war es für unsere Verhältnisse ein gutes Rennen. Ich habe ein bisschen Glück gehabt, dass es einen zweiten Start gab, denn beim ersten gab es Durcheinander, bei dem ich weit zurückgeworfen wurde. Nach dem Neustart kam ich gut voran und lag vor Mulhauser und den anderen Konsorten. Irgendwann hat mich dann Mulhauser überholt, aber ich konnte gut mit ihm mithalten. Doch dann hat mich Louis Rossi aufgehalten, wir haben uns mehrere Male gegenseitig überholt. Als ich endlich vorbei war, war Mulhauser zwei Sekunden weggezogen. Aber allgemein lag die Suter nicht schlecht, außer dass nach zehn Runden der Reifengrip wieder extrem nachgelassen hat. In den letzten Runden habe ich mit Jesko Raffin gekämpft. Ich ließ ihn im Finale in der Schikane vorbei, weil ich wusste, dass mein Topspeed katastrophal war. Auf der Gegengeraden kam ich aber nur auf gleiche Höhe mit ihm, aber leider nicht vorbei.»

**WM-Punkte/WM-Platz: -/-.**



### SANDRO CORTESI KALEX, P13

Sandro Cortese (25) kam gut vom Start weg und ordnete sich an neunter Position ein. Am Ende der ersten Runde kam er als Elfter die Start-Ziel-Gerade entlang. Er lieferte sich einige Duelle, unter anderem mit Axel Pons, rutschte aber bis Rennende noch auf den 13. Platz ab. Cortese erzählte: «Der Anfang war gut. Aber ich habe nach ein paar Runden einige Fehler gemacht und zu heftig in die Kurven reingebremst. Anstatt nach vorne ging es somit nach hinten. Ich hätte ruhig bleiben und das Gleiche tun müssen wie bereits das gesamte Wochenende. Es tut mir leid fürs Team, die haben Superarbeit geleistet.» Teamchef Jürgen Lingg ergänzte: «Sandro hat leider von Anfang bis Ende des Rennens keinen Rhythmus gefunden. Man muss in so einer Situation versuchen, ruhig zu bleiben, korrekte Linien zu fahren und die passenden Bremspunkte zu treffen. Das hat heute nicht so funktioniert, wie es sein sollte.»

**WM-Punkte/WM-Platz: 62/12.**



### JONAS FOLGER KALEX, P4

«Ich freue mich riesig über diesen vierten Rang. Ich bin beim Re-Start gut weggekommen und fand sofort meinen Rhythmus. Es lief von Beginn an alles nach Plan. Ich wollte mit Lowes mitziehen, doch ich konnte seine Pace nicht halten. Ab diesem Zeitpunkt habe ich mich auf meine Verfolger konzentriert und alles gegeben, um den Vorsprung auf Lüthi und Zarco zu halten. Das ist mir super gelungen. Seit Brünn, also seit vier Rennen, sind wir konstant stark. Das war das vierte Top-6-Ergebnis hintereinander, und jedes Mal haben wir viele wertvolle und wichtige Punkte mitgenommen. Die Änderungen, die wir während des Warm-ups ausprobiert haben, haben sich auszahlt. Hauptsächlich haben wir hinsichtlich Reifenverschleiß einiges versucht, wie zum Beispiel die modifizierte Kupplung, aber auch eine andere Einstellung des Federbeins. Unsere Konstanz stimmt mich sehr zuversichtlich für die nächsten Rennen.»

**WM-Punkte/WM-Platz: 125/6.**



### RANDY KRUMMENACHER KALEX, P17

«Im Gegensatz zu den Freien Trainings verlief das Qualifying erfreulicher. Der Fortschritt war zwar gut, aber immer noch nicht gut genug. Startplatz 19 war nicht gerade ein Toperfolg, obwohl ich meine persönlich beste Zeit auf dieser Strecke um nicht weniger als 1,6 Sekunden nach unten gedrückt habe. Das Rennen war dann aber zum Vergessen. Der einzig positive Aspekt war mein Start, der mir wirklich gut gelang. Zudem war ich in den ersten Kurven aggressiver als sonst. Von dieser Seite her konnte ich mich gut durchsetzen. Aber generell konnte ich heute keine höhere Pace fahren, deshalb war der spätere Rennverlauf so frustrierend. Wenn man am Renntag das Warm-up wegen technischer Probleme fast gänzlich versäumt – ich bin nur drei Runden gefahren –, dann ist es wenig verwunderlich, wenn dann im Rennen nichts Anständiges herauskommt. Jetzt gilt es einfach, unseren Fokus auf Japan zu richten. Dort müssen wir versuchen, vom ersten Training an besser zu sein als an diesem Wochenende. Ich bin zuversichtlich, dass es in zwei Wochen wieder aufwärts geht.»

**WM-Punkte/WM-Platz: 19/22.**



### THOMAS LÜTHI KALEX, P5

«Die Klassierung als Fünfter ist sicher nicht schlecht, doch der Abstand zu den Vordersten viel zu groß. Ich rede dabei weniger von Tito Rabat und Alex Rins, sondern vor allem von Sam Lowes und Jonas Folger. Ich hätte in der Lage sein sollen, mit ihnen um den dritten Podestplatz zu kämpfen. Nach dem Desaster in Misano haben wir einen sehr interessanten Weg bei der Technik eingeschlagen. Und ich werde bei den vier noch ausstehenden Rennen alles geben, um noch weiter nach vorne zu kommen. Ich freue mich sehr auf die Übersee-Rennen und hoffe – und das ist das Wichtigste von heute –, dass Dominique Aegerter dabei sein kann.» Teamchef Frédéric Corninboeuf fügte hinzu: «Tom hat den Kontakt mit den Gegnern, die später um die Podestplätze kämpften, in der Startphase verloren. Aber technisch haben er und sein Team einen Sprung nach vorne gemacht. Wir werden von Tom noch einige schöne Überraschungen erleben.»

**WM-Punkte/WM-Platz: 142/5.**



### ROBIN MULHAUSER KALEX, P19

«Ich bin von diesem Tag enttäuscht. Meine beiden Starts waren ziemlich gut, aber ich ließ mich bei beiden in der ersten Kurve im Pulk einschleifen. In der zweiten Runde ist Xavier Siméon in Dominique reingefahren, sein Motorrad rutschte über die Strecke. Um ihm auszuweichen, musste ich ausweichen und habe dabei den Kontakt zur Gruppe verloren, die später um die WM-Punkte kämpfte. Das ist zwar frustrierend, aber ich habe an diesem Wochenende wieder sehr viel gelernt. Wenn es mir zukünftig gelingt, in der Qualifikation besser abzuschneiden, kann ich in den ersten Kurven und Runden das Durcheinander in der zweiten Hälfte des Feldes vermeiden. Hier war der 26. Startplatz eine Katastrophe, aber ich hatte in der Qualifikation lange Probleme mit dem Schaltautomaten. Zudem habe ich beim Hinterherfahren gemerkt, dass ich beim Schalten immer ein paar Meter verliere. Das müssen wir analysieren.»

**WM-Punkte/WM-Platz: 1/26.**



### JESKO RAFFIN KALEX, P20

«Das Warm-up war nicht schlecht. Ich nahm mir vor, für das Rennen einen guten Rhythmus zu finden. Doch wenn du am Start 28 Fahrer vor dir hast, die alle möglichst schnell und möglichst weit vorn um dieselbe erste Ecke wollen, stehst du von Beginn an auf verlorenem Posten. Sich in diesem Fahrerpuhl von hinten durchzusetzen, ist eine eher komplizierte Angelegenheit. Wirklich Platz zum Reinfahren gibt es nirgends. Trotzdem konnte ich mich nach dem ersten Durcheinander einer Gruppe anschließen und mich bei diversen Kämpfen auch durchsetzen. Der 20. Platz ist die zweite Top-20-Klassierung in dieser Saison, das ist erfreulich, und ich versuche wie immer, vor allem das Positive des Weekends mitzunehmen. Dennoch bin ich mit meiner Leistung hier in Aragón nicht zufrieden, ich hatte mir für das Training und das Rennen mehr erhofft. Ich hoffe, dass ich es in Motegi in Japan besser machen kann.»

**WM-Punkte/WM-Platz: -/-.**



### MARCEL SCHRÖTTER KALEX, P15

«Ich wollte zumindest ein paar Punkte holen. Auch wenn es am Ende nur einer war, habe ich meine Vorgabe erfüllt. Die verkürzte Distanz kam uns ein wenig entgegen. Das gilt allerdings für alle, denn alle wussten, dass der weiche Reifen die volle Distanz nicht halten würde. Trotzdem standen fast alle mit der weichen Option am Start. Am Start ging es wie üblich drunter und drüber. Aber ich kam gut durch. Doch in der Bergab-Schikane ist mir ein Konkurrent ins Heck gedonnert. Dadurch entstand eine Lücke zu meinen Vorderleuten, die ich nie mehr zufahren konnte. Der Abstand war immer gleich, also fuhr ich ähnliche Rundenzeiten wie diese Jungs. Zum Schluss habe ich einfach versucht, den 15. Rang sicher ins Ziel zu bringen. Viel hätte dabei eh nicht passieren können, da ich einen beruhigenden Vorsprung auf meine Verfolger hatte. Ohne den Rempler zu Beginn wäre ein besseres Resultat möglich gewesen.»

**WM-Punkte/WM-Platz: 20/21.**



## Moto2

## 2016er im Rennen



Tito Rabat: Sieg mit 2016er-Prototypenrahmen von Kalex

Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel hatte nach dem Test in Misano angekündigt, dass in Aragón sowohl Alex Rins als auch Alex Márquez den 2016er-Prototypenrahmen bekommen werden, der sich in Misano besser bewährt hat, um die Ergebnisse gegenzuprüfen und die weitere Entwicklungsrichtung für das nächste Jahr festzulegen. Doch in Aragón bot Baumgärtel auch für Tito Rabat einen neuen Rahmen auf, der von der Entwicklung her noch einen Schritt weiter war. Die Rahmen bewährten sich allesamt, die drei Spanier waren außerordentlich schnell.

Doch gab es keine Probleme, dass so in den WM-Kampf eingegriffen wurde? «Es war vorher mit Aki Ajo abgesprochen worden», erklärte Baumgärtel. «Dazu steht in den Verträgen, dass die ersten Piloten in der WM-Tabelle, die 2015er-Material bestellt hatten, über das Jahr Updates bekommen. Zarco hat die Saison mit 2014er-Material begonnen und auch keinen Gebrauch vom 2015er-Update gemacht. Und in seiner Situation wäre es ein Risiko gewesen, mit nicht getestetem Material zu fahren. Für Rabat, der nichts zu verlieren hatte, war es eine Chance.» ♦ IP

## NACHRICHTEN

## Leopard: 2016 fünf Fahrer in 2 Klassen

**Moto2/Moto3** Leopard Racing hatte nach seinem tollen Einstand mit dem Kiefer-Team in der Moto3 ehrgeizige Pläne für die Zukunft entwickelt, nun wurden sie allesamt in die Tat umgesetzt. So wird das Moto3-Team für die nächste Saison völlig umgekrempelt. Statt Danny Kent, Efrén Vázquez und Hiroki Ono werden Fabio Quartararo, Joan Mir und Andrea Locatelli fahren. In der Moto2 konnte Leopard neben dem Portugiesen Miguel Oliveira, der bereits in Misano unterschrieben hatte, auch Danny Kent verpflichten, der so mit seinem Team in die Moto2 aufsteigen wird. Leopard hat einen Teamplatz und eine Commercial Entry bekommen, um die Pläne umsetzen zu können. Gefahren wird mit Kalex, der Marke, mit der das Kiefer-Team 2011 mit Stefan Bradl Weltmeister wurde. Um so viele Fahrer und Maschinen betreuen zu können, wird die Truppe der neuen Aufgabe entsprechend personell aufgerüstet. ♦ IP

## KOMPAKT

**Moto2** Tech3-Pilot Xavi Viège, der ab Indianapolis aus der Spanischen Meisterschaft in die WM gehoben wurde, hat mit dem französischen Team einen Vertrag auch für 2016 unterzeichnet.

**Moto2** Sito Pons stellte sein Team für 2016 vor. Neben Alex Rins wird wie erwartet der jüngere Pons-Sprössling Edgar fahren, der für den Rest dieser Saison statt Mika Kallio bei Italtrans fährt.

**Moto2** Forward Racing hat seine Teamplätze in der Moto2 bestätigt bekommen. Mit Lorenzo Baldassarri wurde der Vertrag verlängert, für den zweiten Platz wird über Rossi-Halbbruder Luca Marini gemunkelt.

**Moto3** Laut Teamchef Dirk Heidolf hat das Racing Team Germany seine Plätze bestätigt bekommen. In dieser Woche wird sich der Teamvorstand treffen, um über die zukünftigen Fahrer, die Infrastruktur und die sportliche Ausrichtung zu beraten. ♦ IP

## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Polesitter Bastianini verliert die Führung an Oliveira. WM-Leader und Kiefer-Pilot Kent fällt von Position 3 auf 5 zurück, der Deutsche Öttl von 9 auf 11.

**1. Runde:** Bastianini führt vor Martin, Oliveira, Antonelli und Navarro. Kent nur auf P7.

**2. Runde:** Oliveira in Front. Kiefer-Pilot Ono (von P19 gestartet) in den Top 15.

**4. Runde:** Antonelli auf P1.

**5. Runde:** Wieder Oliveira vorn. Kiefer-Pilot Vázquez nun in den Top 5. Martin/Öttl holen über eine Sekunde auf und schließen sich den Top 8 an.

