

MOTOR SPORT aktuell

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



Langstrecken-WM - Austin
Porsche: Bernhard
gewinnt weiter

S. 15



MotoGP - Interview
Rossi: «Das ist mein
WM-Fahrplan»

S. 30

Formel 1 / Super-Sieg von Vettel in Singapur, Mercedes nicht mal auf dem Podest

TOTAL VERRÜCKT

Überlegen wie lange nicht mehr gewann Ferrari durch Sebastian Vettel in Singapur einen Grand Prix. Teamkollege Räikkönen wurde Dritter. Bester Mercedes-Fahrer: Nico Rosberg nur auf Rang vier. Und WM-Spitzenreiter Lewis Hamilton schied im zweiten Silberpfeil aus: Turbo defekt. Was Vettel sich jetzt noch ausrechnet. Welcher Verdacht gegen Mercedes aufkam. **Ab S. 4**

**Jeden
Dienstag
neu**



**motorsport-
aktuell.com**

MotoGP
Márquez: Auch auf
Michelin schnell S. 29

Formel 1
Renault: Lotus wird
zum Werksteam S. 3

Superbike-WM
Jerez: Rea schon
Weltmeister S. 34



LIEBE LESER!

Und wieder mal ist es gutgegangen: Ein Zuschauer, der in Singapur während des Formel-1-Rennens auf die Piste vorgedrungen ist, wurde von keinem der rasenden Autos erfasst. Ähnlich irre Vorfälle haben wir 2003 in Silverstone und 2000 in Hockenheim erlebt. Auch da ist es zum Glück jeweils nur beim Riesenschrecken geblieben.

Wie sind solche Wahnsinnigen in Zukunft zu stoppen? Gar nicht! Wenn jemand um alles in der Welt ganz besonders auffallen will, dann schafft er das auch.

Also hilft nur noch besseres Beobachten der Piste. Was in Singapur gut funktioniert hat. Die Safety-Car-Phase wurde dort äußerst schnell eingeläutet.

Vorschnell dagegen und übertrieben für meinen Geschmack: Die Verwarnung gegen Ferrari, weil seine Mechaniker zum Siegerpodest mit ihren Fahrern drauf drängten und dabei in den Parc Fermé eindrangten. Jubeln darf nicht verboten, sondern der Parc Fermé muss verlegt werden. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



Leopold Wieland
Chefredakteur



CCTV

WER? Bei Redaktionsschluss noch anonymen Mann (GB)
WO? Singapur (SGP)

WAS? Betrunken ins Formel-1-Rennen gelaufen, mit seinem Handy gefilmt und nun in Haft



WER? Stefan Bradl (D)
WO? München (D)

WAS? Wie es sich für einen echten Bayern gehört, war der MotoGP-Pilot bei der Eröffnung des Oktoberfestes zünftig dabei



WER? BMW M6 GT3
WO? Frankfurt (D)

WAS? Der neue GT3-Rennwagen der Münchner auf der Internationalen Automobil-Ausstellung erstmals im Rennlook gezeigt

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- ! Formel 1: Renault zurück; WEC: 2016 auch Mexiko S. 3
- ! FORMEL 1 Ferrari nimmt silbernes Geschenk S. 4
- ! FORMEL 1 Mercedes total von der Rolle S. 5
- FORMEL 1 Sauber fährt jetzt schon für 2016 S. 6
- FORMEL 1 Interview mit Neuling Alex Rossi S. 10
- FORMEL 3 Giovinazzi-Sieg beim Masters S. 14
- ! LANGSTRECKEN-WM Porsche siegt weiter S. 15
- ADAC GT MASTERS Titelentscheidung vertagt S. 18
- BLANCPAIN Nissan am Ring Endurance-Meister S. 18
- 40 JAHRE MSA Rückblick Tourenwagen S. 23
- RALLYE-WM Ogier, der neue «Super-Séb» S. 27

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Fortschritte bei Michelin; Superbike-WM: So testet Reiterberger S. 29
- ! MOTOGP WM-Leader Rossi im Interview S. 30
- MOTOGP Nach Ducati auch Yamaha beflügelt S. 31
- ! SUPERBIKE-WM Rea in Jerez schon Champ S. 34
- LANGSTRECKEN-WM 14. Titel für Suzuki S. 36
- MOTOCROSS-WM Gajser MX2-Weltmeister S. 37
- LANGBAHN-WM Wie Riss den Titel verlor S. 39

PANORAMA

- TOP-JOURNALIST Jochen Luck wird 90 S. 44
- BOXENGEFLÜSTER Fanshop, Nachruf Peter Voncken, Leserbrief S. 46
- IMPRESSUM S. 46
- SERVICE Termine und TV-Programm S. 47

! = Titelseiten

Fotos Titelseite:

xpb

KONTAKT

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Formel 1

Renault ist zurück

Von MICHAEL SCHMIDT

Renault hat drei Tage vor dem GP Singapur zugeschlagen. Lotus wird der neue Werksrennstall der Franzosen. Mit Bernie Ecclestone sind nur noch Kleinigkeiten zu klären.

Es war eine schwere Geburt. Seit Anfang Juli verhandelt Renault mit Lotus. Das Ziel: die Rückkehr als Werksteam. Drei Tage vor dem GP Singapur gab die Konzernzentrale in Paris grünes Licht. Am Donnerstag wurde eine Absichtserklärung unterzeichnet. Renault kauft Lotus und bringt damit zum dritten Mal in der GP-Geschichte ein eigenes Team an den Start. Die ersten beiden Epochen dauerten von 1977 bis 1985 und von 2002 bis 2009. Höhepunkt waren die beiden WM-Titel 2005 und 2006.

Lotus kann aufatmen. Die Zukunft ist gesichert. Renault, Mineralölsponsor Total und Infiniti werden für eine gut gefüllte Kasse sorgen. Die Alt-



Letzter großer Höhepunkt in der F1-Historie von Renault: FIA-Gala 2006 mit Alonso und Briatore

lasten sind getilgt. Auch mit Bernie Ecclestone wurde ein Abkommen erzielt. Renault wird zu den privilegierten Teams zählen. Konzernchef Carlos Ghosn verpflichtet sich, dass Renault bis 2024

(mit eigenem Motor) an Bord bleibt. Dafür gibt es Bonusgeld. Um die Auszahlungsmodalitäten wird noch gefeilscht.

Sicher ist auch, dass der bisherige Chef Gérard Lopez an Bord bleibt. Wer den Posten

des Teamchefs übernimmt, ist noch unklar. Im Gespräch ist u.a. Alain Prost. Bei den Fahrern ist Pastor Maldonado fix. Romain Grosjean hat angeblich bei Grand-Prix-Neuling Haas angedockt. ♦

WEC

Mexiko neu dabei

Am Rande des Laufes in Austin wurde der Kalender der Langstrecken-WM für die nächste Saison vorgestellt. Dass mit Mexico City ein neues Rennen aufgenommen wurde und es 2016 neun statt acht Rennen gibt, freut sicher die Fans – doch die Freude bei den Aktiven hält sich in Grenzen. WEC-Chef Gérard Neveu scheint nahezu im Alleingang gehandelt zu haben.