**6. Runde:** Antonelli holt P1 zurück.

**7. Runde:** Oliveira zurück auf P1.

**9. Runde:** Antonelli wieder vorn.

**10. Runde:** Oliveira holt sich P1 zurück. Die Top 10 ist dem Rest um fast fünf Sekunden voraus.

**11. Runde:** Ono nur noch P22.

**13. Runde:** Kent übernimmt Spitze.

**14. Runde:** Oliveira auf P1. Masbou vom Racing Team Germany fällt aus Top 15.

**15. Runde:** Kent zurück auf P1.

**16. Runde:** Oliveira erneut in Front.

**17. Runde:** Ono zurück in Top 15.

**18. Runde:** Brad Binder übernimmt die Spitze.

**19. Runde:** Masbou in Top 15.

**20. Runde:** Bastianini fährt in Kurve 11 auf B. Binder auf, beide stürzen. In Kurve 17 legt sich auch Kent hin. Oliveira siegt vor Navarro, Fenati, Vázquez und Öttl. Masbou und Ono noch in den Top 10. ♦ WHJ

Qualifying	
1. Bastianini	1:57,755
2. Oliveira	1:57,955
3. Kent	1:57,956
4. Martin	1:58,412
5. Navarro	1:58,444
6. Antonelli	1:58,465
7. Masbou	1:58,473
8. Vázquez	1:58,477
9. Öttl	1:58,505
10. Fenati	1:58,515
11. B. Binder	1:58,579
12. Kornfeil	1:58,698
13. Hanika	1:58,733
14. McPhee	1:58,945
15. Loi	1:58,968
16. Khairuddin	1:58,978
17. Migno	1:59,020
18. Bagnaia	1:59,026
19. Guevara	1:59,054
20. Dalla Porta	1:59,214
21. Ono	1:59,236
22. Manzi	1:59,366
23. Yamada	1:59,398
24. Viñales	1:59,462
25. Danilo	1:59,475
26. D. Binder	1:59,505
27. Herrera	1:59,563
28. Suzuki	1:59,580
29. Rodrigo	1:59,624
30. Tonucci	1:59,683
31. Gardner	1:59,940
32. Pagliani	1:59,959
33. Pizzoli	2:00,096
34. Pawi	2:00,791
35. Carrasco	2:01,794

\* Nicht klassiert (107%)

## GRAND PRIX VON ARAGON – Moto3 / Resultate

Aragón (E): 27. September 2015; 14. Lauf zur Weltmeisterschaft; 101,560 km über 20 Runden à 5,078 km; 35 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 16 Grad, Asphalt: 20 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Miguel Oliveira (P)	KTM	20	39:54,343	1:59,204	25
2. Jorge Navarro (E)	Honda	20	+0,193	1:58,919	20
3. Romano Fenati (I)	KTM	20	+1,505	1:58,866	16
4. Efrén Vázquez (E)	Honda	20	+1,792	1:58,845	13
5. Philipp Öttl (D)	KTM	20	+2,466	1:58,823	11
6. Niccolò Antonelli (I)	Honda	20	+4,903	1:58,726	10
7. Jorge Martín (E)	Mahindra	20	+6,512	1:59,144	9
8. Alexis Masbou (F)	Honda	20	+15,746	1:59,599	8
9. Andrea Migno (I)	KTM	20	+15,884	1:59,137	7
10. Hiroki Ono (J)	Honda	20	+15,775	1:58,807	6
11. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	20	+16,260	1:59,327	5
12. Stefano Manzi (I)	Mahindra	20	+16,354	1:59,285	4
13. María Herrera (E)	Husqvarna	20	+16,899	1:59,389	3
14. Jakub Kornfeil (CZ)*	KTM	20	+16,849	1:58,978	2
15. Livio Loi (B)	Honda	20	+17,125	1:59,477	1
16. Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	20	+17,560	1:59,121	-
17. John McPhee (GB)	Honda	20	+17,690	1:59,980	-
18. Tatsuki Yamada (J)	Honda	20	+31,050	1:59,399	-
19. Remy Gardner (AUS)	Mahindra	20	+31,159	1:59,596	-
20. Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	20	+31,180	1:59,659	-
21. Juanfran Guevara (E)	Mahindra	20	+31,349	1:59,925	-
22. Jules Danilo (F)	Honda	20	+31,383	1:59,766	-
23. Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	20	+31,759	1:59,930	-
24. Lorenzo Dalla Porta (I)	Husqvarna	20	+43,715	1:59,398	-
25. Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	20	+47,945	2:00,838	-
26. Davide Pizzoli (I)	Husqvarna	20	+48,082	2:00,134	-
27. Ana Carrasco (E)	KTM	20	+48,165	2:00,978	-
<b>Nicht klassiert:</b>					
- Brad Binder (ZA)	KTM	19	+1 Rde.	1:59,065	-
- Danny Kent (GB)	Honda	19	+1 Rde.	1:59,109	-
- Enea Bastianini (I)	Honda	19	+1 Rde.	1:59,059	-
- Karel Hanika (CZ)	KTM	13	+7 Rdn.	1:59,511	-
- Manuel Pagliani (I)	Mahindra	13	+7 Rdn.	1:59,787	-
- Zulfahmi Khairuddin (MAL)	KTM	13	+7 Rdn.	1:59,257	-
- Isaac Viñales (E)	KTM	12	+8 Rdn.	1:59,000	-
- Darryn Binder (ZA)	Mahindra	12	+8 Rdn.	1:59,222	-

\* +1 Position (wegen Überholens bei gelber Flagge)

Durchschnittstempo des Siegers: 152,6 km/h

Schnellste Runde: Antonelli, 15. Runde in 1:58,726 min (= 153,9 km/h; Rekord)

Nächstes Rennen: 11. Oktober 2015, Motegi (J) Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer		WM-Stand Konstrukteure	
1. Kent	234	14. Öttl	57
2. Bastianini	179	15. Loi	56
3. Oliveira	159	16. Kornfeil	48
4. Fenati	155	17. Hanika	33
5. Antonelli	136	18. Martin	33
6. Vázquez	129	19. Locatelli	31
7. B. Binder	110	20. Migno	30
8. Quartararo	92	21. Ajo	21
9. Navarro	92		
10. Viñales	82		
11. Bagnaia	72		
12. McPhee	70		
13. Masbou	63		



Bestes Resultat 2015: Kiefer-Pilot Ono stieß von P21 auf 10 vor

## Grand Prix von Aragón - Moto3

# Verpasste Chancen

Von WERNER J. HALLER

**Die Moto3-Weltmeisterschaft bleibt spannend. In der letzten Runde des Grand Prix von Aragón hatte es nur kurz nach dem vorentscheidenden Schlag von WM-Leader und Kiefer-Pilot Danny Kent ausgesehen.**

«Schade! Ich habe die Chance verpasst, weitere Punkte auf Danny wettzumachen.» Enea Bastianini war nach seinem Sieg zwei Wochen zuvor in Misano und der Pole-Position am letzten Wochenende beim Aragón-GP drauf und dran, die WM der kleinsten Klasse noch spannender zu machen. Doch in der letzten Runde machte der Italiener einen folgenschweren Fehler, als er auf Platz 3 liegend vor einer Kurve Brad Binder attackierte und dem Südafrikaner ins Hinterrad von dessen KTM knallte, was beide aus dem Rennen riss. «Ich war hart auf der Bremse, Binder hatte eine komplett andere Linie als ich. Das war es dann. Ich gebe ihm nicht die Schuld», erklärte Bastianini später.

Auch dessen Teamchef Fausto Gresini, 125er-Weltmeister von 1985/87, war seinem Schützling nicht böse: «Solche Kämpfe

können so enden. Wir wissen das ja aus Erfahrung. Schade bloß, dass Enea den Punkterückstand auf Kent nicht verkleinern konnte.»

## Fast der Profiteur

Der sah nach Bastianinis Abflug wie der große Profiteur aus – aber nur für ein paar wenige Meter. Hinter dem späteren Sieger Miguel Oliveira (P) und Jorge Navarro (E) lag Kent auf Podestkurs. Aber in der letzten Kurve rutschte das Hinterrad seiner Honda weg und der Kiefer-Pilot landete spektakulär im Aus. «Ich hatte etwas mehr Kurvenspeed als Navarro vor mir, also habe ich versucht, innen reinzusteichen», erklärte Kent später die Szene.

«Nach dem heutigen Rennen haben wir Glück, dass wir überhaupt von Glück sprechen können, obwohl wir ja Pech hatten», fasste Teammanager Stefan Kiefer die sich in der Tat überschlagenden Ereignisse der letzten Runde zusammen. 55 Punkte trennen Kent und Bastianini von den vier abschließenden WM-Läufen. «Insofern wäre ich sicher enttäuscht gewesen, wenn ich hinter Enea Zweiter geworden wäre», meinte WM-Leader Danny Kent. ♦



Das geht sich nicht aus: Kent steht quer, Oliveira (44) rast zum Sieg

## MotoGP Rookies Cup

# Im Finale neue Sieger

Bei den letzten beiden Läufen des diesjährigen MotoGP Rookies Cup konnte der diesjährige Überflieger Bo Bendsneyder seine Siegesserie nicht fortsetzen.

Im ersten Rennen war der 16-jährige Holländer, der sich bereits in Misano vorzeitig zum Cup-Sieger gekürt hatte, in einen Unfall mit vier Fahrern verwickelt, wegen dem abgebrochen werden musste. Nach

dem Restart duellierten sich die beiden 14- und 15-jährigen Spanier Raúl Fernández und Marc Garcia. Dabei holten sie in der letzten Runde den 14-jährigen britischen Pole-Sitter Rory Skinner ein und ließen ihn beim Sprint zum Zielstrich stehen – Garcia gewann.

Das zweite Rennen war ein Zweikampf zwischen dem 14-jährigen Japaner Ayumu

## Moto3

# Super: Öttl Fünfter



Philipp Öttl: Freude über gelungenes Rennen in Aragón

**Zukunft gesichert, Top-5-Resultat eingefahren: Besser hätte das Aragón-Wochenende für Philipp Öttl kaum laufen können.**

Wie gut sich das Ende des Rätselratens um seine Zukunft doch auf Philipp Ötts Form in Aragón ausgewirkt hat: So stark wie beim dritten Grand Prix in Spanien hat man ihn in diesem Jahr nur selten erlebt.

Wenn der 19-Jährige das erste Training zunächst auch nur auf Platz 26 beendet hatte, so zeigte er doch am ersten Tag sein Potenzial auf und war im Nachmittags-Training bereits Fünfter. «Wir haben nur unsere übliche Strategie angewandt», verriet Philipp Öttl. «Ich bin im ersten Training mit einem Satz Reifen mit nur einem Stopp durchfahren, um für später Reifen zu sparen und erst einmal an mir selbst zu arbeiten. Da war alles noch weit weg von der optimalen Abstimmung. Am Ende des zweiten Trainings haben wir dann neue Reifen eingesteckt, da hat es dann gut gepasst.»

Da das neue KTM-Fahrwerk mehr Möglichkeiten bietet, wurde auch viel probiert. Bis zum Ende des dritten Trainings fand Öttl eine gute Abstimmung. In der Quali fuhr er dann ganz alleine auf P9. Da ein Windschatten locker drei Zehntel bringt, war sein Speed bereits so schnell wie der in der zweiten Startreihe.

## Zuerst verwirrt

Kurz bevor die Ampel am Start ausging, zuckte Öttl mit dem Oberkörper. Er ließ die Kupplung aber nicht zu früh raus, so gab es keinen Fehlstart. «Aber die Sache hat mich schon ein wenig verwirrt, so fuhr ich die ersten Runden etwas unkonzentriert», erklärte Öttl, warum er zunächst auf den zwölften Platz zurückfiel. «Als ich dann gemerkt habe, dass mir doch kein Frühstart angezeigt wird, habe ich mich konzentriert, an Masbou und Hanika vorbeigekämpft und zur Führungsgruppe aufgeschlossen. Zum Schluss hatte ich dann auch noch Glück. Es war ein tolles Rennen.» ♦ IP

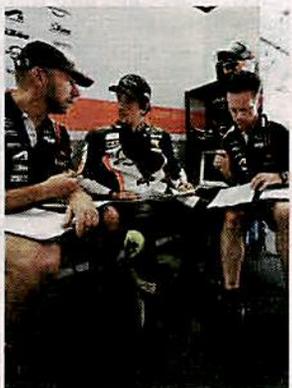
## Moto3

# Eigenes Team

Jetzt steht fest, wie der einzige deutsche Moto3-Pilot, Philipp Öttl, 2016 seine Karriere fortsetzen wird. Teamchef Terrell Thien hatte schon in Misano bestätigt, dass das Paket soweit geschnürt ist, er aber mehr Aufgaben auf Philipp Ötts Vater Peter übertragen möchte. Nun sind so viele Aufgaben übertragen worden, dass Öttl das gesamte Team und den IRTA-Startplatz komplett übernimmt.

Peter Öttl: «Wir haben uns entschlossen, diese Chance zu nutzen und mit einem eigenen Team anzutreten. Es waren Alternativen da, aber wir haben eingesehen, dass es die beste Variante ist, es mit unseren bewährten Leuten selber zu machen.» Ein Motorrad für Öttl hat KTM bereits im Sommer reserviert.

Es wird im Team aber gewzungenermaßen eine Umstrukturierung geben. Da sich Peter Öttl in Zukunft um das Team-Management kümmern muss, kann er das Data-Recording selbst nicht mehr machen. «Dafür werden wir einen geeigneten Spezialisten anstellen. Ansonsten bleibt das Team auch im siebten gemeinsamen Jahr unverändert», freut sich Öttl. ♦ IP



Ötts Team bleibt zusammen



Das letzte Duell des Cup-Jahres: Sasaki gegen di Giannantonio

Sasaki und dem 16-jährigen Italiener Fabio di Giannantonio. Die beiden fuhren nebeneinander durch die letzte Kurve. Giannantonio konnte besser beschleunigen und holte sich den letzten Sieg im diesjährigen Rookies Cup.

Gesamtwertung: Bendsneyder 243 Punkte, di Giannantonio 194, Sasaki 161, Garcia 151, Gutierrez 148, Bouloum 128. ♦ IP

IDM Superbike/Finale Hockenheim

# Jetzt geht's ab



**Trio infernale zum Schluss:**  
14000 Zuschauer sahen BMW, Ducati und Yamaha auf dem Podest und Meister Markus Reiterberger zum letzten Mal in der IDM

Von ANKE WIECZOREK

**Meister Markus Reiterberger verabschiedete sich auf BMW mit einem weiteren Sieg aus der IDM Superbike. BMW stellt sich in puncto WM-Einstieg offiziell hinter den Bayern. Xavi Forés ließ die Ducati rennen, und Max Neukirchner kehrte nach langer Verletzungspause mit Yamaha aufs Podium zurück.**

«Ja, wir werden Markus Reiterberger in der Superbike-WM unterstützen.» Beim IDM-Finale gab es zum ersten Mal eine klare Stellungnahme von BMW

zu dem Großprojekt.» BMW Motorrad-Motorsport-Marketingchef Udo Mark: «Unser Kundensport-Programm kommt auch bei den WM-Teams gut an. Bei den Verhandlungen spielt Markus eine bedeutende Rolle. Wir suchen für ihn die beste Möglichkeit heraus. Er soll sich entwickeln können und nicht innerhalb von zwei Jahren verheizt werden.»

## Kein BMW-Werksteam

Ein Werksteam wird es laut Mark nicht geben. Und in der IDM Superbike wird eher kürzergetreten. «Wenn wir uns in diesem Umfang in der Superbike-WM engagieren, ist in der

IDM die Konzentration auf ein Serienbike in der Stocksport-Klasse wichtig.» Hier wurde bereits Marco Nekvasil verpflichtet. Ob Werner Daemen in seinem BMW-Team weiterhin einen Superbiker beschäftigt, ist seine Entscheidung.

Wie es beim 3C-Racing Team weitergeht, wird erst entschieden. Die Gerüchte, dass die 3C-Truppe die Aprilia-Aktivitäten in der Superbike-WM übernehmen soll, stehen weiter im Raum. IDM-Vize Forés war erst einmal froh, mit der Hybrid-Ducati für einen versöhnlichen IDM-Abschluss gesorgt zu haben. «Es war das beste Rennen der Saison», meinte der Spa-

nier. «Wir hatten ein schwieriges Jahr, und es ist gut, dass es mit einem Sieg endet.» Teamkollege Lorenzo Lanzi war im Training per Highsider gestürzt, musste eine Nacht im Hospital verbringen und verfolgte die Rennen am Sonntag als Zuschauer in der Box.

## Neukirchners Comeback

Max Neukirchner holte bei seinem Comeback auf Yamaha zwei dritte Plätze. Von seinem Oberschenkelhalsbruch spürt der Sachse nicht mehr viel, «nur bei Kälte schießt irgendwo brutal ein Nerv rein.»

HPC Power Suzuki Racing brachte das Finale mit Vittorio

Iannuzzo über die Runden. Eine weitere Saison mit der derzeitigen GSX-R 1000 kommt nicht infrage. Wann das neue Modell kommt, ist unbekannt. Mit ihm wäre aber eher ein Superstock-Einsatz denkbar. Bei den Superbikes ist Teamchef Denis Hertrampf für alle Marken offen.

Ein Wechselbad der Gefühle erlebte BMW-Teamchef Benny Wilbers. «Es ist ähnlich wie 2014 mit Stefan Nebel. Auch Matej Smrz ist der Superpole das ganze Jahr lang hinterhergefahren. Jetzt, wo es eng wird, klappt das.» Auf den Sitz hat auch Gareth Jones Chancen. Er testete die S 1000 RR bereits am gestrigen Montag. ♦

## IDM Superstock 1000

# Gines siegt, Stamm Zweiter

**Mathieu Gines hatte vor den letzten beiden Läufen einen 24-Punkte-Vorsprung. Die Chancen, dass Roman Stamm diesen aufholen könnte, standen schlecht. Doch der Schweizer versuchte es zumindest.**

Stamm wählte im ersten Rennen einen weichen Reifen. In der Hoffnung, dass dieser bis zum Schluss durchhalten würde. Gines war trotzdem nicht aufzuhalten, auch nicht von Marvin Fritz, der sich hinter dem Franzosen positionierte. «Aber ich musste das Risiko eingehen», meinte Stamm bedrückt. Er kam als Dritter ins Ziel. Damit war die Entscheidung gefallen. In der Gesamtwertung ist er wie schon zu Supersport-Zeiten wieder der ewige Zweite. Im zweiten Lauf stürzte Stamm. Gines feierte seinen Triumph bis zum frühen Morgen, auch wenn



Langstrecken-Champion 2014, Stocksport-Champion 2015: Gines

die Superstock-Klasse in diesem Jahr trotz Antrags beim DMSB noch keinen Meisterschaftsstatus erhalten hatte. Marvin Fritz versuchte, dem Österreicher Lukas Trautmann noch Gesamtrang 3 streitig zu machen. Der Plan scheiterte an sechs Punkten. Fritz bekam in den ersten

Runden von Lauf 1 viel zu tun. Der Badener überholte Gaststarter Ondrej Jezek, der sonst den FIM Superstock 1000 Cup fährt. Smrz und Jones. «Noch drei Runden mehr zum Schluss, dann hätte ich auch Gines eingeholt.» Fritz fährt 2016 in der IDM Superbike. ♦ AWI



Pokalheld Stamm: Wieder P2

## IDM Superbike, Höhepunkte

### 1. Lauf:

**Start:** Reiterberger hat die Superpole gewonnen, aber Forés übernimmt bis zur ersten Kurve die Führung.

**1. Runde:** Forés führt vor Reiti, Neukirchner, Cudlin, Gines, Stamm, Smrz, Jones.

**4. Runde:** Reiti ist an der Spitze, Cudlin stürzt.

**6. Runde:** Reiti, Forés und Neukirchner als Einzige mit 1:26er-Zeiten, dann folgt eine 5-Sekunden-Lücke.

**11. Runde:** Forés kommt Reiti ins Gehege, beide fliegen fast von der Strecke, Neukirchner zieht vorbei und ist Erster.

**18. Runde:** Reiti gewinnt zum 12. Mal in der Saison, Forés P2, Neukirchner P3.

### 2. Lauf:

**Start:** Reiti am schnellsten. **3. Runde:** Cudlin steuert mit Elektronikproblemen die Box an.

**15. Runde:** Führungswechsel durch Forés.

**18. Runde:** Abschluss-Sieg für Forés. ♦ AWI

## INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT / Resultate

Hockenheim (D): 24.–27. September 2015, 8. Runde zur Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft; Streckenlänge 3,692 km; Wetter: trocken, schön.

## Superbike/Superstock 1000

1. Lauf: 18 Runden, 35 Fahrer gestartet, 29 gewertet  
1. Markus Reiterberger (D/BMW), in 26:09,373 min (= 152,44 km/h); 2. Xavi Forés (E/Ducati) +0,715; 3. Max Neukirchner (D/Yamaha) +2,657; 4. Mathieu Gines (F/Yamaha, 1. SST 1000) +10,517; 5. Marvin Fritz (D/Yamaha, 2. SST 1000) +11,512; 6. Roman Stamm (CH/Kawasaki), 3. SST 1000 +17,346; 7. Gareth Jones (AUS/BMW) +17,862; 8. Matej Smrz (CZ/BMW) +20,737; 9. Ondrej Jezek (CZ/Ducati, 4. SST 1000) +21,687; 10. Marc Moser (D/Ducati, 5. SST 1000) +21,744; 11. Lukas Trautmann (A/Yamaha, 6. SST 1000); 12. Chris Burri (CH/Kawasaki, 7. SST 1000); 13. Danny De Boer (NL/Yamaha, 8. SST 1000); 14. Lucy Glöckner (D/BMW, 9. SST 1000); 15. Stefan Kerschbaumer (A/Yamaha, 10. SST 1000)

Schnellste Runde: Markus Reiterberger (D/BMW) in 1:26,463 min

2. Lauf: 18 Runden, 34 Fahrer gestartet, 29 gewertet  
1. Xavi Forés (E/Ducati), in 25:59,433 min (= 153,41 km/h); 2. Markus Reiterberger (D/BMW) +0,715440; 3. Max Neukirchner (D/Yamaha) +7,680; 4. Mathieu Gines (F/Yamaha, 1. SST 1000) +18,732; 5. Marvin Fritz (D/Yamaha, 2. SST 1000) +19,287; 6. Ondrej Jezek (CZ/Ducati, 3. SST 1000) +24,473; 7. Gareth Jones (AUS/BMW) +30,050; 8. Bastien Mackels (B/BMW) +31,644; 9. Matej Smrz (CZ/BMW) +32,016; 10. Lukas Trautmann (A/Yamaha, 4. SST 1000); 11. Danny De Boer (NL/Yamaha, 5. SST 1000); 12. Pepijn Bijsterbosch (NL/BMW, 6. SST 1000); 13. Chris Burri (CH/Kawasaki, 7. SST 1000); 14. Luca Grünwald (D/Kawasaki); 15. Michal Filla (CZ/BMW, 8. SST 1000)

Schnellste Runde: Max Neukirchner (D/Yamaha) in 1:25,831 min.

Endstand Superbike (nach 16 Läufen): 1. Reiterberger, 380 Punkte; 2. Forés 304; 3. Lanzl 216; 4. Smrz 140; 5. Halbach 138; 6. Neukirchner 133; 7. Grünwald 86; 8. Cudlin 70; 9. Jones 63; 10. Mackels 61; 11. Nigon 49; 12. Brookes 29; 13. Iannuzzo 17; 14. Beaubier 13; Coghlan 11  
Endstand Superstock 1000 (nach 16 Läufen): 1. Gines 318; 2. Stamm 260; 3. Trautmann 226; 4. Fritz 220; 5. Kerschbaumer 149; 6. De Boer 148; 7. Bijsterbosch 146; 8. Burri 131; 9. Vincin 117; 10. Filla 94; 11. Glöckner 81; 12. Neumann 63; 13. Fritsch 58; 14. Sikora 56

## Supersport

1. Lauf: 17 Runden, 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet  
1. Kevin Wahr (D/Yamaha), in 25:40,886 min (= 146,63 km/h); 2. Dominik Schmitter (CH/Yamaha) +9,579; 3. Marco Nekvasil (A/Kawasaki) +9,624; 4. Bryan Schouten (NL/Yamaha) +9,730; 5. Lukas Tulovic (D/Yamaha) +10,000; 6. Jan Böhn (D/Yamaha) +11,130; 7. Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki) +11,324; 8. Christian Stange (D/Suzuki) +19,104; 9. Christian von Gunten (CH/Kawasaki) +24,036; 10. Sebastian Zielinski (P/Yamaha) +31,075

Schnellste Runde: Kevin Wahr (D/Yamaha) in 1:29,527 min.

2. Lauf: 17 Runden, 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet  
1. Kevin Wahr (D/Yamaha), in 25:33,762 min (= 147,31 km/h); 2. Marco Nekvasil (A/Kawasaki) +4,143; 3. Bryan Schouten (NL/Yamaha) +4,447; 4. Dominik Schmitter (CH/Yamaha) +4,995; 5. Jan Böhn (D/Yamaha) +7,657; 6. Tatu Lauslehto (FIN/Suzuki) +13,688; 7. Lukas Tulovic (D/Yamaha) +21,065; 8. Christian von Gunten (CH/Kawasaki) +21,550; 9. Jasha Huber (CH/Kawasaki) +24,451; 10. Sebastian Zielinski (P/Yamaha) +24,576

Schnellste Runde: Dominik Schmitter (CH/Yamaha) in 1:29,464 min.

Endstand (nach 15 Läufen): 1. Böhn, 275 Punkte; 2. Lauslehto 275; 3. Stange 206; 4. Huber 175; 5. Von Gunten 154; 6. Heide 145; 7. Strölein 128; 8. Brouwer 122; 9. Nekvasil 120; 10. Neuner 108

## Moto3 GP/Standard

17 Runden, 7 Fahrer gestartet, 7 gewertet (alle Moto3 Standard)  
1. Matthias Meggle (D/Honda) in 27:24,916 min (= 137,36 km/h); 2. Philipp Freitag (D/Honda) +0,121; 3. Sven Grevink (NL/Honda) +48,188; 4. Dirk Geiger (D/KTM), +1:16,427; 5. Johanna Innerfors (S/Honda), +1:40,370; 6. Anna Adbring (D/Honda) +1:41,168; 7. Jessica Langstädler (D/Honda), +1 Rde.

Schnellste Runde: Matthias Meggle (D/Honda) in 1:35,854 min.

Stand Moto3 GP: 1. Geitner, 145 Punkte; 2. Dubbink 110; 3. Kroeze 69; 4. Gbelec 52  
Stand Moto3 Standard: 1. Georgi, 156 Punkte; 2. Meggle 155; 3. Freitag 134; 4. Soppe 79

## Sidecar

17 Runden, 21 Gespanne gestartet, 18 gewertet  
1. Gürck/Wechselberger (A/LCR-BMW), in 26:45,802 (= 140,70 km/h); 2. Sattler/Neubert (A/D/LCR-Suzuki) +1,271; 3. Roscher/Burkart (CH/LCR) +4,004; 4. Kretzer/Lehnertz (LCR) +4,218; 5. Rutz/Hofer (CH/LCR-Yamaha) +9,035; 6. Nussbaum/Prudlik (D/LCR-Suzuki) +31,425; 7. Ruppert/Wäfler (CH/LCR-Yamaha) +34,382; 8. Kentrop/Verhagen (NL/LCR-Yamaha) +53,136; 9. Loo-Didier/Charlot (F/LCR-Suzuki) +55,703; 10. Kranenburg/Schmitz (D/Yamaha) +1:02,436

Schnellste Runde: Gürck/Wechselberger (A/LCR-BMW), in 1:32,854

Endstand (nach 8 Läufen): 1. Gürck 188; 2. Sattler 127,5; 3. Roscher 124; 4. Kretzer 96; 5. Nussbaum 87,5; 6. Rutz 79,5; 7. Pichler 77; 8. Schröder 68,5; 9. Ruppert 67; 10. Gall 57,5  
Internet: www.superbike-idm.de

## Yamaha R6-Dunlop-Cup/Resultate

15 Runden, 37 Fahrer gestartet, 31 gewertet  
1. Maurice Ullrich (D), in 23:26,411; 2. Lukas Tulovic (D) +0,273 sec; 3. Manou Antweiler (D) +0,373; 4. Andreas Klambauer (A) +8,997; 5. Hannes Zemsauer (A) +9,406; 6. Arnaud Friedrich (D) +10,892; 7. Adrian Pasek (P) +11,564; 8. Patryk Kosiniak (P) +11,750; 9. Colin Rossi (CH) +12,273; 10. Daniel Rubin (D) +17,086, alle Yamaha YZF-R6  
Endstand nach 8 Läufen: 1. Antweiler, 152; 2. Ullrich 144; 3. Tulovic 122; 4. Klambauer 83; 5. Friedrich 70; 6. Pasek 62; 7. Kosiniak 59; 8. Rossi 51; 9. Daniel Rubin 50; 10. Zellhöfer 49  
Internet: www.yamaha-cup.de

## IDM Supersport 600

## Sieger dank Statistik



Auf der Strecke Konkurrenten, sonst Freunde: Böhn, Lauslehto

Gaststarter Kevin Wahr gewann zwei Rennen. Aber Jan Böhn ist der neue IDM-Champion, punktgleich mit Tatu Lauslehto, doch mit der besseren Bilanz an Podiumsplätzen.

Beide verfügten vor dem Finale über drei Siege. Böhn hatte sich im Laufe der Saison immer weiter in Richtung Spitze gearbeitet, zum Schluss wurde dort die Luft für Lauslehto knapp. Am Ende entschied sogar die Anzahl der erreichten zweiten

Plätze die Meisterschaft. Vorteil: Böhn. Für den 24-jährigen Kronauer geht nun der Trend in Richtung IDM Superstock 1000. Im Suzuki Mayer-Team von Lauslehto überzog erst Enttäuschung nach der empfindlichen Niederlage, aber es gibt Gespräche über eine Fortsetzung der Koalition. Sicher ist, was aus Marco Nekvasil wird. Die österreichische Nachwuchshoffnung hat bei VanZon-Remeha-BMW angedockt und ist für 2016 auf den Gewinn der Superstock-1000-Klasse angesetzt. ♦ AWI

## IDM Moto3 Standard

## Griff unter die Arme

Das auf sieben Teilnehmer geschrumpfte Feld sorgte für mehr Bewegung als gedacht. In Abwesenheit des schon gekürten Meisters Tim Georgi, der im Training gestürzt war und sich Rippenfrakturen zugezogen hatte, machten Matthias Meggle und Philipp Freitag das Rennen unter sich aus. Mit Dirk Geiger war auch der aktuelle ADAC-Junior-Cup-Sieger als Gast am Start. Der 13-Jährige ist für 2016 als einer der bis zu drei Fahrer des Kiefer-Teams fix. Die WM-Truppe engagiert sich zu-

künftig auch in der IDM Moto3 Standard. Die Motorräder für die Klasse können ab jetzt direkt über Honda Deutschland geordert werden. ♦ AWI



Vize-Titel mit Sieg: Meggle

## IDM

## Einigkeit herrscht

Die Einigkeit war schon frappierend. Beim Industrie-Meeting in Hockenheim, in dem die Zukunft der IDM im Mittelpunkt stand, demonstrierten Promoter und Verband Harmonie. Nach den neuesten Bekenntnissen soll die Superstock-1000-Klasse im nächsten Jahr ein offizielles IDM-Prädikat erhalten. Die Supersport-600-Klasse wird zur IDM Superstock umfunktioniert. Sie soll mit Super Nakeds und Supermonos aufgefüllt und möglichst auch für B-Lizenzler geöffnet sein.

Von der vor drei Jahren von Promoter MotorEvents ange-

kündigten, zuschauerfinanzierender Meisterschaft ist mittlerweile keine Rede mehr. Jetzt soll Geld über volle Starterfelder fließen.