«Unsere Planung basiert auf acht Rennen in einer Saison. Wenn der Kalender um eine weitere Veranstaltung erweitert wird, kann das nur unter der Voraussetzung erfolgen, dass diese Erweiterung kostenneutral erfolgt», zeigte sich auch Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich überrascht. ♦ RDB

Kalender Langstrecken-WM 2016

- 17. 4. 6h Silverstone (GB)
- 7. 5. 6h Spa-Francorchamps (B)
- 18. 6. 24h Le Mans (F)
- 24. 7. 6h Nürburgring (D)
- 4. 9. 6h Mexico City (MEX)
- 17. 9. 6h Austin (USA)
- 16. 10. 6h Fuji (J)
- 6. 11. 6h Shanghai (RC)
- 19. 11. 6h Bahrain (BRN)

40

**JAHRE
MOTORSPORT AKTUELL**



**RASANTE
GLÜCKWÜNSCHE
ZUM JUBILÄUM.**

ABT

WWW.ABT-SPORTSLINE.DE

Ferrari

Auf dem Silbertablett



Ungewohntes Bild: Zwei Ferrari (vorne Vettel) und zwei Red Bull biegen in die erste Kurve ein. Die Mercedes folgen mit Respektabstand auf den Plätzen 5 und 6

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Sebastian Vettel und Ferrari feierten in Singapur den dritten Saisonsieg. Ohne jegliche Gegenwehr von Mercedes. Der bisher so übermächtige Gegner war komplett von der Rolle. Und trotzdem glaubt niemand so richtig an eine Wende.

Ferrari siegt in Singapur. Und Mercedes kann nichts dagegen tun. Das hätte vor diesem Wochenende niemand für möglich gehalten. Selbst nach der sensationellen Qualifikationsleistung von Sebastian Vettel war man im Lager der Roten noch äußerst vorsichtig. «Die Formkurve ändert sich von Strecke zu Strecke. Singapur ist für uns ideal», meinte Ferrari-Teamchef Maurizio Arrivabene. «Aber wir dürfen nicht vergessen, dass erst Samstag ist.»

Auch Vettel traute dem Braten nicht. Zwar war seine Runde (sprichwörtlich) wie von einem anderen Stern, doch der Vorsprung auf Lewis Hamilton mit 1,415 Sekunden wirkte auf den viermaligen Weltmeister irgendwie befremdlich. «Ich weiß nicht, warum sich Mercedes so schwergetan hat», meinte Vettel, der sich

ausgelassen über seine 46. Pole-Position freute. «Bis Samstagmorgen habe ich noch gedacht, dass sie lediglich bluffen.»

Doch es war kein Bluff. Und Vettel musste auch im Rennen keinen der beiden Silberpfeile fürchten. Vom Start weg diktierte er das Geschehen. Schon nach einer Runde lag er drei Sekunden vor Daniel Ricciardo im Red Bull. In diesem Stil ging es zwar nicht weiter, aber Vettel hatte stets alles unter Kontrolle. Das bestätigte auch sein ehemaliger Teamkollege. «Wir hatten etwa dieselbe Pace. Vielleicht hätte es bei einem normalen Rennverlauf eine Chance gegeben, Seb anzugreifen. Aber die Safety-Car-Phasen spielten ihm in die Karten. Sie kamen beide so, dass sie die Taktik vorgaben.»

Zuschauer löst SC-Phase aus

Die erste Safety-Car-Phase hatte ihren Auslöser in einer Kollision zwischen Nico Hülkenberg und Felipe Massa. Der Williams kam aus der Box und wurde von «Hülk» regelrecht überfahren. Noch während des Rennens fällten die Stewards eine Entscheidung: Hülkenberg wird am kommenden Sonntag in Japan drei Startplätze nach hinten versetzt. Massa traf keine Schuld.

«Wo hätte ich denn hingehen sollen», meinte der Brasilianer.

Weil auf der Strecke zu viele Karbonteile lagen, wurde aus einer virtuellen Safety-Car-Phase in Runde 16 eine «echte» mit Bernd Mayländer als Pacemaker. Vettel, Ricciardo, Räikkönen und die Silberpfeile hatten da schon ihren Stopp absolviert. Die Reihenfolge blieb unverändert. Bis auf Daniil Kvyat. Der Russe hatte Pech. Er kam eine Runde zu früh an die Box und fiel hinter die Mercedes zurück.

Bei der zweiten Safety-Car-Phase war Hamilton schon nicht mehr im Rennen (s. rechte Seite). Doch auch die kam im idealen Boxenstoppfenster in Runde 36. Der Grund dafür war außergewöhnlich. Ein «Fan» (in Wahrheit war es ein betrunkenen 27-jähriger Engländer) hatte sich auf die Strecke «verirrt». Vettel war einer der Ersten, der ihn bemerkte. «Das ist nicht unbedingt das, worauf du nach einer Kurve zufahren möchtest», sagte Vettel und fügte scherzhaft hinzu: «Er hätte sich wenigstens was Lustiges anziehen können.» Wieder ernst meinte der Ferrari-Pilot: «Man kann hinterher darüber lachen, aber solche Aktionen sind brandgefährlich.»

Der Mann, der laut Vettel noch an seinem Handy herumspielte, verschwand nach wenigen Sekunden wieder in einem der Löcher im Zaun. Vettels Vorsprung war erneut dahin. Das schien den Wahl-Thurgauer aber nicht zu irritieren. Er hatte noch Reserven. Oder, wie er es formulierte: «Ich konnte Katz und Maus spielen.» Damit signalisierte er Ricciardo: Egal was du tust, ich kann noch zulegen. Doch Vettel musste gar nicht mehr aus seinem Ferrari SF15-T herauskitzeln. Er schaukelte seinen 42. Grand-Prix-Sieg souverän nach Hause.

Im Ziel erinnerten seine Worte an den Tag zuvor. «Ich weiß nicht, was Mercedes hatte. Wir haben nicht mit diesem Ergebnis gerechnet. Dass sich Mercedes auch im Rennen so schwertun würde, hat mich überrascht.» Von einer Wende will Vettel nichts wissen. Dass sein Rückstand auf Hamilton von 74 auf 49 Zähler geschmolzen ist, freut ihn natürlich. Aber überbewerten will er es nicht. Schon am Sonntag findet in Japan das nächste Rennen statt. Und dort werden die Karten wieder neu gemischt. «Wenn ich mir anschau, wie stark Mercedes im Schnitt in diesem Jahr

war, dann ist damit zu rechnen, dass sie weiterhin eine dominierende Rolle spielen», sagt Vettel.