Für die IDM Moto3 ist eine Aufstockung durch Superstock-300-Motorräder wie etwa der Yamaha R3 angedacht. Theoretisch würde auch die KTM 390 gut ins Konzept passen, doch KTM ist derzeit kein IDM-Poolpartner. Auch das ist eine Baustelle. Früher als bisher steht MotorEvents nach eigenen Angaben allerdings schon mit potenziellen Renn-Veranstaltern in Kontakt. ♦ AWI

## NACHRICHTEN

## Preisgeld an den Nachwuchs verteilt

IDM Moto3 Standard Die ersten drei Fahrer jedes Rennens kommen als einzige in der IDM in den Genuss von Preisgeld. Es werden jeweils 1050 Euro aufgeteilt. Der Förderpool von Honda, Intact GP, Liqui Moly, MRA und Dainese entstand schon vor der Saison. Die Ausschüttung erfolgte nach dem Finale. Insgesamt zahlte Honda 14800 Euro. Intact GP mit Liqui Moly und Intact Battery-Power vergaben zusätzliche 10000 Euro. Auch für 2016 wird bereits geplant. Mit weiteren 12000 Euro werden Talente unterstützt, die sich nächstes Jahr in eine weiterführende Meisterschaft einschreiben.

## Keine Angst vor großen Aufgaben

Yamaha R6-Dunlop-Cup Manou Antweiler aus Bienenbüttel reichte ein dritter Platz im Finale zum Gesamtsieg. Seine Bestrebungen gehen jetzt in Richtung Stocksport-1000-Klasse. Cup-Küken Lukas Tulovic (15), Gesamt-Dritter und Schützling der ADAC Stiftung Sport, betätigte sich als Doppelstarter und trat auch in der IDM Supersport an. Mit einem fünften Platz im ersten Lauf blieb er sogar einmal vor dem späteren Meister Jan Böhn.

## Auf der Suche nach neuen Ufern

IDM Sidecar Weil keine Siege kamen, trennt sich Beifahrer Thomas Hofer (CH) nach drei Jahren von Jakob Rutz. ♦ AWI

## KOMPAKT

»»» IDM Noch vor dem IDM-Finale wurden weitere Trennungen vom DMSB bekannt. Der langjährige Technical Chief Steward Emil Braun und Pflichtkommissar Kai Hommes haben den Verband nach diversen Vorfällen auf eigenen Wunsch verlassen. In Hockenheim war eine neue Crew am Start.

»»» ADAC Junior Cup Vize Toni Erhard (14) holte zum Saisonende seine erste Pole und nach dem Kampf in einer Vierergruppe auch den ersten Sieg. ♦ AWI

Jeremy Seewer (Vordergrund):  
Eine der großen Überraschungen  
vor großer Kulisse



Motocross der Nationen Ernée

# Déjà-vu la France!

Von ALEX HODGKINSON

**Frankreich verteidigte den Nationencross-WM-Titel zu Hause in Ernée gegen drei starke Amerikaner. Die Schweiz verpasste das Podest knapp.**

Als die drei Franzosen Gautier Paulin (MXGP), Marvin Musquin (MX2) und Romain Febvre (Open) am Samstag die Qualifikationsläufe dominierten, war eine erfolgreiche Titelverteidigung für die einheimischen Fans schon beschlossene Sache. Doch am Renntag war es wirklich kein Spaziergang gegen ein äußerst einsatzfreudiges amerikanisches Trio.

Gleich nach dem Start zum 1. Lauf war das französische Haus in Ordnung. Justin Barcia übernahm die Führung im MXGP/MX2-Lauf, aber Musquin drang schnell auf Platz 3 vor. Paulin war Fünfter, und die Franzosen

führten mit 8 Punkten, während US-MX2-Meister Jeremy Martin 2 Runden benötigte, um unter die Top 10 zu fahren. Ein inspirierter Musquin konnte die nächsten Eroberungen Martins jedoch ausgleichen, verdrängte zuerst Ben Townley von Rang 2 und nutzte in der 6. Runde einen Fahrfehler von Barcia, um die Führung zu übernehmen.

2 Runden später konterte Barcia, während Martin gleichzeitig Paulin aus den ersten Sechsen verdrängen konnte. Als der Franzose über das Vorderad stürzte, führten die Amerikaner plötzlich mit 7:9.

4 Runden später war die Kulisse stumm, als Musquin stürzte: «Ich war so aufgeregt, als ich Barcia auf der 450er Paroli bieten konnte. Zum Schluss bin ich gestürzt und landete auf dem Rücken.»

Die USA führten mit 6 Punkten vor Frankreich (11), sensationeller Dritter war die Schweiz!

Valentin Guillod kam als Neunter ins Ziel, Jeremy Seewer rangierte auf Platz 10 und erreichte als dritter MX2-Fahrer das Ziel.

## Duell Febvre gegen Webb

Weniger als eine Stunde später waren die MX2-Jungs erneut am Start, diesmal gegen die Open-Klasse. Cooper Webb übernahm gleich die Führung, aber Febvre fand den Anschluss und die Fans erlebten eine Wiederholung des US-GP. «Es war ein sauberer Zweikampf», freute sich der Weltmeister. Webb grinste: «Ich wusste sofort, dass Romain hinter mir war. Ich dachte US-Fans sind laut, aber die Franzosen sind crazy.» Das Duell ging erst zu Ende, als der Amerikaner stürzte.

Musquin konnte die MX2-Klasse gegen Martin gewinnen: «Ich blieb diesmal ruhig und wartete auf meine Chance.» Die beiden führenden Teams hatten je 8 Punkte aus 3 Ergebnissen,

aber die Amerikaner hatten einen wichtigen 5. Platz als vierte Zahl in der Tasche.

Nachdem ein inspirierter Seewer erneut durch das Feld auf Rang 10 vorgefahren war, und sich Andy Baumgartner bei seinem ersten großen Auslands-Einsatz einen mehr als respektablen 24. Platz sicherte, waren die Schweizer weiterhin drittstärkste Kraft aus drei Ergebnissen und es fehlten bei vier Resultaten nur 2 Punkte auf Estland. «Ich trainiere seit dem Sommer mit der 350er-KTM», berichtete MX2-Landesmeister Baumgartner.

Mit wenigen Ausnahmen waren die 450er-Fahrer unter sich im entscheidenden 3. Lauf der MXGP- und Open-Klasse. Aber ausgerechnet in diesem Lauf patzten die beiden Amerikaner am Start: Barcia kam als Elfter aus der Startrunde, Webb auf P14, während Febvre direkt hinter dem führenden

Townley fuhr und Paulin Sechster war.

Bis ins Ziel war Barcia Dritter, knapp vier Sekunden hinter Laufsieger Febvre, und Webb als Sechster direkt am Hinterad von Paulin – die Franzosen hatten den Spieß umgedreht und gewannen mit 14:16 Punkten. Bei seinem 2. Einsatz innerhalb einer Stunde stürzte Baumgartner schon in der Startrunde, doch der junge Ersatz für Arnaud Tonus hatte seinem Landschon in seinem ersten Lauf hervorragende Dienste geleistet. Valentin Guillod startete als 19. und kam als 14. ins Ziel, aber es war ein Platz zu wenig, um Estland von Rang 4 der Tageswertung zu verdrängen. Belgien fuhr im 3. Lauf an beiden Ländern vorbei auf das Podest.

## Mit dem Rücken zur Wand

Die Belgier hatten einen schweren Tag hinter sich. Ken De Dycker stürzte im 1. Lauf, Julien



Vive la France: Zweikampf des Tages zwischen Weltmeister Febvre und Cooper Webb



Max Nagl: Im ersten Lauf stark

Lieber verbog die Vorderrad-Bremsscheibe im zweiten und die Teutschenthal-Sieger von 2013 brauchten die WM-Erfahrung von Jeremy Van Horebeek und De Dycker im dritten Lauf, um die Medaillen zu retten.

Die Deutschen standen von vornherein mit dem Rücken zur Wand. Schon im Sommer, als Ken Roczen seine Teilnahme wegen einer anstehenden Rücken-OP abgesagt hatte, war dem deutschen Teammanager Hubert Nagl klar: «Unser Ziel kann höchstens ein Platz zwischen 5 und 10 in der Teamwertung sein.» Zum Schluss war es Platz 9.

Max Nagl fuhr in Ernée mit der ungeliebten Startnummer 13: «Ich glaube, es ist zugelassen, eine kleine, zusätzliche Ziffer anzuhängen, aber Antti Pyrhönen, mein Boss bei Ice-One, hat mich ermutigt, mit der 13 zu starten. Er meinte, es war seine Lieblingsnummer.»

Die 13 brachte Max im ersten Lauf kein Unglück, als er einen starken 3. Platz nach Hause fuhr,

aber er gab im letzten Lauf nach 5 enttäuschenden Runden auf. Der deutsche Teamleader hatte eine hektische Woche hinter sich: «Wir sind erst am Donnerstag aus Kalifornien zurückgekommen, nachdem unser geplanter Flug am Dienstag ausgefallen war.»

Henry Jacobi, Nagls Partner in Lauf 1, fuhr schon in der Startrunde ins Unglück: «De Dycker war gestürzt und sein Bike purzelte vor mir. Ich konnte nicht ausweichen und habe mir zwei Finger an der linken Hand gequetscht. Ich habe es im 2. Lauf probiert, aber ich konnte kaum den Lenker halten und bin mehrmals gestürzt.» Der Thüringer fuhr als 29. ins Ziel.

Dennis Ullrich fuhr im MX2-Open-Lauf auf einem starken 11. Platz ins Ziel und war im letzten Lauf des Tages 18.

Österreich trat nach einjähriger Abwesenheit mit Lukas Neurauter, Pascal Rauchenecker und Günter Schmidinger an und belegte Platz 10 in der Mannschaftswertung. ♦



Servus Austria: Rauchenecker, Schmidinger, Neurauter

## Speedway-GP Stockholm

# Woffinden bleibt klar vorn

Tai Woffinden sicherte sich den zweiten GP-Sieg in diesem Jahr. Greg Hancock ist dank seinem erneuten Podiumsplatz weiterhin auf Silberkurs. Und Niels-Kristian Iversen schiebt sich auf Platz 4 im Gesamtstand vor.

Der 25-jährige Brite Tai Woffinden konnte den Vorsprung von 25 Punkten auf Greg Hancock in Stockholm verteidigen. «Woffi»

begann das Rennen in der Friends Arena zwar mit einer Nullnummer, konnte sich aber im Verlauf deutlich steigern. Er stand zum achten Mal 2015 im Finale: «Ich bin glücklich über meinen Sieg hier in Stockholm, die vergangenen Jahre lief es hier nicht gut für mich.» Woffinden benötigt nun in den beiden ausstehenden Grands Prix noch 18 Punkte, um seinen zweiten Weltmeistertitel zu erzielen.

Der amtierende Weltmeister Greg Hancock zog als Punktbester nach den Vorläufen in das Finale ein. Er konnte sich dort vom schlechten weißen Startplatz hinter Woffinden einreihen und wurde Zweiter. Hancock bleibt Woffinden weiterhin auf den Fersen im Titelkampf. «Leider hat es heute mit dem Sieg bei meinem «Heim-GP» wieder nicht geklappt. Aber so lange es eine Chance darauf gibt, werde

ich es versuchen», sagte der 45-Jährige nach dem Rennen.

### Kampf um dritten WM-Rang

Komplettiert wurde das Podium von Niels-Kristian Iversen. Der 33-jährige dänische Meister schob sich auf Platz 4 in der WM-Tabelle vor und liegt nur 10 Punkte von einem Medaillenplatz entfernt. «Es geht ganz klar wieder aufwärts, wir sind auf dem richtigen Weg.» ♦ JQS

## SPEEDWAY-WM / Resultate

Stockholm/S: 26. September 2015, Bahnlänge: 276 m; Wetter: sonnig, 14 Grad.  
1. Tai Woffinden (GB), 16; 2. Greg Hancock (USA), 16; 3. Niels-Kristian Iversen (DK), 14; 4. Maciej Janowski (PL), 12; 5. Andreas Jonsson (S), 10; 6. Peter Kildemand (DK), 9; 7. Chris Harris (GB), 9; 8. Jason Doyle (AUS), 8; 9. Nicki Pedersen (DK), 7; 10. Thomas H. Jonsson (S), 6; 11. Michael J. Jensen (DK), 6; 12. Antonio Lindbäck (S), 6; 13. Krzysztof Kasprzak (PL), 6; 14. Troy Batchelor (AUS), 5; 15. Chris Holder (AUS), 4; 16. Matej Zagar (SLO), 4  
WM-Stand nach 10 von 12 GP: 1. Woffinden, 143; 2. Hancock, 118; 3. Pedersen, 105; 4. Iversen, 95; 5. Zagar, 93; 6. Doyle, 85; 7. Janowski, 84; 8. Holder, 82; 9. Jepsen Jensen, 72  
Nächster Lauf: 3. Oktober, Torun/PL  
Internet: www.speedwaygp.com



Finale in Stockholm: Woffinden vor Iversen, Hancock, Janowski

## MOTOCROSS DER NATIONEN / Resultate

Ernée (F): 27. September 2015. Wetter/Piste: sonnig und trocken, 18 Grad.  
B-Finale (37 Fahrer gestartet, 27 im Ziel): 1. Tim Gajser (SLO), Honda, 17 Runden in 35:32,024 min; 2. Arminas Jasikonis (LT), Kawasaki, 22,484 sec zurück; 3. Tokishi Tomita (J), Honda, 28,869; 4. Magne Klingheim (N), Kawasaki; 5. Yohei Kojima (J), Suzuki; 6. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki; 7. Martin Michiek (CZ), KTM, 24,659; 8. Peter Irt (SLO), Husqvarna; 9. Jaromir Romancik (CZ), Suzuki; 10. Tomasz Wysocki (PL), KTM; 11. Thales Vilardi (BR), Yamaha; 12. Lorenzo Locurcio (VZ), Yamaha; 13. Richard Sikyna (SK), KTM; 14. Lukasz Lonka (P), Honda; 15. Tomas Simko (SK), Honda; 16. Lasse Christoffersen (N), Suzuki; 17. Klemen Gercar (SLO), Husqvarna; 18. Miro Sihvonen (FIN), KTM; 19. Matija Kelava (CR), KTM; 20. Fabio Santos (BR), Yamaha

MXGP/MX2-Finale (37 Fahrer gestartet, 34 im Ziel): 1. Justin Barcia (USA), Yamaha, 18 Runden in 35:41,161; 2. Evgeny Bobryshev (RUS), Honda, 13,103 sec zurück; 3. Max Nagl (D), Husqvarna, 16,316; 4. Marvin Musquin (F), KTM; 5. Jeremy Martin (USA), Yamaha; 6. Ben Townley (NZ), Honda; 7. Gautier Paulin (F), Honda; 8. Shaun Simpson (GB), KTM; 9. Valentin Guillod (CH), Yamaha; 10. Jeremy Seewer (CH), Suzuki; 11. Filip Bengtsson (S), Honda; 12. Julien Lieber (B), Yamaha; 13. Todd Waters (AUS), Husqvarna; 14. Michele Cervellini (I), Honda; 15. Harri Kullas (EST), Husqvarna; 16. Priit Ratsep (EST), Honda; 17. Rui Goncalves (P), Husqvarna; 18. Pascal Rauchenecker (A), KTM; 19. Nick Kouwenberg (NL), Honda; 20. Davis Ivanovs (LT), Kawasaki. Ausgefallen: Henry Jacobi (D), KTM