Vettel sagt nicht Nein

Vettel wäre aber nicht Vettel, wenn er nicht doch noch eine klitzekleine Chance sehen würde. «Wir werden versuchen das Unmögliche möglich zu machen», richtet er eine Kampfansage an die Schwaben. «Wenn sie Probleme kriegen, werden wir versuchen, zur Stelle zu sein. Ich sage nicht Nein, wenn sie uns Geschenke machen.»

Bei noch sechs ausstehenden Rennen können noch maximal 150 Punkte geholt werden. Noch so ein Wochenende und Vettel ist in Schlagdistanz. Das weiß auch Arrivabene. Der lobte Vettel (und sein Team) über den Klee, ließ die Kirche aber gleichzeitig im Dorf. «Ich will keine Prognose aufstellen. Wir werden aber alles daransetzen, um vorne zu bleiben.»

Übrigens: Ganz perfekt verlief das Wochenende für Vettel dann doch nicht: Die Trinkflasche hatte bei Halbzeit des Rennens ihren Dienst quittiert. «Umso besser hat der Champagner auf dem Podest geschmeckt», lachte der jetzt viermalige Singapur-Sieger. ♦

Mercedes

Völlig von der Rolle

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Mercedes hat zum zweiten Mal in diesem Jahr vergeigt. Nach Ungarn stand auch in Singapur keiner der Sternfahrer auf dem Podium. Im Unterschied zu Budapest war Mercedes in Singapur aber völlig von der Rolle.

Von den letzten 32 Grands Prix hat Mercedes 26 für sich entschieden. In Singapur war man meilenweit von einem weiteren GP-Sieg entfernt. Sportchef Toto Wolff meinte noch vor dem Rennen: «Wir haben in Montreal schon einmal einen schlechten Start ins Wochenende erwischt. Aber damals haben wir den Rank dann doch noch gefunden.»

In Singapur, beim 13. WM-Lauf, fanden die Silbernen nie aus der Krise heraus. Die Laune im Mercedes-Camp war schon das ganze Wochenende im Keller. Doch nach dem Rennen hingen die Mundwinkel noch weiter nach unten. Lewis Hamilton musste wegen einer defekten Klemme zwischen dem Ladeluftkühler und dem Luftsammler aufgeben. Ihm fehlte die Boostpower. Nico Rosberg kam zwar ins Ziel, hatte aber mit der Vergabe der Podiumsplätze nichts zu tun. «Es ist nicht nur frustrierend, weil wir so langsam sind, sondern auch, weil wir es nicht verstehen. Das ist das Schlimmste», klagte der Deutsche.

Die Probleme mit den Reifen, von denen die Silberpfeile schon im Training eingebremst wurden, traten auch im Rennen auf. Ohne die beiden Safety-Car-Phasen wäre Rosberg wohl noch weiter hinten gelandet. «Wir haben Theorien, woran es

liegen könnte. Und wir machen Fortschritte. Aber es dauert noch», bittet der Pilot um Geduld. Dass das Phänomen in Japan erneut auftreten wird, wollte Rosberg nicht ausschließen. «Wir sind aber eher zuversichtlich, dass es wieder normal ist. Das war schon heftig dieses Wochenende.»

Dabei fing Rosbergs Sonntag schon vor dem Rennen schlecht an. Auf dem Weg in die Startaufstellung ging dem Vizechampion dreimal der Motor bei Startübungen aus. «Ich musste meine Startprozedur komplett ändern. Die normale Prozedur habe ich 150-mal geübt. Sich umzustellen, war von der Konzentration schwierig. Ich musste komplett was anderes machen. Der Start war entsprechend nicht optimal.»

Rosberg sah sich an 2014 erinnert. Damals wurde er von einem defekten Kabel innerhalb der Lenksäule gestoppt. «Das war fast wie letztes Jahr. Da stand ich auch am Ende der Box», schüttelte er nach dem Déjà-vu den Kopf.

«Das war schon heftig dieses Wochenende.»

NICO ROSBERG



schon positiv. Doch so wollte das Rosberg nicht sehen: «Ich bin überhaupt nicht zufrieden. Auf Platz 4 im Niemandsland anzukommen, ist ernüchternd.» Dass ihm Vettel in der WM-Wertung nun mit nur noch acht Punkten Rückstand auf die Pelle gerückt ist, lässt Rosberg dagegen kalt: «Ich schaue nur nach vorne. Ich möchte gewinnen. Ob zwei oder drei ist egal. Ich möchte auf die eins.»

Hamilton nahm den ersten Nuller in diesem Jahr nach außen hin gelassen(er) entgegen. «Ich fuhr auf den Prime-Reifen», meinte der WM-Leader, «und konnte locker mit den Jungs an der Spitze auf Options mithalten. Meine Pace war gut, als ich anfang, Leistung zu verlieren. Ich merkte, dass das Team so hart wie möglich arbeitete, aber diese Dinge passieren einfach manchmal.»

Abstruse Verschwörungstheorien

Der dramatische Absturz der Silberpfeile im Training brachte in einer Welt des Misstrauens viele abstruse Theorien auf den Plan. Zum Beispiel die, dass Mercedes freiwillig Leistung zurückdreht, damit das Gerede über die große Langeweile aufhört. Oder dass Bernie Ecclestone den bisherigen Alleinunterhaltern harte Reifen zuschanden lässt, wenn alle anderen auf weich fahren.

Den zweiten Verdacht unterbindet schon das Reglement. Pirelli weiß vorab nicht, wer welche Reifen bekommt. Die Italiener schicken eine Liste mit Seriennummern an die FIA. Die werden von Technik-Kommissar Jo Bauer nach dem Zufallsprinzip den einzelnen Teams zugewiesen. ♦



Riesenjubiläum über den dritten Saisonsieg: Vettel und seine Crew



Mercedes kam nur dank Safety Car zu Führungsrouden

KOMMENTAR

Die Formel 1 steht vor ihrer größten Bewährungsprobe



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Red Bull hat in der Formel 1 alles gewonnen, was es zu gewinnen gibt. In der Zeit von 2010 bis 2013 hat man 41 GP-Siege, 52 Pole-Positions und 2204 WM-Punkte geholt. Der Fahrertitel ging viermal in Serie an RBR. Und auch bei den Konstrukteuren hatte man viermal die Nase vorn. Mit der Umstellung auf das neue Hybrid-Reglement ist die Serie gerissen. Red Bull ist seither nur noch Mittelmaß. Und die stolzen Österreicher machten keinen Hehl daraus, wer schuld daran ist: Renault. Ob diese Schuldzuweisung gerechtfertigt war? Fakt ist: Renault hat seine Hausaufgaben nicht gut gelöst. Doch muss man deshalb gleich öffentlich mit dem Finger auf die Franzosen zeigen? Red Bull hat es getan. Immer und immer wieder. Die Trennung (zum Ende dieses Jahres)

war nur eine Frage der Zeit. Renault hat sich entschlossen, die Flucht nach vorne zu ergreifen (siehe S. 3). Und Red Bull? Das einstige Vorzeigeteam steht ohne Motorenpartner da. VW (mit Audi?) wäre frühestens 2018 bereit. Wenn überhaupt. Wie also soll diese Zeit überbrückt werden? Früher hätte es dafür ein Auffangnetz gegeben (z. B. Cosworth). Im modernen Hybrid-Zeitalter gibt es das nicht mehr. Das von FIA-Boss Jean Todt so vehement geforderte Motorenformat ist gescheitert. Wenn Red Bull aussteigt, geht auch Toro Rosso unter. Schlimmer noch: Das Mittel im Zirkus hält sich in Grenzen. Red Bull war immer gegen Kostenreduktionen. Das haben die kleinen Teams nicht vergessen. Die Formel 1 steht vor ihrer größten Bewährungsprobe.



Rosberg kassiert Hamilton: Dem WM-Leader fiel bei Halbzeit des Rennens die Boostpower weg

MOMENT MAL!

Es geht nicht überall

Vielleicht hat es mit der Unsicherheit zu tun, den die Dunkelheit bietet, und die so sehr in Kontrast steht zum sonstigen Leben im Stadtstaat Singapur. Der Sport macht die Nacht in Südostasien, wo sonst mit der letzten U-Bahn kurz vor Mitternacht das öffentliche Leben ermattet, zum Tag. Die Magie des Marina Bay Street Circuit, illuminiert durch 1300 Flutlichtblöcke, viermal so hell wie in jedem Fußballstadion, tut ein Übriges. Eine spektakulärere Kulisse könnte nur noch New York bieten. Bei fast 30 Grad ist der Fächer für den Tribünenbesucher Pflicht. Und die aufgedruckte Botschaft ist Programm: «Wir sind bereit, die Nacht leuchten zu lassen.»

Und das wollen immer mehr Fi-Veranstalter. In Bahrain hat der Versuch im Frühjahr schon ganz gut funktioniert, was angesichts der Temperaturen in der Steinwüste auch keine große Überraschung ist. Schon haben die Organisatoren des wackeligen Vorzeige-GP in Sotschi Pläne bekundet, auch in der Putin-Metropole im Dunkeln zu starten. Alexander Saurin, Vize-Gouverneur der Region Krasnodar, hat jedenfalls bereits eine Prüfung aus kommerzieller Sicht vorgenommen. Vor 2017, sagt der Funktionär, sei damit allerdings nicht zu rechnen. Je nach geschickter Auslegung des Rennkalenders könnte sogar eine Anlage um die Welt touren.

Aber wäre mit einem dauerhaften Schattenspiel überall auf dem Renn-Globus der Sache gedient? Oder würde diese Inflation nicht eher dazu beitragen, dem in Singapur so besonders reizvollen Kontrast viel von seinem Zauber zu nehmen? Vielleicht haben die Veranstalter in Südostasien

ja auch eine entsprechende Ausschlussklausel im Vertrag (weil auch der rivalisierende Nachbar Malaysia über einen Nachtstart nachdenkt). Abu Dhabi hat sich seinen Status als einziges Rennen, das in die Dämmerung führt, jedenfalls garantieren lassen.

Die ganze Formel 1 als Film noir aber bleibt – zum Glück – undenkbar. Bei aller willkommenen Exotik und aller Macht der Bilder – man stelle sich nur Mal vor, wie das auf

einer Traditionsrennstrecke wie in Spa-Francorchamps wirken würde (in Belgien sind ja immerhin die Autobahnen beleuchtet). Auch in Suzuka und auf dem Nürburgring wäre das sehr befremdlich. Es muss ja nicht alles kopiert werden. Melbourne hatte vor seiner Vertragsverlängerung, und im Duell mit Sydney ebenfalls, auf ein rasendes Lichtspieltheater spekuliert. Aber: Man muss sich das Ganze auch leisten können, womit die Öl-Staaten einen Standortvorteil haben. Und die Kataris, die bereits vor der Fi den Motorrad-GP erfolgreich unter einem Lichtermeer haben austragen lassen, lauern nur auf ihre Chance, auch den GP-Zirkus willkommen zu heißen.

Das große Vorbild Singapur hat auch in diesem Jahr wieder seinem Ruf als Überraschungs-GP alle Ehre gemacht. Das allein auf die Nacht zu schieben, wäre vermessen. Sicher verstärkt die Dunkelheit alle Empfindungen und macht dies für die Fahrer zur Herausforderung. Aber es gehört auch ein ungewöhnlicher und anstrengender Kurs wie der an der Marina Bay dazu. Und natürlich eine Stadt wie diese. Aber die überall aufzubauen, das würde dann doch zu weit führen.



Elmar Brümmer



Seit 2008 im WM-Kalender: Singapurs Nacht-Grand-Prix

Sauber

Der Rest der Saison

Von ELMAR BRÜMMER

Das Sauber-Update in Singapur brachte noch nicht die gewünschten Fortschritte. Dafür war der Stadtkurs auch nicht wirklich geeignet. Immerhin: Felipe Nasr holte erneut einen Punkt.

Zwei Stunden Rennen und mehr als 6000 Kurven über das ganze Singapur-Wochenende hinweg sind immer noch zu wenig, um ein abschließendes Urteil über den neuen Sauber-C34-Ferrari zu fällen, der mehr ist als ein Upgrade, aber noch kein ganz anderes Auto als jenes, das in Melbourne debütierte und auf Anhieb 14 WM-Punkte einfahren konnte. Es ist also ein Zwittler, denn die Stoffrichtung gilt einerseits noch guten Ergebnissen im aktuellen Rennjahr, vor allem aber zur Evaluierung des Potenzials für die

kommende Saison. «Alles, was wir an diesem Auto verändert haben, ist schon im Hinblick auf 2016 geschehen», sagt Teamchefin Monisha Kaltenborn über das Prinzip der späten, sehr späten Neueinführung. So wird der Rest der Saison zu einer Art Dauertestfahrt unter wechselnden Echtbedingungen: «Wenn man ein neues Konzept startet, muss man zunächst sehen, ob die Richtung stimmt, bevor man die Teile weiter entwickelt und produziert.»