MX2-Open-Finale (38 Fahrer gestartet, 34 im Ziel): 1. Romain Febvre (F), Yamaha; 18 Runden in 35:38,570 min; 2. Cooper Webb (USA), Yamaha, 3,133 sec zurück; 3. Marvin Musquin (F), KTM, 10,889; 4. Jeremy Van Horebeek (B), Yamaha; 5. Jeremy Martin (USA), Yamaha; 6. Dean Wilson (GB), KTM; 7. Glenn Coldenhoff (NL), Suzuki; 8. Tanel Loek (EST), Kawasaki; 9. Pascal Rauchenecker (A), KTM; 10. Jeremy Seewer (CH), Suzuki; 11. Dennis Ullrich (D), Suzuki; 12. Harri Kullas (EST), Husqvarna; 13. Luke Clout (AUS), Yamaha; 14. Günter Schmidinger (A), Honda; 15. Nick Kouwenberg (NL), Honda; 16. Jorge Zaragoza (E), Honda; 17. Thomas Kjer Olsen (DK), KTM; 18. Tokishi Tomita (J), Honda; 19. Dean Ferris (AUS), Husqvarna; 20. Cody Cooper (NZ), Honda. Ferner: 24. Andy Baumgartner (CH), KTM; 29. Henry Jacobi (D), KTM

MXGP/Open-Finale (39 Fahrer gestartet, 37 im Ziel): 1. Romain Febvre (F), Yamaha; 18 Runden in 35:29,211 min; 2. Ben Townley (NZ), Honda, 3,179 sec zurück; 3. Justin Barcia (USA), Yamaha, 4,708; 4. Evgeny Bobryshev (RUS), Honda; 5. Gautier Paulin (F), Honda; 6. Cooper Webb (USA), Yamaha; 7. Jeremy Van Horebeek (B), Yamaha; 8. Dean Wilson (GB), KTM; 9. Ken De Dycker (B), KTM; 10. Glenn Coldenhoff (NL), Suzuki; 11. Shaun Simpson (GB), KTM; 12. Todd Waters (AUS), Husqvarna; 13. Matiss Karro (LT), Honda; 14. Valentin Guillod (CH), Yamaha; 15. Tanel Loek (EST), Kawasaki; 16. José Butron (E), KTM; 17. Rui Goncalves (P), Husqvarna; 18. Dennis Ullrich (D), Suzuki; 19. Priit Ratsep (EST), Honda. Ferner: 28. Günter Schmidinger (A), Honda; 34. Günter Neurauter (A), KTM; 36. Andy Baumgartner (CH), KTM. Ausgeschieden: Max Nagl (D), Husqvarna

Nationenwertung (36 Teams am Start, 36 im Ziel): 1. Frankreich: Paulin, Febvre, Musquin, 14 Punkte; 2. USA: Barcia, Webb, Martin, 16; 3. Belgien: Lieber, van Horebeek, De Dycker, 56; 4. Estland: Loek, Kullas, Ratsep, 66; 5. Schweiz: Guillod, Seewer, Baumgartner, 67; 6. Niederlande: Coldenhoff, Kouwenberg, Bogers, 72; 7. Australien: Waters, Clout, Ferris, 77; 8. Neuseeland: Townley, Cooper, Lamont, 92; 9. Deutschland: Nagl, Ullrich, Jacobi, 97; 10. Österreich: Rauchenecker, Schmidinger, Neurauter, 103; 11. Spanien, 106; 12. Russland, 107; 13. Schweden, 108; 14. Italien, 113; 15. Dänemark, 118; 16. Portugal, 126; 17. Irland, 142; 18. Großbritannien, 33 (2 Fahrer); 19. Lettland, 97 (2 Fahrer); 20. Japan, 113 (2 Fahrer)  
Internet: www.mxgp.com

## NACHRICHTEN Kein Aufeinandertreffen Israel-Iran

MXoN Fast eine Sensation: Israel und Iran waren unter den 37 Ländern für das Nationencross in Ernée. Doch schon bei der Olympiade waren die beiden Länder nie gegeneinander angetreten. Und es gab auch bei der Team-WM kein Treffen. FIM-MX-Sekretär Dirk De Neve bestätigte, das beide Föderationen sich erst nach der üblichen Nennungsfrist gemeldet hatten. Die Israelis schieden schon vor dem B-Finale aus. MX2-Fahrer Ariel Dadia (30): «Zu Hause haben wir schon Glück, wenn wir fahren dürfen. Motocross eigentlich verboten.» Die Iraner entschuldigten sich am Samstag für ihr Nicht-Erscheinen: Zwei ihrer Fahrer hatten kein Visum erhalten.

## Alles klar bei der Team-WM bis 2021

MXoN Der Sechsjahresplan für die Austragung der Motocross-Team-WM steht fest: 2016 wird in Maggiora/I und 2017 in Glen Helen/USA gefahren. Die Bewerber für 2018/19 sind Matterley Basin/GB, Teutschenthal/D und Assen/NL. 2020 werden die Rennen erneut in Frankreich ausgetragen, 2021 kommt wieder Maggiora in Italien zum Zuge. Also der Ort, wo Giuseppe Luongo im Jahre 1986 das erste Team-Großereignis auf die Beine gestellt hatte. ♦ AH

## KOMPAKT

Speedway-EM Die Polen Sebastian Ulamek, Damian Balinski und Dawid Lampart gewannen die Speedway-Paar-EM in Debrecen/H vor Russland und Tschechien. Dem deutschen Trio Kai Huckenbeck (13 Punkte), Tobias Busch (1) und Valentin Grobauer (5) fehlte nur 1 Punkt zu Bronze.

Speedway Team Cup In Herxheim gewann Güstrow (36 Punkte) den vorletzten Lauf vor Herxheim (33) und Brokstedt (26). Beste Fahrer: Mark Riss (Herxheim) und Michi Härte! (Güstrow), je 13 Punkte.

Enduro Edward «Eddi» Hübner wird auch 2016 weiter von KTM unterstützt und nimmt wieder an der gesamten Weltmeisterschaft teil. ♦ TS/RP

## NACHRICHTEN

## Jörg Tebbe erstmals Deutscher Meister

**Langbahn-DM** Das in Pfarrkirchen nachgeholte DM-Finale gewann zum ersten Mal der Dohrener Jörg Tebbe. Mit einem Sieg im Finale setzte er sich gegen den bis dato führenden Bernd Diener (Final-Vierter auf Robert-Barth-Motoren) durch. Stephan Katt (Final-Zweiter) wurde Dritter; Enrico Janoschka (Final-Dritter) wurde wegen einer Startband-Disqualifikation im letzten Vorlauf nur Gesamt-Vierter.

## National siegt Franz Kadlec weiter

**Trial-DM** Franz Kadlec baute mit einem Doppelsieg in Wildberg-Sulz und einer Siegesserie seine Chancen auf den Titel weiter aus. Am Samstag konnte Sascha Neumann weit abgeschlagen mit Jarmo Robrahn aufs Podium folgen, am Sonntag war Jan Peters Dritter. Auch Theresa Bäuml setzte ihre Siegesserie fort. ♦ AR

## Speedway-Bundesliga-Finale

## Reichen 6 Punkte?

**Im Kampf gegen die schwere Bahn kam der AC Landshut im ersten Bundesliga-Finale zu einem 46:40-Sieg gegen Stralsund. Doch werden 6 Punkte Vorsprung im Rückkampf reichen?**

Sturzopfer der schwierigen Piste waren u.a. Michael Härtel, Erik und Mark Riss (alle Landshut) sowie Wölbert, Haupt und Möser (Stralsund). Im letzten Finallauf (Landshuts Sieg war schon sicher), räumte Landshuts Bester Michael Härtel unabsichtlich Kevin Wölbert ab: «Es hat mich in einer tiefen Rille nach außen geschoben. Ich war nur noch Passagier und habe Kevin dann erwischt.» Beide Motorräder waren Schrott, Wölbert blieb glücklicherweise unverletzt. Landshut konnte zu großen Teilen einen Vorsprung



M. Härtel

halten und dann ausbauen. Doch als die Stralsunder in Heat 10 den überragenden Polen Patryk Dudek als Joker setzten und dieser gewann, war der Abstand auf 5 Punkte verkürzt.

Pleiten, Pech und Pannen spielten eine große Rolle: Smolinski fiel in Heat 2 aus, in Heat 12 wurde Mark Riss als Sturzverursacher disqualifiziert, im Re-run stürzte Bruder Erik an 2. Position. Am Ende konnten die «Devils» den 6-Punkte-Vorsprung mitnehmen. Am 3. Oktober werden in Stralsund wohl statt der Dänen Andersen und Michelsen Landshuts Galionsfiguren Renat Gafurov und Andzejs Lebedevs antreten. Doch die Vorpommern können ihnen dann Tobias Busch sowie einen weiteren Polen neben Dudek statt des Finnen Lahti entgegenzusetzen. ♦ TS

## SPEEDWAY-BUNDESLIGA / Resultate

**Finale 1, Landshut:** 26. September 2015, Bahnlänge: 393 m, Wetter: heiter, trocken.  
**1. AC Landshut 46 Punkte:** Hans Andersen 4+4, Mikkel Michelsen 10, Martin Smolinski 8+2, Michael Härtel 11, Erik Riss 9+1, Mark Riss 4  
**2. MC Nordstern Stralsund 40 Punkte:** Patryk Dudek 21, Timo Lahti 2+1, Mathias Schultz 4+1, Kevin Wölbert 7, Roberto Haupt 2, Dominik Möser 4

Nächster Lauf: 3. Oktober, Stralsund

Internet: www.speedwaybundesliga.de

## Enduro-DM Tuheim

## Im Sand wie zu Hause

Von ROBERT PAIRAN

**Enduro-Champion Dennis Schröter gewann beim siebten Lauf der Deutschen Enduro-Meisterschaft in Tuheim alle neun Sonderprüfungen und baute damit seine Führung in der Meisterschaft aus.**

Dass der als Sandspezialist bekannte Dennis Schröter auf seiner 300er-Husqvarna in Tuheim gewinnen würde, war weder aufgrund des Meisterschaftsverlaufes noch angesichts der Sonderprüfungen eine Überraschung. Der Cross-Test in der ehemaligen Sandgrube war dem Titelverteidiger wie auf den Leib geschnitten.

Dass der ebenfalls als Sandspezialist bekannte Davide von Zitzewitz auf den 2. Platz der Gesamtwertung kam und damit auch die E2-Klasse gewann, war nur folgerichtig. Doch Zitze-



D. Schröter

witz bekam unfreiwillige Unterstützung durch die Verletzung von Konkurrent Andi Beier, die sich dieser vor einer Woche zugezogen hatte. Eine angebrochene Kapsel am linken Daumen behinderte den Husqvarna-Fahrer. «Was letzte Woche eine halbe Veranstaltung ging, muss jetzt eben einen ganzen Event gehen», meinte Beier dazu und betrieb mit seinem zweiten Platz Schadensbegrenzung.

In der klassenübergreifenden Championatswertung verlor Beier seinen dritten Platz dennoch in der letzten Sonderprüfung an Eddi Hübner. Dieser hatte in der ersten Runde Probleme mit seinem Dämpfer, wechselte diesen aus und ging dann zum Angriff über. In der E1-Klasse hatte er am Ende sogar über eine Minute und vierzig Sekunden Vorsprung vor dem Zweitplatzierten Jonathan Rosse. ♦

## ENDURO-DM / Resultate

**Tuheim:** 26. September 2015, 3,5 Runden à 75 km; Wetter/Piste: warm/trocken.  
**Klasse Enduro I (6 Fahrer gestartet, 6 gewertet):** 1. Edward Hübner (KTM) in 46:20,62 min; 2. Jonathan Rosse (CH/KTM) +1:42,69 min; 3. Tim Apolle (Husqvarna) +2:37,30; 4. Christian Täufer (GasGas); 5. Max Handke (Husqvarna); 6. Daniel Hänel (Kawasaki)  
**Stand (nach 7 Wettbewerben):** 1. Hübner, 175 Punkte; 2. Rosse 148; 3. Hänel 127; 4. Martin Kradorf (KTM) 82; 5. Sascha Eckert (TM) 79; 6. Derrick Görner (Husqvarna) 66; 7. Täufer 59; 8. Maik Schubert (KTM) 41; 9. Apolle 40  
**Klasse Enduro II (12 Fahrer gestartet, 10 gewertet):** 1. Davide von Zitzewitz (KTM) in 45:36,87 min; 2. Andreas Beier (Husqvarna) +54,43 sec; 3. Marco Neubert (Honda) +1:36,74 min; 4. Nick Emmrich (Husqvarna); 5. Nico Rambow (KTM); 6. Bruno Wächtler (KTM); 7. Markus Ludwig (GasGas); 8. Kai-Arne Petruck (Sherco); 9. Andy Pitsch (Husqvarna); 10. Christoph Thormae (KTM)  
**Stand (nach 7 Wettbewerben):** 1. Von Zitzewitz, 169 Punkte; 2. Beier 158; 3. Emmrich 122; 4. Neubert 114; 5. Sascha Meyhoff (Beta), 108; 6. Wächtler 105; 7. Rambow 89; 8. Ludwig 77; 9. Petruck 72; 10. Pitsch 70  
**Klasse Enduro III (13 Fahrer gestartet, 10 gewertet):** 1. Dennis Schröter (Husqvarna) in 44:58,69 min; 2. Björn Feldt (KTM) +02:01,32 min; 3. Christian Weiß (KTM) +2:38,66; 4. Tilman Krause (Beta); 5. Paul Rossbach (KTM); 6. Gerrit Helbig (KTM); 7. Pascal Springmann (Beta); 8. Marc Neumann (KTM); 9. Maik Scheffler (Husqvarna); 10. Maik Gruhne (KTM)  
**Stand (nach 7 Wettbewerben):** 1. Schröter, 175 Punkte; 2. Feldt 148; 3. Weiß 146; 4. Rossbach 116; 5. Lindner 90; 6. Springmann 89; 7. Neumann 88; 8. Helbig 84  
**Enduro-Championat:** 1. Schröter in 44:58,69 min; 2. Von Zitzewitz, +38,18 sec; 3. Hübner, +1:21,93 min; 4. Beier; 5. Feldt; 6. Neubert; 7. Weiß; 8. Emmrich; 9. Rosse; 10. Krause  
**Stand (nach 7 Wettbewerben):** 1. Schröter, 524 Punkte; 2. Von Zitzewitz 490; 3. Hübner 466; 4. Beier 456; 5. Feldt 420; 6. Weiß 417; 7. Emmrich 369; 8. Rosse 353; 9. Neubert 341

Nächster Lauf: 10. Oktober 2015, Zschopau

Internet: www.enduro-dm.de

## Supermoto-DM Stendal

## Das doppelte Flottchen

Nachdem mit Lukas Höllbacher der neue Meister schon beim letzten Lauf gekürt worden war, ging es in Stendal noch um die Plätze in der Meisterschaft. Gleich im 1. Lauf sicherte sich Andre Plogmann mit Platz 3 den Vizetitel: «Ich bin schon mit etwas Sicherheit ins Rennen gegangen, aber ich bin ja nicht zum Blümchenpflücken hier.» Das hatte er zum Glück im 1. Lauf erledigt, denn in Lauf 2 kam der Suzuki-Pilot nicht vom Start weg. Dann bremste er das Motorrad aus und musste dem Feld hinterherfahren.