Wie gesagt, Singapur ist kein echter Gradmesser, auch der wacker erkämpfte Ehrenpunkt von Felipe Nasr und Rang 11 von Marcus Ericsson nicht. Nasr war vor den weiteren Safety-Car-Wirren zwischenzeitlich sogar souveräner Achter. Immerhin, es ist das vierte Mal in Folge, dass ein Sauber die Top 10 erreicht. Versöhnlich, nachdem die Freitagbilanz von ei-

ner «guten Basis» und die am Samstag von «großer Enttäuschung» gehandelt hatte.

Singapur kein Gradmesser

Der Spatzwang, der nach wie vor in Hinwil herrscht, hat Teamleitung und Techniker vorgegeben, dass es nur eine einzige große Generalüberholung des ursprünglichen Konzepts geben kann – und nachdem Ferrari mit Ende des Sommers eine neue Motorenausbaustufe ausgeliefert hatte, schien der Stadtkurs in Südostasien das geeignete Terrain für einen ersten Reality-Check. Aufgrund der komplizierten Kurvencharakteristik nicht unbedingt die beste Strecke. Weshalb schon vor dem desaströsen Qualifikationsergebnis (beide Fahrer in der ersten Runde ausgeschieden) die Bitte um etwas Geduld kam: «Wir werden erst auf den kommenden Strecken

AUS DEM FAHRERLAGER

Von MICHAEL SCHMIDT und TOBIAS GRÜNER

Daniil Kvyat hat sich speziell auf die Hitzeschlacht in Singapur vorbereitet. «Ich habe in Lugano bei 30 Grad im Schatten im Wintermantel trainiert, war Joggen, Radfahren und in der Kraftkammer. Die Leute haben ganz schön blöd geschaut», erzählte der Russe.

◆◆◆ **Nico Hülkenberg** schwärmte von seinem ersten Besuch bei einem MotoGP-Rennen. «Es war eine spontane Entscheidung. AlpineStars hat mir ein Ticket besorgt.» Der Force-India-Pilot jettete nach Misano, um **Valentino Rossi** & Co zu sehen. «Ich habe das Rennen aus den Boxen verfolgt und bin jetzt ein kleiner MotoGP-Fan. Die Beschleunigung und der Sound sind abartig.»

◆◆◆ Als **Roberto Merhi** am Montag in den Flieger nach Singapur stieg, dachte er noch, dass er den Manor fahren würde. Nach der Landung erfuhr der Spanier, dass er durch **Alex Rossi** (s. Seite 10) ersetzt wird. Auch die FIA war auf den spontanen Platztausch nicht vorbereitet.

Merhi war für die offizielle Pressekonferenz eingeladen worden, wo der Pilot dann Fragen zu seiner Degradierung beantwortet «durfte».

◆◆◆ Wie sieht die finanzielle Situation bei McLaren aus? Sponsoren wie Santander und Johnnie Walker sollen 2016 wegfallen. Dazu gibt es wohl weniger Geld aus den Prämientöpfen. Wie die Lücke gefüllt wird, ist

noch nicht ganz klar. «Wir arbeiten hart an der Verpflichtung neuer Sponsoren», erklärte Teamchef **Eric Boullier**. «Zu 99 Prozent können wir schon bald etwas verkünden. Die Verluste aus den Prämieinnahmen müssen wir ausgleichen. Damit will ich aber nicht sagen, dass Honda dafür aufkommen muss.»

◆◆◆ US-Sänger **Pharrell Williams** war in Singapur zu Gast in der Box von **Lewis Hamilton**. Der Superstar gab am Rande

des Events ein Konzert. Hamilton zeigte ihm sein Auto aus der Nähe. Beide kennen sich bereits von Partys in Hollywood. Der größte Hit von



Hamilton mit Pharrell Williams

Williams heißt «Happy». Besonders happy sah Hamilton in Singapur nicht aus.

◆◆◆ **Max Verstappen** hat kurz vor dem Singapur-Rennen vertrat, dass er frisch verliebt ist. Seine Freundin ist niemand Geringeres als die Schwedin **Mikaela Ahlin-Kottulinsky**, die Enkelin des ersten Dakar-Siegers **Freddy Kottulinsky**. Motorsport wurde der schnellen Dame also in die Wiege gelegt. Sie ist selbst im Audi TT Markenpokal unterwegs.



McLaren-Teamchef Boullier

Wird zur Dauer-Testfahrt

NACHRICHTEN

Verzichtet Pirelli auf fünfte Mischung?

Reifen Die Formel-1-Teams streiten immer noch über den Reifentest in Abu Dhabi. Die letzte Version: Pirellis neuer Ultrasoft-Reifen wird nach dem Finale getestet. Noch nicht entschieden ist, wie intensiv. «Für einen Reifentyp reichen fünf Stunden», meint Force-India-Teammanager Andy Stevenson. Die kleinen Teams sind gegen den Test. Weil er sie 200000 Euro pro Tag kostet, Pirelli die Kosten aber nicht bezahlen will. «Wir müssen für unsere Reifen bezahlen. Warum sollen wir auch noch die Entwicklungskosten tragen?», fragt Stevenson. Kommt es zu keiner Einigung, wird Pirelli 2016 keine fünfte Mischung bringen. Oder die FIA ordnet den Test an. Das kann sie, wenn es Sicherheitsbedenken gibt.

Ron Dennis fordert Strafe gegen Ferrari

Haas Eigentlich war das Thema längst gegessen. Im Frühling hatte sich Mercedes bei der FIA beschwert, dass der neue US-Rennstall Haas F1 im Ferrari-Windkanal testet und auf diesem Weg Ferrari die Chance gibt, sich mehr Windkanalzeit zu erschleichen. Die FIA schickte einen Inspektor nach Maranello. Der meldete: Alles in Ordnung. Haas F1 und Ferrari halten sich an die Regeln. Bei der letzten Strategieguppen-Sitzung machte McLaren-Chef Ron Dennis ein altes Fass neu auf. Er forderte eine Bestrafung für Ferrari und erinnerte daran, dass die Italiener immer mit einem blauen Auge davorkämen, während er wegen einer Lappalie eine Strafe von 100 Millionen Dollar gezahlt hätte. Interessanterweise zählt McLaren neuerdings zu den Befürwortern eines Windkanal-Verbots.

Welches Konzept setzt sich durch?

Regeln Die Technikdirektoren treffen sich am 2.10. mit FIA-Rennchef Charlie Whiting. Dann wird entschieden, welches Konzept sich für das 2017er-Auto durchsetzt. Das von Red Bull oder das von FIA-Ingenieuren modifizierte mit schmalere Frontflügel, höherem Heckflügel und der Maximalfläche für die Bodenplatte zwischen den Rädern. Viele Teams würden das Projekt aus Zeitgründen am liebsten auf 2018 verschieben. «No Way», sagt Whiting. ♦ MS

sehen, wie es um das Potenzial des Konzepts bestellt ist.»