In beiden Läufen ging zunächst Lukas Höllbacher in Führung. Doch im 1. Lauf beendete ein Plattfuß sein Rennen vorzeitig, und Husqvarna-Teamkollege Markus Class konnte den Lauf gewinnen. In Lauf 2 wehrte sich Höllbacher erneut in Führung liegend nicht gegen seinen Teamkollegen und beide brachten im Formationsflug die ersten beiden Plätze nach Hause.

Das gefiel nicht jedem, denn der noch DM-Dritte Markus Volz kämpfte sich in einem Endspurt noch auf Platz 4, aber hatte danach einen Punkt weniger als Class. Der hatte durch das Manöver seines Teamkollegen die volle Punktzahl kassiert und kam dadurch auf den 3. Meisterschaftsrang. ♦ RP



Im Formationsflug: Meister Höllbacher und DM-Dritter Class

## SUPERMOTO-DM / Resultate

**Stendal:** 27. September, 8. DM-Lauf, Wetter/Piste: sonnig, warm/trocken.  
**S1, Lauf 1:** 1. Markus Class (D/Husqvarna), 14 Runden in 18:02,237 min; 2. Rudolf Bauer (A/KTM), +4,516 sec; 3. Andre Plogmann (D/Suzuki), +5,136 sec; 4. Markus Volz (D/Husqvarna); 5. Manuel Hagleitner (A/KTM); 6. Petr Vorlicek (CZ/Suzuki); 7. Robert Gättinger (A/KTM); 8. Philipp Prestel (D/KTM); 9. Michael Herrmann (D/Suzuki); 10. Dirk Spaniol (D/Suzuki); 11. Steffen Schmid (D/KTM); 12. Steffen Albrecht (D/Husqvarna); 13. Jan Deitenbach (D/Suzuki); 14. Jean-Marc Gaillard (B/Honda); 15. Toni Krettek (D/Suzuki)  
**S1, Lauf 2:** 1. Class, 14 Runden in 17:58,989 min; 2. Lukas Höllbacher (A/Husqvarna), +0,560 sec; 3. Bauer, +13,633 sec; 4. Volz; 5. Vorlicek; 6. Hagleitner; 7. Prestel; 8. Herrmann; 9. Gättinger; 10. Albrecht; 11. Spaniol; 12. Schmid; 13. Kai Vogt (D/Suzuki); 14. Deitenbach; 15. Simon Vilhelmsen (DK/TM)  
**Endstand nach 8 Läufen:** 1. Höllbacher, 315 Punkte; 2. Plogmann 263; 3. Class 236; 4. Volz 235; 5. Bauer 205; 6. Vorlicek 198; 7. Hagleitner 193; 8. Herrmann 176; 9. Gättinger 168

Internet: www.supermotoidm.de

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Aston Martin

Virage, Vanquish - 0172/2524631 H

## Audi

Suche Audi RS 2 Avant, Urquattro 20V, Sportquattro kurz, bitte alles anbieten. Tel. 0178/5010645

www.sparleasing24.de H

## BMW



TV/DVD auch während der Fahrt, für alle BMW-Modelle! Vor-Ort-Service! 0700/22022011, www.digitaletechnik.de H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

Mehr Leistung -  
weniger Verbrauch!

**CHIP4POWER**

www.chip4power.de

BMW 320d F30/F31 (Serie: 135 kW/184 PS/380 Nm) + ca. 22 kW/30 PS an Leistung und + ca. 70 Nm an Drehmoment samt V-max. Aufhebung! Mehr als 70 Stützpunkte in Europa - einer ist bestimmt auch in Ihrer Nähe! Kostenfreie Hotline: 0800/2447476 H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H



BMW Z8 Roadster, unfallfrei, absolut neuwertiger Zustand, 234 kW (400 PS), 3/2002, 36000 km, titansilber-metallic, Vollleder rot/schwarz, deutsches Fzg., Buch usw., 259.000,- €. Tel. 0172-2855205

**JETZT SCHWENKBARE KUPPLUNG** für 3er -4er -5er inkl. fachgerechter Montage u. Codierung für ab 920,- €. Tel. 09933/902023, www.kupplung-vor-ort.com H

Suche M1, Z1, Z8, M3, 6er. 0761/703400 H



M635 CSi Kompressor, EZ 1987, 163000 km, Motor 55000 km, 351 kW (477 Prüfstands-PS), schwarz-met., Bilstein, MK-Alus, Sinterkupplung, Sperrdifferential, Sportbremsen, ABS, Domstreben, Semi-Slicks, Klima, Schiebedach, Leder, CD-Radio u.v.m., 54.900 - €. Chiffre 3605907 mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 28968

Suche M1, Z1, Z8, M3, 6er. 0761/703400 H



BMW Z8 Roadster, unfallfrei, absolut neuwertiger Zustand, 234 kW (400 PS), 3/2002, 36000 km, titansilber-metallic, Vollleder rot/schwarz, deutsches Fzg., Buch usw., 259.000,- €. Tel. 0172-2855205

Suche BMW Isetta auch unvollständig bzw. reparaturbedürftig sowie Ersatzteile. Tel. 0176/98227445

www.sparleasing24.de H

## BMW Alpina



B6 Biturbo Cabrio "VOLL" UPE 169.200,- €, EZ 10/2012, NUR 4200 km!! Alpina blau matt/Vollleder Bi-Color elfenbein/enzian, 94.998,- €. Jörg Fritsche Automobile, Feldbrandstraße 7, 65207 Wiesbaden, Tel. 0611-2048878, www.JF-Auto.de H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28922

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

## Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

## Cobra

Größte Cobra-Ausstellung Deutsch. Tel. 02947/611, www.cobra-classics.de H

## Ferrari

355 Spyder, EZ 06.2000, 32000 km, Topzust., viele Extras, ZR neu, FP 109.000,- €. Tel. 0172/6826307

Gebrauchteile für 328/348/355/360/360 CH/550. www.ub-unfallwagen.de H



Ferrari 458 Spider, EZ 6/2012, 5500 km, 419 kW (570 PS), rot, Leder, Navi, NR-Fzg., der Ferrari ist mit einem km Stand von 5500 in einem neuwertigen Zustand, 197.000,- €. T. 0231/515006, 0175/2210692, info@buschke-baustoffe.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28869

## Jaguar

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

## Lamborghini

Jalpa gesucht. 0171/4167106 H

Suche Unfall-Lambo, auch Brand/Wasser/Totalschaden + Teile, seriöser Barzahler, bitte alles anbieten. Danke! 0171-6006666

## Land Rover



Landy Defender Kinderjeep, EZ 12/2014, 5 km, 5 kW (7 PS), rot, 2450,- €. Tel. +49(0)176/63373466

## Lexus



LEXUS! Neu und gebraucht kauft man bei Auto Lackas GmbH. 0281/95295-55, www.lackas.de H

## Lotus

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

## McLaren

www.mclarenf1.de H

## Mercedes

SUCHE R129 300 SL-24, weiss, Polster Stoff schwarz, Schaltgetr., Originalzustand, guter Zust. kaymel@web.de



SL 350, AMG-Styling, AMG-Line, EZ 2/14, 15500 km, 306 PS, grau, Leder nappa, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., Sportfahrwerk, KEYLESS-GO, CO-MAND Online, Aktiv-Multikontursitz-Paket, Panorama Variodach, VB 74.900,- €. 00491702029128, gerhard\_sturm@gmx.de mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28919

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



www.varex.com

... SLS- / G-PARADE: Wir kaufen an! ... Kfz-Handel am Tegernsee ..... Tel. 08022/6607080 ..... H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28948

www.sparleasing24.de H

„mehr im Web: Nr. XXXXXX“ unter www.automarkt.auto-motor-und-sport.de

## Mercedes

Anhängerkupplungen für alle Mercedes zum Top-Preis. Auch AMG-Paket, z. B. A-Klasse B49,- € inkl. Montage. Tel. 09933/902023, www.kupplung-vor-ort.com H



Mercedes Coupé SLS, unfallfrei, absolut neuwertiger Zustand, 420 kW (571 PS), 11/2010, 32500 km, imola grau-metallic, Vollleder schwarz, B&O und vieles mehr, 199.000,- €. Tel. 0172-2855205

CLS 63 AMG, EZ 4.10, 51000 km, sw./sw., 45.000,- MwSt. awb. Tel. 0178/7306978

VANSPO RTS.DE  
BY HARTMANN-TUNING



Vans - sportlich - einzigartig, VP Spirit HARTMANN V 250 Avantgarde, EZ 01/2015, ca. 13500 km, Aerodynamikpaket VP Spirit (Front-, Seiten-, Heck- und Dachspoiler), Sportfedersatz, Alu-Radsatz VOLA2 mit 245/45 R19 Conti (neu), Sportauspuff mit V8 Sound, Chiptuning, sehr gute AUSSTATTUNG! Alle Assistenten, AHK abnehm., Vollleder schwarz, 7-Sitzer, Burmester Soundanlage, Navi Comand online, 360° Kamera u.v.m. Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb.: 157 g/km, CO2-Effizienz: A, 75.450,- € (MwSt. awb.)

VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28960

500 SL (107), Bj. 89, 67000 km, 500 SL, Bj. 99, 31000 km, Porsche Carrera 4S, Bj. 97, 21000 km, Maserati Spyder GT, Bj. 02, 24000 km, FP 270.000,- €. Telefon E-0034/966866136

VANSPO RTS.DE  
BY HARTMANN-TUNING



EINZELSTÜCK "MetroLINE", HARTMANN Citan 111 CDI, EZ 06/2014, ca. 2500 km, Aerodynamikpaket MetroLINE (Front-, Seiten-, Heck- und Dachspoiler), Vollleder schwarz + Sportlenkrad, Sportfedersatz, 17" oder 18" Wunschfelge ist im Preis enthalten, Chiptuning, Klima und vieles mehr..., Verbr. l/100 km: in.orts 5,0; auß.orts 4,4; komb. 4,6; CO2 komb.: 119 g/km, CO2-Effizienz: B, 35.164,- € (MwSt. awb.)

VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28962

B200 CDI Sport + Nightpaket, EZ 07/2014, 19000 km, 100 kW (136 PS), weiß, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 26.500,- €. Autohaus Reitmeier GmbH & Co.KG, Münchener Strasse 40, 93326 Abensberg, Tel. 09443/911933, www.autohaus-reitmeier.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28888



SL 500 Cabrio, EZ 7/1996, 75000 km, 235 kW (320 PS), rot, Klima, 19.900,- €. Tel. 02762/600818, risuralph@yahoo.de  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28879

AMG GT + SLS auf www.autogalerie.de H

## Porsche

## Original PORSCHE

## Rückfahrkamera



www.digitaletechnik.de

nur echt mit dynamischen Leitlinien!  
Für 991, Cayenne, Panamera, Macan - auf Wunsch in Ihrem PZ. 0700/22022011 H

Porsche 356 Carrera 2 GT, Bj. 1962, sehr gut dokumentiert, Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H  
mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 29034

Su. 911/944, Unf. u. defekt. 06523/241 H



911 T 2.4 Targa, EZ 9/73, restauriert, dt. Fzg., Scheckheft, matching numbers, blutorange, 109.911,- €, Anzahlung mögl. + 10 weitere 911. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshäuser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28993

www.sparleasing24.de H

Porsche-Fan sucht CARRERA GT, 959, 918er unfallfrei, zum Kauf. Telefon 0172/5159727

Suche alle unfallfreien u. gepfl. Porsche, Barzahlung. 07949/782, Fax 940244 H



Sie suchen ihn. Ich habe ihn: Porsche Speedster 964 Bj. 1994, 90000 km, Classic Data Vollgutachten 2+, Tel. 07021/71400, herrmann.SHK@Arcor.de

Macan S Diesel, Vollausrüstung, 0 km, achatgrau-met., sofort verfügbar, noch keine Zulassung. Tel. 0176-81400600

Anhängerkupplungen inkl. Montage auf 2,5 Std. für Porsche Macan - Panamera - und Cayenne zum günstigen Festpreis. www.kupplung-vor-ort.com, T. 09933/902023 H



911 2.2 T Targa F-Modell 1971, 78300 km, schwarz, 5-Gang, Fuchsfelgen, Extras, 74.800,- €. EM Handelsagentur e.K., Donatusstr. 158, 50259 Pulheim (Köln-West), 02234-77231, www.em-handel.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 29058

Macan S Diesel, Vollausrüstung, 0 km, achatgrau-met., sofort verfügbar, noch keine Zulassung. Tel. 0176-81400600

## Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

## Renn/Rallye



Rennfahrerhelme - Ihr Lieferant und Importeur

Service & Vertrieb



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



www.indysport.de H



www.luetticke-motorsport.de H



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

www.Rennsportshop.com

## Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



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



mehrere TRAILER sofort VERFÜGBAR! www.trailertech.eu

## Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

## VW



Die Käferfarm-Viersen bietet an: Eine große Auswahl an originalen top gepflegten VW-Käfer Cabrios. Alle Fahrzeuge mit Vollgarantie! Des Weiteren bieten wir an: Ankauf Ihres gepflegten Cabrios, die Restauration, den Teileversand, die Reparatur mit Abhol-Service, das Oldtimerleasing. Sie können sich Ihr Wunschfahrzeug auch bei uns bestellen und restaurieren lassen. Telefon 02153/9108137, www.Kaefermarm-Viersen.de H

Golf 7 GTI DSG, MJ 14, 49000 km, 5-T., weiß, Navi, Xenon, Tel., MFL, Werksg., 22.500,-. Tel. 0174/8224966

## Service

## Abonnenten-Service &amp; Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/32068888

Fax 0711/182-2550

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

## Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart



Legendär: Die altherwürdige «Eau Rouge» und die «Raidillon»-Bergauf-Passage in Spa



Trackday Spa-Francorchamps

# Spa-Programm

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Nicht nur wegen der legendären «Eau Rouge» ist die F1-Rennstrecke von Spa-Francorchamps ein Mythos. Beim Trackday auf der Ardennen-Achterbahn lernte MSA-Redakteur Michael Bräutigam die Rennstrecke kennen.**

«Herzlich willkommen auf der besten Rennstrecke der Welt», begrüßt uns Ron Simons, dessen Firma Ron Simons Racing (RSR) den Trackday organisiert, zur Fahrerbesprechung. Die beste Rennstrecke der Welt? Ich muss an dieser Stelle zugeben: Ich selbst bin ein absoluter Nordschleifen-Fanatiker und zweifle ein bisschen an dieser Aussage. Ich habe ja (noch) keine Ahnung!

Trackdays – heute ist mein erster – an sich sind schon auf dem Papier eine schöne Sache.

Abseits von Tempolimits und Überholverboden einfach mal Vollgas geben. Die Grenzen des Autos und auch die eigenen kennenlernen. Unter Gleichgesinnten sein und «Benzin reden», wie es so schön heißt. Und irgendwie: Ja doch, Spa reizt. Ungeheuer sogar. Vor allem natürlich wegen dieser einen legendären Kurve, bei deren Namen Motorsportfans weltweit in Ehrfurcht erstarren und willenlos zu sabbern beginnen: «Eau Rouge».