Das soll grundsätzlich mit einem weitaus größeren Arbeitsfenster ausgestattet sein als bisher – womit mehr Möglichkeiten zu anderen Abstimmungs- und Entwicklungsvarianten gegeben sein sollen. Was natürlich auch eine erhöhte Gefahr birgt, sich auf diesen neuen Wegen verirren zu können. Aber beim Schweizer Rennstall herrscht die Zuversicht vor, dass der neue Technikdirektor Mark Smith mit seinem Erfahrungsschatz die Dinge schnell und souverän aussortieren kann. «Eine ganz neue Denkweise» sieht Monisha Kaltenborn in dem Konzept verwirklicht, nachdem den Anfangserfolge die zwischenzeitliche Ernüchterung folgte, wieder in alte Grundproblematiken zurückgefallen zu sein. Bis diese aussortiert waren, hat es einige

Zeit gedauert, und die Endresultate der Überlegungen sollen dann im C35 im kommenden März zu sehen sein.

Es ist noch ein langer Weg bis dorthin, das hat der Nacht-GP gezeigt. Im Sauber-Jahresplan aber hatte man diese späte Aufholjagd schon früh terminiert – im Wissen, die Frühform gegenüber den Teams mit größeren Möglichkeiten nicht halten zu können. Immer noch wehte da auch das Pannennjahr 2014 nach. Und dann waren da die eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten, weil man bislang vergeblich auf einen Nachschlag aus dem Vermarktungstopf oder eine praktische Handhabe bei der Kostenreduktion durch den Automobilweltverband FIA wartet. «Wenn die Entwicklungsmöglichkeiten limitiert sind, kann man eben nicht zu jedem Rennen etwas bringen», verteidigt Rechnerin

Kaltenborn die ungewöhnlich lange Pause signifikanter Veränderungen am Auto über gut zehn Rennen hinweg. Bei diesem Plan musste man bleiben, auch wenn die Form im Frühsommer schon mal stark nach unten zeigte und in drei punktlose GP in Folge mündete.

Entenschnabel verschwunden

Die Runderneuerung des blaugelben Rennwagens wurde unter dem Flutlicht des Marina Bay Street Circuit auf den ersten Blick deutlich. Auffällig ist die neue Frontpartie. Wie schon Red Bull oder McLaren ist der lange Entenschnabel verschwunden, die Fahrzeugnase wurde entscheidend verkürzt. Dementsprechend musste der Frontflügel angepasst werden, auch die Luftleitbleche haben eine neue Anordnung bekommen. Wer vorne das Fahrzeugdesign ändert, muss das in der

Regel auch hinten tun. Hat Sauber getan: Der Heckflügel ist neu, der Diffusor wurde überarbeitet und die Motorenverkleidung liegt nun enger an. Das alles führt dazu, dass die Flaschenhalsform weitaus stärker wahrgenommen wird.

Die Motorendiskussion, ausgelöst vom verzweifelten Red-Bull-Poker, hat natürlich auch die Kundenrennställe erreicht. Die Möglichkeit, künftig günstiger an Leihaggregate zu kommen, die Sauber traditionell von Ferrari bezieht, ist natürlich verlockend. Aber die Leasingrate allein, die sich im Wunschdenken halbieren soll, birgt eine Tücke: Den günstigeren Preis wird es nur für ältere Ausbaustufen geben. «A- und B-Motoren in einem Starterfeld, das würde zu einer Wettbewerbsverzerrung führen», warnt Kaltenborn, die einmal mehr damit unglücklich ist, nicht genau zu wissen, was in der Strategiegruppe besprochen wurde.

Für sie ist es der einzige Weg für eine erfolgreiche Formel 1 der Zukunft, alle Beteiligten zusammenzubringen – und nicht, sie auseinanderzudividieren: «Am Ende mündet das dann alles noch in A- und B-Autos, weil irgendjemand günstige Gebraucht-Chassis anbietet.» Dass das Reglement das prinzipiell noch ausschließt (nur für den Überlebenskünstler Manor wurde zu Saisonbeginn eine Ausnahme gemacht), überzeugt sie nicht wirklich. Auch Außenstehende nehmen wahr, wie sich der ganze Rennzirkus momentan in einer Phase großer Machtverschiebungen zu befinden scheint, von denen aber noch niemand das Ausmaß und die Auswirkungen kennt. Die angeblich generelle Bereitschaft der Motorenhersteller, die Hybrid-Antriebsstränge günstiger abzugeben (die Rede ist von zwölf Millionen Euro), wird natürlich auch im schweizerischen Hinwil begrüßt, wo man weiter auf die Lieferungen aus Maranello setzt.

Ein anderer Sparplan wird von Sauber geübelt: Offenbar soll künftig aus Kostengründen die Windkanalnutzung (bislang maximal 25 Stunden pro Woche) stark eingeschränkt, wenn nicht sogar verboten werden. Die Ersparnis ist nicht nur im Zürcher Oberland, wo Sauber über einen der besten Windkanäle der Welt verfügt, umstritten. Umgekehrt muss stärker in die Simulationstechnik investiert werden. Der neue C34 ist in einer Kombination beider Techniken entstanden. ♦



Endlich wieder einmal in den Punkten: Felipe Nasr (10.) wartete seit Monaco auf seine nächsten Zähler



Zwei verschiedene Typen, die sich gut ergänzen: Ericsson und Nasr



Die neuen Sauber-Nasen

Team für Team - GP Singapur 2015

Mercedes: Nächste



Hamilton: Erstmals ausgeschieden in dieser Saison



Bottas: P5 und Bester mit altem Mercedes-Kundenmotor



Button: In der Startphase von Ericsson (links) überholt



Verstappen: Im Training zu-, im Rennen weggehört



Rossi: F1-Neuling, der sich in Singapur aber auskannte

MERCEDES 6 ROSBERG P4, 44 HAMILTON AUSFALL

Nach dem Motorschaden von Monza wurde in den W06 AMG Hybrid von Rosberg für Singapur ein neuer Motor samt neuem Turbolader, Generatoren (Wärme- und Kinetik-) eingebaut. Es war jeweils die vierte der in dieser Saison erlaubten Versionen. Beide Silberpfeile hatten zudem neue Getriebe im Heck. Nach den ersten beiden Plätzen im ersten Freien Training (FT1) für Rosberg/Hamilton lief nichts mehr bei den Dauersiegern. Sie kriegten auf dem Stadtkurs die Reifen nicht auf optimale Temperatur und fanden bis zuletzt nicht den Grund dafür. Der Wurm steckte im Abstimmungsmix von Radsturz, Vorspur, Bodenfreiheit, Federweg und Reifenluftdruck. Nur von den Startplätzen (SP) fünf und sechs gingen beide ins 13. Saisonrennen. Rosberg wurde im Rennen Vierter, Hamilton - bis dahin Viertplatzierte vor Rosberg - fiel erstmals aus in diesem Jahr. Sein Turbolader hatte noch vor Halbdistanz Druck verloren. Ursache war eine kaputtgegangene Klemme zwischen Ladeluftkühler und Luftsammler. **WM-Punkte/WM-Platz: 463/1.**