## Wie Sie sehen, sehen Sie nichts

Eigentlich, so akademisch das jetzt klingen mag, ist es gar nicht die «Eau Rouge» selber, sondern die «Raidillon»-Kurve, die die wohl berühmteste Bergauf-Passage aller Rennstrecken auf diesem Planeten so besonders macht. Denn der Rechtschwung hinauf zur langen «Kemmel»-Geraden hat es in sich, wie uns bei der Strecken-

begehung klar wird. «Jetzt zeige ich Ihnen, was Sie nicht sehen können», leitet Simons kryptisch die Begehung der Kurvenpassage ein. Ups, man sieht ja wirklich nichts. Steht man unten, verläuft die Asphaltwand in den Himmel. Steht man oben und blickt entgegen der Fahrtrichtung, sieht man hinter dem Ausgangs-Kerb nur die Gerade von der «La Source» kommend.

Im Schweinsgalopp geht es über den Rest der Strecke. «Les Combes», «Bruxelles», «Rivage», «Pouhon». Auch Letztere, laut Simons die «zweitbeste Kurve der Welt», hat es in sich. Bergab ein kurzes, hartes Anbremsen und dann mit einem konstanten Lenkwinkel durch die Doppel-Links in Richtung «Fagnes».

«Stavelot», «Blanchimont», «Bus Stop», «La Source» – und schon ist die Runde vorbei. Dann mal los. Wer kein rennstreckentaugliches Straßenauto

sein Eigen nennt, kann bei RSR für einen Trackday eines von rund 100 Fahrzeugen anmieten. Ich darf heute für ein möglichst ganzheitliches Bild quer durch die Palette testen. Die ersten Runden ganz zahm mit einem Renault Mégane RS 265.

Nach der Einrollrunde erlebe ich meine «Eau Rouge»-Premiere. «Sie geht nicht voll, egal was eure Freunde euch sagen. Sie sind nicht eure Freunde», hatte Simons gewarnt. Und dann auch den entscheidenden Tipp gegeben. Fast die ganze Lenkarbeit geschieht am Punkt der stärksten Kompression. «Man muss ein kompletter Idiot sein, um dort Untersteuern zu bekommen», klingt es noch in meinen Ohren.

Mit gebremstem Schaum taste ich mich heran. Kompressionen kenne ich auch schon von der Nordschleife, aber was hier schon beim Rumrollen abgeht, ist Wahnsinn. Nach fünf Runden habe ich Vertrauen gefasst und

versuche es etwas forscher. Das Fahrwerk federt hart ein. Lenken. Am Kerb bleiben. Lenkung öffnen. Den Ausgang kann ich weiterhin nur erahnen.

Vom Beifahrersitz gibt mir Patrick Heinen einen Daumen hoch. «Das war super!» Patrick, ein Lotus-Kenner mit zwei Werkstätten für die britische Sportwagenmarke, ist mein Instruktor und feilt gemeinsam mit mir an der Ideallinie.

## Die bessere Coaching-Strecke

Ausgangs «Les Combes» und «Bruxelles» lasse ich mich noch nicht weit genug herausragen. Wird schon noch. Vielleicht mit dem nächsten Auto? Die Zylinderzahl verdoppelt sich auf acht: BMW M3. Der E92 ist schon eine andere Hausnummer. In die «Pouhon» bremsen ich einmal nicht genug runter, und schon drängt das entlastete Heck zur Außenseite, während der V8 die Vorderachse



Der Spa-Spezialist erklärt: RSR-Chief Ron Simons in der «Eau Rouge»



Großes Trackday-Feld: Viele Teilnehmer mit ihren unterschiedlichen Autos bei der Streckenbegehung



Felgte mit MSA-Mann Bräutigam an der perfekten Spa-Linie: RSR-Instruktor Patrick Helnen (l.)



Herausfordernd: Anfahrt zur schwierigen «Pouhon»-Doppel-Links

stür auf den Asphalt presst. Kurzes Gegenlenken, auch die Elektronik hilft, und weiter.

Mir wird schlagartig klar, warum Spa «besser» ist als die Nordschleife: Es gibt Auslaufzonen! Und sie sind asphaltiert. Selbst wenn man in dieser Situation die Kontrolle verlieren würde, es wäre genug Platz vorhanden. Auf der Nordschleife, die weniger selektiv und durch ihre Streckenlänge für Trackdays und speziell Coachings – die RSR auch anbietet – weniger gut geeignet ist, faltet man da doch deutlich schneller mal die Leitplanke.

Die nächste Steigerung: Porsche 911 GT3. Die aktuelle Generation des Zuffenhauseners ist zwar nur noch mit Automatik zu haben, aber über die Schaltwippen hat man immer noch genug Kontrolle. Was auffällt: Mit dem Mégane ging die schnelle Links vor der «Blanchimont» noch ohne Nachden-

ken voll. Mit dem Elfer überlegt man es sich zumindest kurz, ob der rechte Fuß nicht mal eben zucken sollte. Merke: Eine Rennstrecke ändert sich auch mit dem Auto!

Zum Abschluss geht es noch mal für drei Runden mit einem Nissan GT-R über das sieben Kilometer lange Asphaltband. «Eau Rouge» sitzt, und das hohe Gewicht des «Godzilla» sorgt für ordentlich Bewegung in der Bude, als der GT-R nach der Kompression wieder ausfedert. Nach insgesamt 18 Runden merke ich auch auf dem Rest der Strecke schon riesige Fortschritte bei der Linienwahl.

Zusammengefasst: Spa ist nicht nur eine Alternative zur vor allem in Deutschland heißgeliebten Nordschleife, sondern für Trackdays und Coachings vielleicht sogar wirklich die bessere Rennstrecke. Das muss auch ich als Ring-Verfechter neidlos anerkennen. ♦

## NACHGEHAKT BEI Ron Simons

(54/NL) Der Ex-Rennfahrer und Organisator von Trackdays, der die Szene seit Jahren kennt, über die typischen Trackday-Kunden, die aktuellen Trends und die Rate der Wiederholungstäter.



Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**?** Für wen sind Trackdays interessant? Für jeden. Man braucht kein schnelles Auto, um Spaß zu haben. Eigentlich braucht man gar kein Auto, da wir die Autos stellen können. Wir organisieren Trackdays, die für jedes Fahrerniveau und jede Geldbörse offen sind.

**?** Was ist denn die typische Kundschaft? Was die Leute beruflich machen, weiß ich nicht. Aber ein Durchschnittsauto wäre ein BMW M3. Es sind Leute, die nicht auf der letzten Rille und vielleicht auch nicht einen ganzen Tag

fahren, weil sie ihr Material selber bezahlen müssen. Ganz oben sind die Leute mit McLaren oder Ferrari, aber auf der anderen Seite auch Leute mit einem Renault Clio oder Toyota GT86. Bei uns soll jeder Spaß haben und auch jeder wohlfühlen.

**?** Woher kommt der Trend zu immer mehr Trackdays? Mit den ganzen Track-Versionen der Straßenausos sind heute mehr Fahrzeuge für Trackdays verfügbar als früher. Dazu ist man heute mit fast jedem Auto im 2. Gang auf illegaler Geschwindigkeit im Straßenverkehr. Außerdem

ist das Leben viel zu sicher geworden. Alles ist geregelt – aber auf der Strecke fühlt man, dass man lebt.

**?** Wie viele «Wiederholungstäter» gibt es? Das hängt stark davon ab, wo sie herkommen. 20 Prozent kommen aus Australien und Neuseeland, 20 bis 25 Prozent aus Nord- und Südamerika. Die meisten von denen kommen einmal oder einmal im Jahr. Aber die Leute aus Deutschland, Belgien, Frankreich – wenn die einmal die Strecke und unsere Organisation gesehen haben; dann kommen sie immer wieder.

## Namen &amp; Nachrichten

## Wiegen- und Wiesnfeste feiern

»» **Dominique Aegerter** Der Moto2-Pilot aus Rohrbach wird am Mittwoch, 30. September, 25 Jahre alt. Aegerter war bis zum Wochenende der einzige Fahrer, der an allen bisher abgehaltenen, 100 Moto2-Rennen teilgenommen hat. Doch nach seinem Sturz hat diese Serie ein Ende gefunden und auch der Geburtstag wird schmerzhaft ausfallen. Wir wünschen «Domi» gute Besserung.

»» **Dani Pedrosa** Der Honda-MotoGP-Werkspilot feiert am Dienstag, 29. September, seinen 30. Geburtstag. Der 125er-Weltmeister von 2003 und 250er-Weltmeister von 2004 und 2005 musste Riesenopfer für seine Karriere bringen, kein anderer Spitzenpilot musste solche Verletzungen wegstecken wie der 1,58 kleine Spanier.

»» **BMW** Zum sechsten Mal hat BMW am vergangenen Dienstag zahlreiche Sportler aus den Bereichen Lauf-, Motor-, Winter und Outdoorsport, unter ihnen die BMW-Markenbotschafter Katarina Witt (49), Leopold

Prinz von Bayern (72) und Alessandro Zanardi (48), zum «Wiesn Sport-Stammtisch» auf das Oktoberfest in München geladen. Zu den Olympiasiegern und Weltmeistern gehörten neben Zanardi auch Top-Stars aus dem Rennsport wie der vierfache Rallye-Vizeweltmeister Mikko Hirvonen, der 2016 in einem Mini die Rallye Dakar bestreitet, und die DTM-Champions Martin Tomczyk und Marco Wittmann bei ihrem letzten Termin vor dem DTM-Wochenende am Nürburgring. Wittmann liebäugelt tatsächlich noch mit seiner Titelverteidigung: «Wenn ich an diese Chance nicht glauben würde, dann wäre ich bei BMW Motorsport fehl am Platz. Ich liege zwar 42 Punkte hinter dem Spitzenreiter, aber in den letzten vier Rennen werden noch insgesamt 100 Zähler vergeben.»

Beim abwechslungsreichen und unterhaltsamen Rundgang über die Theresienwiese mit der Erkundung einiger Fahrgeschäfte und anschließender Einkehr in «Käfers Wiesenschänke» stand ausnahmsweise mal nicht das sportliche Gesche-

hen im Vordergrund. Eine besondere Beziehung zum Oktoberfest hatte Martin Tomczyk bereits im Video-Clip «BMW M Wiesn Drift» unter Beweis gestellt. Darin zeigt der Rosenheimer am Steuer des BMW M3 im legendären Münchner-Wirte-Design eine spektakuläre Driteinlage.

»» **Dieter Braun** Der 125er-Weltmeister von 1970 und 250er-Weltmeister von 1973 hatte am letzten Wochenende beim Hockenheim-Classic einen schweren Unfall. Der 72-Jährige war bei kaltem Wetter mit einem Yamaha-YZF-750-Superbike unterwegs, und offensichtlich waren die Reifen nicht ausreichend aufgewärmt gewesen. In der scharfen Linkskurve vor der Mercedes-Tribüne flog er mit einem Highsider ab und zog sich einen Trümmerbruch des Beckens zu. Am Donnerstag wurde er operiert und muss nun für eine ganze Weile im Krankenhaus bleiben. Ob und wann der beliebte und noch immer sehr schnelle Motorradfan wieder fahren kann, muss sich zeigen. Wir wünschen ihm rasche Genesung. ♦ IP/AW



Dominique Aegerter



Dani Pedrosa



Wittmann und Tomczyk

## LESERBRIEFE

Neben der Spur  
Zum Formel-1-GP von Singapur, MSa 40/2015

«I should have known that he is mental!» Jenson Button sprach in seiner typisch unterkühlten, aber auch selbstkritischen Art aus, dass Pastor Maldonado mal wieder «bescheuert» wäre, dass er die Kollision aber hätte erwarten können!

Noch heftiger «mental» war der «Spaziergänger» auf der Strecke, aber auch die Rennkommissare waren zumindest völlig orientierungslos: Nico Hülkenberg für den Crash mit Felipe Massa an der Boxenausfahrt zu bestrafen, Massa aber nicht, zeugt von Unvermögen! Das war für mich eher ein normaler Rennunfall ohne weitere (Straf-)Konsequenzen. Hülkenberg war auf der Rennlinie, Massa kam aus der Box, da hätte Massa zurückstecken müssen! Einfach «lupfen» hätte wohl für Massa gereicht, um direkt hinter «Hülk» einzufädeln. Mit genau diesem – auch für

Rennfahrer – normalen Verhalten hat Hülkenberg gerechnet! Aber an diesem Abend in Singapur waren eben etliche «neben der Spur», nicht nur Mercedes, die wohl ihr Auto viel zu hart für diesen langsamen und welligen Kurs abgestimmt hatten!  
*Hans-Werner Hansen, D-40476 Düsseldorf*

Eine Verpflichtung  
Zu «Renault ist zurück», MSa 40/2015

Die Motorsportnachrichten der vergangenen Wochen bescherten mir ein weinendes und ein lachendes Auge. Traurig stimmte mich die Einstellung der «World Series by Renault», und so fuhr ich mit etwas Wehmut am Wochenende des 19./20.9. zum Nürburgring und erlebte ein letztes Mal auf deutschem Boden diese Veranstaltung mit dem ganz besonderen Flair. Den erneuten werkseitigen Einstieg von Renault in die Formel 1 kann ich nur begrüßen. Eine Marke, deren

motorsportliche Anfänge und Erfolge bis zu den ersten Jahren des vergangenen Jahrhunderts zurückreichen, hat meiner Meinung nach beinahe eine Verpflichtung zum GP-Sport. Das Interview mit Toto Wolff (MSa 39) bestätigte mir, dass Herr Wolf seine Tätigkeit nicht nur mit großer Kompetenz ausübt, sondern seine Entscheidungen auch von einer hohen ethischen Warte aus trifft. Auch das ist möglich in der Fl. Glückwunsch an Mercedes – die Red-Bull-Führung könnte sich ein Beispiel nehmen.  
*Ingo Haltenberger, D-87616 Marktobderhof*

Ferienabwesenheit  
Zur Langstrecken-WM 2016, MSa 40/2015

Da hätte Herr Gérard Neuveu besser mal erst den Sommerferienkalender für Deutschland studiert. Vier Bundesländer im unmittelbaren Umfeld des Nürburgrings haben Sommerferien. Nach dem tollen Event in diesem

Jahr und unserem Sonntagsbesuch meinte meine Frau (ungelogen): «Nächstes Jahr aber Samstag und Sonntag». Wird wohl leider nichts draus – wir werden im Urlaub sein, wie wohl viele andere Fans auch.

*Hans Peter Schenk, D-42655 Solingen*

Ganz verbieten  
Zu «Die Geschichte mit den Flügeln», MSa 40/2015

Die Regelhüter der MotoGP sollten so schnell als möglich die Flügel ganz verbieten. Ich finde, dass der Rennfahrer das Motorrad beherrschen sollte, und nicht das elektronische Motorrad den Rennfahrer.  
*Henry Klössler, D-74321 Bietigheim-Bissingen*

## KONTAKT

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

## 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), Leopold Wieland (Chefredakteur)

## Sonderkorrespondenten:

Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffrer

## Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer  
Dänemark: Peter Nygaard  
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Babel, Georg Döbes, Andreas Göhring, Martin Grubler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhard Jost, Sven Kopt, Annette Laqua, Henrik Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Palfan, Achim Schlang, Ulf Simon, Stefanie Schlaika, Julius Tannert, Arno Wester, Anke Wiczorek, Michael Wolf  
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding  
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera  
Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat  
Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, Werner Schneider, Wolfgang Vlasaty

Schweiz: Jörg Kaufmann, Peter Wess

Spanien: Manuel Pecino  
Tschechien: Martin Straka  
USA: Mary Bionotti Mendez, Sarah Bohan

Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang, BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher, dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre Froidevaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan, Nikolai Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weisse, Jörg Wriessmann, Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard, Simona de Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

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

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 Rammis, Kai Feyerabend (Stv.)