WILLIAMS 19 MASSA AUFGABE, 77 VALTTERI BOTTAS P5

Langsame Strecken wie in Monaco, Budapest oder jetzt in Singapur liegen den FW37 nicht. Da waren die «vielen neuen Teile», wie das britische Traditionsteam nicht näher erklären wollte, keine große Hilfe. Auch nicht die Batterie und Kontrollelektronik, die an beiden Wagen zum dritten Mal in dieser Saison erneuert wurden. Ebenfalls nicht das neue Getriebe im Massa-Auto. Beide Piloten kamen immerhin von Trainingsbeginn an gut zurecht, solange sie wenig Sprit im Tank hatten. Doch ihr Hauptproblem ließ sich bis zur Quali nicht lösen: Die Vorderreifen kamen zu langsam auf Temperatur, und die Hinterreifen verschlissen zu schnell an den an ihnen zerrenden Antriebskräften. Bottas holte SP7, Massa SP9 und haderte: Auf seinem einzigen für dritte Quali-Drittel (Q3) übrigen Satz weicherer Reifen («Supersoft») leistete er sich einen Schnitzer. Bei seiner Kollision mit Hülkenberg (Force India) gaben ihm die Kommissare keine Schuld. Bis zum Funkbefehl zum Aufgeben des Rennen (Getriebedefekt) fiel der Brasilianer bis auf P15 ab. **WM-Punkte/WM-Platz: 198/3.**

MCLAREN 14 ALONSO AUSFALL, 22 BUTTON AUSFALL

Am ersten Trainingstag probierten Alonso und Button an ihren MP4-30 verschiedene aerodynamische Pakete. Seinen achten Rang im FT2 bezeichnete Alonso als «ziemlich repräsentativ». Was P7 für ihn im FT3 zu bestätigen schien. Doch in der Quali reichte es für den Spanier nur zu SP12 und für Button zu SP15. Fraglich, ob sie wirklich viel weiter vorne gelandet wären, wenn sie ihre jeweils letzten schnellen Runden im Q2 nicht wegen des Mauerkusses von Sainz (Toro Rosso) hätten abbrechen müssen? Wohl kaum. Alonso kämpfte sich im GP bis auf P10. Dann stoppte ihn in der 34. Runde ein Getriebschaden. Button war zwischenzeitlich Siebter, geriet dann als Zehnter mit dem vor ihm «zubernden» Maldonado (Lotus) aneinander. Was einen weiteren Boxenstopp zwecks Frontflügelwechsels nötig machte. Das warf den britischen Ex-Weltmeister zurück bis auf P14. Doch auch den konnte Button nicht halten. Ebenfalls wegen Getriebedefektes beorderte ihn seine Crew nach 52 Runden an die Boxen zum vorzeitigen Feierabend. **WM-Punkte/WM-Platz: 17/9.**

TORO ROSSO 33 VERSTAPPEN P8, 55 SAINZ JR. P9

Bauliche Updates gab es, doch keine Infos darüber, um welche es sich dabei genau handelte. Den STR10 lag dieser eckige Stadtkurs an Singapurs Wasserfront. Besonders eindrucksvoll war das Debüt dort von Verstappen. Der Rookie aus den Niederlanden leistete sich das ganze Wochenende über keinen Patzer. Sainz, der andere FI-Neuling im italienischen Red-Bull-Team, streifte gleich zweimal mit einem Hinterrad eine Mauer: freitags im FT2 mit dem rechten, samstags im Q2 mit dem linken. Im Rennen bremsen bislang ungeklärte Motorprobleme die beiden Talente: Verstappen blieb auf seinem SP8 mit abgewürgtem Renault-V6-Turbo stehen und ging mit einer Runde Rückstand auf Aufholjagd. Bei der zeigte er großes Fahrkönnen, hatte aber ebensolches Safety-Car-Glück. Und kam wieder vor auf P8. Den sollte er kurz vor Schluss Sainz jr. überlassen, weil das Team für den auf seinen frischeren Supersoft-Pneus bessere Chancen sah zur Schlussattacke auf Pérez (Force India). Doch Verstappen sagte No!, behauptete so mehr als vier Punkte. **WM-Punkte/WM-Platz: 41/7.**

MANOR (MARUSSIA) 28 STEVENS P15, 53 ROSSI P14

Alex Rossi, der Ersatzfahrer, durfte endlich ran zu seinem ersten Renneinsatz. Anstelle von Merhi, dem das Sponsorgeld ausgegangen sein soll. Rossi war der erste US-Amerikaner in der Formel 1 seit Scott Speed 2007. Der theoretische Vorteil des Debütanten in Singapur: Durch seine GP2-Einsätze kannte Rossi im Gegensatz zu Teamkollege Stevens die Strecke. In der Praxis sah das anders aus: Rossi verstümmelte die rechte Flanke seines Vorjahres-Marussia MR04 im FT1, als er in der unter einer Tribüne herführenden Schikane von der Bahn rutschte. Stevens behielt mit dem 19. und vorletzten Startplatz vor Rossi teamintern die Oberhand in der Quali. Weil an beiden Wagen vor Ablauf von sechs hintereinander folgenden Rennwochenenden die Getriebe gewechselt worden waren, wurden Stevens und Rossi offiziell um fünf Startplätze nach hinten versetzt. Was für sie aber genauso die letzte Reihe bedeutete wie ohne Strafe. Am Start kam Rossi an Stevens vorbei, blieb vor ihm bis ins Ziel und wurde mit P14 Vorletzter. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/10.**

zum Vergessen

RED BULL 3 RICCIARDO P2, 26 KVYAT P6

Das Österreicher-Team mit Hauptsitz in England schaffte in Singapur mit einer alten Abstimmungs-taktik den Weg zurück ins Spitzentrio. Die Nasen seiner RB11 wurden tief nach unten gesenkt, das Heck weit nach oben gehoben. So standen die lila Boliden besser im Wind und produzierten den auf dem Marina-Bay-Kurs nötigen Abtrieb. Und: Wegen der kurzen Geraden fiel der PS- und Top-speed-Nachteil ihrer Renault-Triebwerke viel weniger ins Gewicht als anderswo. Kvyat ließ mit P1 im zweiten FT2 am späten Freitagabend aufhorchen. Vor allem, weil der Russe seine Bestzeit auf gebrauchten Reifen rausgefahren hatte. Nachdem Kvyat auch im FT3 die Oberhand hatte, drehte Ricciardo in der Qualifikation den Spieß um: SP2, zwei Positionen vor dem Teamkollegen. Seine Hoffnung, Leader Vettel (Ferrari) durch vorgezogene Boxenstopps den Sieg streitig machen zu können, wurde zerstört von den beiden Safety-Car-Phasen, wo alle wie üblich stoppten. Kvyat kosteten sie sogar zwei Plätze, die er an Rosberg und Bottas verlor. **WM-Punkte/WM-Platz: 139/4.**