Gesamtanzeigeneleitung Automobil:  
Markus Eiberger

Anzeigenleitung:  
Stefan Granzler  
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 Eiling  
ielrig@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:  
D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,  
Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

Vertrieb:  
DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau  
Erscheinungsweise:  
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

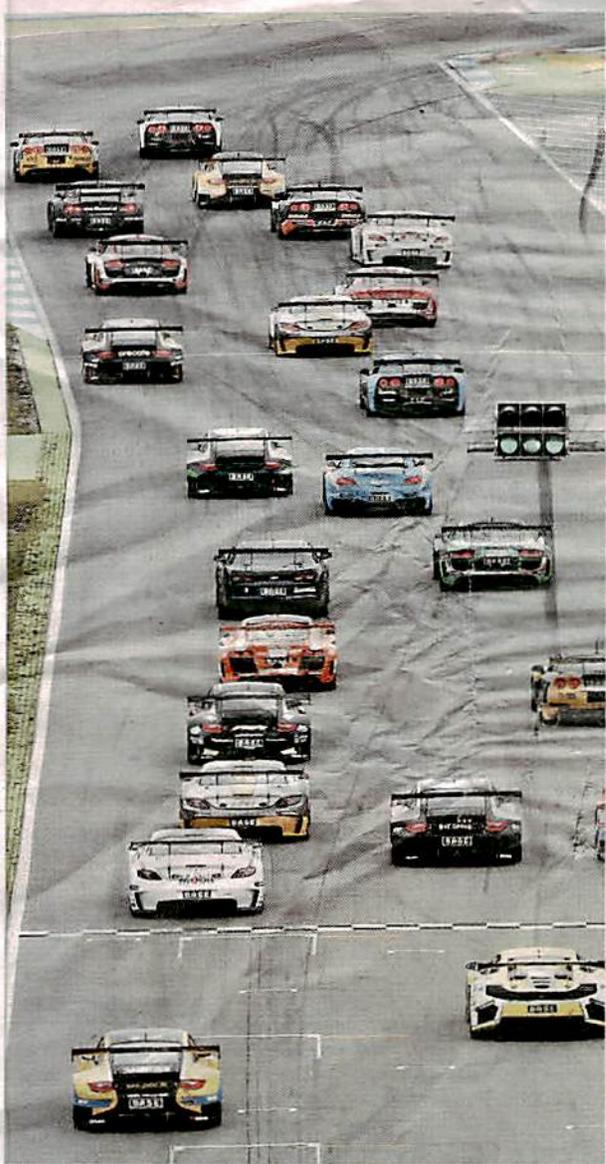
Einzelheft:  
2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)

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 Ki-

oskauf von € 60,00 (D), € 65,00 (A).

Abonnentenservice:  
Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,  
Telefax 07 11-182 25 50.

E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de  
© 2015 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



Auf zur letzten Runde: Das ADAC GT Masters in Hockenheim

## MOTORSPORT IM TV

### AUTOMOBIL

#### DIENSTAG, 29.9.

- 18.25 Rauno Aaltonen: 60 Jahre Motorsport (Doku.) **N24**
- 21.00 Tourenwagen-WM, Shanghai (RC), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 21.30 Tourenwagen-WM, Shanghai (RC), 1. Rennen (W) **EUROSPORT**
- 21.30 Tourenwagen-WM, Shanghai (RC), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 22.15 Tourenwagen-WM, Shanghai (RC), 2. Rennen (W) **EUROSPORT**
- 22.25 Porsche Carrera Cup, Nürburgring (D), 1. Rennen (Zus.) **SPORT 1**
- 23.00 WTCC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT**
- 23.00 Porsche Carrera Cup, Nürburgring (D), 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1**
- 23.30 Inside ERC: Magazin zur Rallye-WM **EUROSPORT**

#### MITTWOCH, 30.9.

- 0.00 World Series by Renault (Magazin), Le Mans (F), u. a. Formel Renault 3.5 **EUROSPORT**
- 1.00 Formel-3-WM, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
- 8.30 Inside ERC: Magazin zur Rallye-WM **EUROSPORT**
- 9.30 World Series by Renault (Magazin), Le Mans (F), u. a. Formel Renault 3.5 **EUROSPORT**
- 10.00 WTCC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT**
- 15.15 Rauno Aaltonen: 60 Jahre Motorsport (Doku.) **N24**
- 17.45 Tourenwagen-WM, Shanghai (RC), 1. Rennen (W) **EUROSPORT**
- 18.30 Tourenwagen-WM, Shanghai (RC), 2. Rennen (W) **EUROSPORT**
- 20.15 Formel 1, Suzuka (J), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

#### DONNERSTAG, 1.10.

- 12.40 Die goldenen Zeiten des Rallye-Sports (Doku.) **MOTORVISION TV**
- 21.45 Audi Sport TT Cup, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
- 22.15 Rallye-EM, Zypern-Rallye, Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

#### FREITAG, 2.10.

- 16.10 Die Rennlegenden: Speed (Dokumentation/Serie) **N-TV**
- 17.05 Die Rennlegenden: Alleskönner (Dokumentation/Serie) **N-TV**
- 19.30 Rallye-WM, Korsika-Rallye (F), Rennen/1. Tag (Zus.) **SPORT 1**
- 22.30 Rallye-WM, Korsika-Rallye (F), Rennen/1. Tag (Zus.) **SPORT 1+**

#### SAMSTAG, 3.10.

- 11.55 ADAC Formel 4, Hockenheim (D), 1. Rennen (live) **SPORT 1, SPORT 1+**
- 12.45 Rallye-EM, Zypern-Rallye, Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
- 13.00 ADAC GT Masters, Hockenheim (D), 1. Rennen (live) **SPORT 1, SPORT 1+**
- 13.05 Die Rennlegenden: Speed (Dokumentation/Serie) **N-TV**
- 14.05 Die Rennlegenden: Alleskönner

(Dokumentation/Serie) **N-TV**

- 15.15 International GT Open, Monza (I), 1. Rennen (live) **MOTORS-TV**
- 16.45, 22.30 United SportsCar/USCC, Braselton/Georgia/USA), Rennen (live) **MOTORS-TV**
- 17.15 ADAC Formel 4, Hockenheim (D), 2. Rennen (live) **SPORT 1**
- 19.30 Rallye-WM, Korsika-Rallye (F), Rennen/2. Tag (Zus.) **SPORT 1**
- 20.00 ADAC Formel 4, Hockenheim (D), 2. Rennen (W) **SPORT 1+**
- 21.00 NASCAR, Loudon/New Hampshire (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**
- 22.15 DTM, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

#### SONNTAG, 4.10.

- 0.05 Die Rennlegenden: Speed (Dokumentation/Serie) **N-TV**
- 1.00 Die Rennlegenden: Alleskönner (Dokumentation/Serie) **N-TV**
- 11.30 Rallye-WM, Korsika-Rallye (F), Rennen/2. Tag (Zus.) **SPORT 1+**
- 12.00 Rallye-WM, Korsika-Rallye (F), Rennen/3. Tag (live) **SPORT 1+**
- 13.00 ADAC GT Masters, Hockenheim (D), 2. Rennen (live) **SPORT 1**
- 13.30 International GT Open, Monza (I), 2. Rennen (live) **MOTORS-TV**
- 14.00 Blancpain GT Sprint Series, Misano (I), 1. Rennen (live) **EUROSPORT**
- 15.15 Rallye-WM, Korsika-Rallye (F), Rennen/3. Tag (Zus.) **SPORT 1**
- 15.30 ADAC GT Masters, Hockenheim (D), 2. Rennen (W) **SPORT 1+**
- 16.00 ADAC Formel 4, Hockenheim (D), 3. Rennen (live) **SPORT 1**
- 20.00 NASCAR, Dover/Delaware (USA), Rennen (live) **MOTORVISION TV**
- 20.15 Rallye-WM, Korsika-Rallye (F), Rennen/3. Tag (Zus.) **SPORT 1**
- 22.15 Motorsport Weekend (Magazin) **EUROSPORT**

#### MONTAG, 5.10.

- 20.00 NASCAR, Dover/Delaware (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

### MOTORRAD

#### DIENSTAG, 29.9.

- 10.30 Motocross-WM/GP der Nationen, Ernée (F), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 11.00 Motocross-WM/GP der Nationen, Ernée (F), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 11.45 Motocross-WM/GP der Nationen, Ernée (F), 3. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 16.00, 23.00 Motocross-WM/GP der Nationen, Ernée (F), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 16.30, 23.30 Motocross-WM/GP der Nationen, Ernée (F), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 17.15 Motocross-WM/GP der Nationen, Ernée (F), 3. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 22.15 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

#### MITTWOCH, 30.9.

- 0.00 Motocross-WM/GP der Nationen, Ernée (F), 3. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 0.30, 9.00 Motocross-WM/GP der Nationen, Ernée (F), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

#### DONNERSTAG, 1.10.

- 10.10 Motocross-WM/GP der Nationen, Ernée (F), 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 11.10 Motocross-WM/GP der Nationen, Ernée (F), 1. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 11.40 Motocross-WM/GP der Nationen, Ernée (F), 3. Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

#### FREITAG, 2.10.

- 8.35 Motocross-WM/GP der Nationen, Ernée (F), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

#### SAMSTAG, 3.10.

- 15.00 Superbike-WM, Magny-Cours (F), Superpole (live) **EUROSPORT**
- 18.00, 21.15 Superbike-WM, Magny-Cours (F), Superpole (W) **EUROSPORT 2**
- 20.00 Motocross-WM/GP der Nationen, Ernée (F), Rennen (Zus.) **SPORT 1**

#### SONNTAG, 4.10.

- 1.15 Superbike-WM, Magny-Cours (F), Superpole (W) **EUROSPORT**
- 10.30 Superbike-WM, Magny-Cours (F), 1. Rennen (live) **EUROSPORT**
- 11.30 Supersport-WM, Magny-Cours (F), Rennen (live) **EUROSPORT**
- 12.15 Superbike-WM, Magny-Cours (F), 1. Rennen (W) **EUROSPORT**
- 13.00 Superbike-WM, Magny-Cours (F), 2. Rennen (live) **EUROSPORT**
- 15.45 Superstock, Magny-Cours (F), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 22.15 Motorsport Weekend (Magazin) **EUROSPORT**

#### MONTAG, 5.10.

- 0.30 Superbike-WM, Magny-Cours (F), 2. Rennen (W) **EUROSPORT**
- 11.00 Superbike-WM, Magny-Cours (F), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 11.30 Superbike-WM, Magny-Cours (F), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 12.00 Superbike-WM, Magny-Cours (F), 1. Rennen (W) **EUROSPORT**
- 12.45 Supersport-WM, Magny-Cours (F), Rennen (W) **EUROSPORT**
- 13.15 Superbike-WM, Magny-Cours (F), 2. Rennen (W) **EUROSPORT**
- 21.00 Superbike-WM, Magny-Cours (F), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 21.45 Supersport-WM, Magny-Cours (F), Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 22.15 Superbike-WM, Magny-Cours (F), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

IM NÄCHSTEN HEFT / 6.10.2015

### AUTOMOBIL

Formel 1: Vor Russland-GP  
Rallye-WM: Korsika-Rallye  
GT Masters: Das Finale

### MOTORRAD

MotoGP: Hintergrund-Stories  
Superbike-WM: Magny-Cours  
Speedway-WM: Lauf in Toruń

### TERMINE

#### AUTOMOBIL

1.-4.10.	Rallye, Korsika-Rallye	WM	F
1.-3.10.	United Sports Car/USCC, Braselton/Georgia	USA	
3./4.10.	ADAC GT Masters, Hockenheim	D	
3./4.10.	ADAC Procar, Spa-Francorchamps	B	
3./4.10.	ADAC Formel 4, Hockenheim	D	
3./4.10.	Formel Renault NEC, Hockenheim	D	
3./4.10.	Truck-Racing, Jarama	EM	E
3.10.	VLN/Langstrecke, Nürburgring	D	
4.10.	Rallycross, Istanbul	WM	TR
4.10.	NASCAR, Dover/Delaware	USA	
4.10.	Blancpain GT Sprint Series, Misano	I	

#### MOTORRAD

3.10.	Speedway, Toruń	WM	PL
3./4.10.	Enduro, Réquista	WM	F
3.-9.10.	Cross Country, Marokko-Rallye	WM	MA
3.10.	Speedway/Bundesliga, Stralsund	DM	D
3./4.10.	Cross Country, Bühlerlann	DM	D
3./4.10.	Supersport, Ramsen	SM	CH
3.10.	Motocross, Kirchschlag	ÖM	A
3.10.	Speedway, Meißen	D	
4.10.	Superbike/Supersport, Magny-Cours	WM	F
4.10.	Moto3/Junioren, Navarra	WM	E
4.10.	Supersport/Nationen, Jesolo	WM	I
4.10.	Moto2, Navarra	EM	E

### DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächste Einsätze des DSK-Busses: 3./4. Oktober: ADAC GT Masters, Finale in Hockenheim; ADAC-DMC-Vossenack-Bergprüfung. Weitere Infos im Internet: [www.dskev.de](http://www.dskev.de)





Rodel-Legende und Eberspächer  
Markenbotschafter: Georg Hackl

**GEORG HACKLS WINTERTIPP:**

## **SATTE STANDHEIZUNGSRABATTE ZUM 40. JUBILÄUM VON MOTORSPORT AKTUELL**

Eberspächer und Georg Hackl gratulieren Motorsport aktuell zum 40. Jubiläum. Unser Tipp für Sie als Motorsportler? Gönnen Sie sich den Komfort einer Standheizung von Eberspächer! Denn die Zeiten, an denen Sie morgens früher aufgestanden sind, um Ihre Autoscheiben freizukratzen, sind endgültig passé. Ab jetzt heißt die Devise: einsteigen und sich wohlfühlen! Perfekte Rundumsicht genießen. Sicher ankommen. Und dabei noch die Umwelt und den Wagen durch den vorgeheizten Motor schonen. Eine Standheizung von Eberspächer ist kinderleicht bedienbar und in vielen Fahrzeugmodellen ganz einfach nachrüstbar. Schicken Sie Ihren Eiskratzer jetzt in den Ruhestand!

A WORLD OF COMFORT



150 YEARS OF  
INNOVATION  
SINCE 1965

**Eberspächer**

<sup>1)</sup> 100,- € Sofortrabatt bei Kauf und Einbau einer beliebigen Eberspächer Standheizung inkl. Zubehör vom 01.09.2015 bis einschl. 28.02.2016.

<sup>2)</sup> Weitere 50,- € Cash-back, wenn Sie online eine Produktregistrierung unter [www.eberspaecher-registration.com](http://www.eberspaecher-registration.com) durchführen und dort der Verwendung Ihrer persönlichen Daten zu Marketingzwecken zustimmen. Die Produktregistrierung mit Zustimmung kann auch unabhängig vom Sofortrabatt und außerhalb des angegebenen Aktionszeitraums gegen 50,- € Cash-back durchgeführt werden. Ihre Werkstatt wird Ihnen beim Kauf ein Informationsblatt zur Produktregistrierung aushändigen, auf dem ein Code angegeben ist, um bereits erfasste Angaben der Werkstatt zu Fahrzeug und Standheizung einfacher aufzurufen.