Ricciardo: P2 in der Dunkelheit größter Lichtblick des Jahres

FERRARI 5 VETTEL P1, RÄIKKÖNEN P3

Bis auf Kleinigkeiten wurden die SF15-T in Asien an den Start gebracht. Räikkönens Zweiter Rang im FT2 ließ am Freitag eine Stunde vor Mitternacht das seit Monza gesteigerte Potenzial der roten Renner erstmals aufblitzen in Singapur. Am frühen Samstagabend war es dann nach dem FT3 für alle sonnenklar: Erster Vettel, Zweiter Räikkönen. Vettel schaffte dann auch in der Quali den ersten Platz. Es war seine erste Pole-Position für seinen neuen Arbeitgeber. Und es war seine 46. insgesamt sowie die erste für Ferrari nach 61 GP-Wochenenden. Räikkönen wurde mit satten acht Zehntelsekunden Rückstand auf Vettels Pole-Zeit Dritter hinter Ricciardo (Red Bull). Der Finne hatte beim Abbremsen und Einlenken «nicht das richtige Gefühl». Was bedeutete: Er vermochte kein Set-up zu finden, mit dem ihm seine Reifen bestmöglichen Grip hätten liefern können. Vor dem Start wurden am Getriebe des Räikkönen-Autos fünfter und sechster Gang überprüft. Im Rennen brachten Vettel und Räikkönen ihre Startpositionen dann völlig ungefährdet ins Ziel. **WM-Punkte/WM-Platz: 310/2.**



Räikkönen: Vor Vettel (rechts) nur mal im Training gelegen

FORCE INDIA 11 PÉREZ P7, 27 HÜLKENBERG AUSFALL

Mit Retuschen an Frontflügeln und Bremsbelüftungen tauchten die VJM08B im Stadtstaat Singapur auf. Im Wagen von Hülkenberg wurden Motor (4.), Turbolader (4.), Wärmegenerator (4.), Kinetik-generator (4.), Batterie (3.) und Kontrollelektronik (3.) erneuert. Obendrein spendierten die Inder ihrem Deutschen ein neues Getriebe. Bei Pérez beließen sie es bei neuer Batterie (3.) und neuer Kontrollelektronik sowie neuem Getriebe. Im Gegensatz zu den meisten Kollegen befand der Mexikaner nach dem ersten Trainingsabend, es sei nicht so quälend heiß wie in den Jahren zuvor gewesen. Als Elfter der Quali behielt Hülkenberg teamintern die Oberhand. Pérez erzielte Startplatz 13. In der ersten Rennrunde wären sie bei der Aufholjagd des Südamerikaners beinahe kollidiert. Zum Crash kam es für Hülkenberg dann mit Massa (Williams). Die Rennsheriffs sahen das so: Hülkenberg habe ihn von den Boxen kommen sehen und hätte ihm Platz lassen müssen: Strafe: Am nächsten Sonntag in Suzuka drei Startplätze weiter nach hinten. **WM-Punkte/WM-Platz: 69/5.**



Hülkenberg: Von Massa ausgehebelt und von FIA bestraft

LOTUS 8 GROSJEAN AUFGABE (P13), 13 MALDONADO P12

Beide E23 wurden jeweils mit neuem Getriebe in den 13. Grand Prix der Saison geschickt. Wegen Sensorproblemen musste Maldonado das FT1 früher als geplant beenden, wurde aber dennoch Zehnter. Grosjean, der am frühen Freitagabend allein den neuen Frontflügel probierte, war nur 14. «Zu viel Verkehr», gab der Franzose als Grund an. Ähnlich wie bei Williams passte den Autos von Lotus wie in Monte Carlo und Budapest auch in Singapur grundsätzlich nicht der langsame Streckencharakter. Unter diesen widrigen Umständen war SP10 von Grosjean eine echt starke Quali-Leistung. Und dementsprechend war Maldonados 18. Startplatz («Hauptproblem Gripmangel») keine große Blamage. Im Rennen kam Grosjean vor bis auf P8, verlor dann aber während der ersten Safety-Car-Phase dramatisch an Boden. Seine Zwei-Stopp-Strategie ging nicht auf, er fiel mit dem zu früh runtergeschrubbten dritten Reifensatz drastisch zurück. Um sein Getriebe zu schonen, gab er zwei Runden vor der Flagge auf, wurde aber noch gewertet. **WM-Punkte/WM-Platz: 50/6.**



Lotus E23: Weiter schwer einstellbar auf langsamere Strecken

SAUBER 9 ERICSSON P11, 12 NASR P10

Das neue Aero-Paket der beiden C34 war vollgepackt: mit kurzer Nase, darauf angepasstem Frontflügel samt Luftleitblechen darunter, überarbeitetem Diffusor und enger anliegender, also windschnittiger Motorhaube. Am ersten Trainingsabend konzentrierten sich beide Fahrer aufs Datensammeln mit den Upgrades. Ericsson bestätigte «grundsätzlich erhöhten» Abtrieb. Nasr wurde nach FT1 verwirrt, weil der nach einem Ausrutscher in Kurve 2 zu früh wieder eingesichert war. SP16 (Nasr) und SP17 (Ericsson) waren eine Enttäuschung. Vor allem für den Schweden, der im FT3 noch Rang zehn geschafft hatte. Mit zu dichtem Verkehr begründete Ericsson die Quali-Pleite. Nasr gab an, er habe seine Supersoft-Pirellis nicht so warm fahren können, dass sie bestmögliche Haftung boten. Im Rennen konnte der Brasilianer erstmals seit Monaco wieder Punkte beisteuern. Sein Zähler für P10 war Saubers vierter Punktgewinn in Folge seit Budapest. Ericsson warf die nach seinem ersten Reifentausch falsch eingestellte Bremsbalance zurück. **WM-Punkte/WM-Platz: 26/8.**



Saubers C34: Von vorne bis hinten aerodynamisch retuschiert

Alex Rossi: Der erste US-Boy in der Formel 1 seit Scott Speed 2007

Von ELMAR BRÜMMER

Alexander Rossi (23) ist der erste US-Amerikaner in der Formel 1 seit Scott Speed in der Saison 2007. Als Testfahrer war er in den Jahren 2013/14 für Caterham und Marussia im Einsatz. In dieser Saison bestreitet er die GP2-Serie mit Racing Engineering. Wir haben in Singapur mit dem Grand-Prix-Neuling gesprochen.

Was bedeutet der Start in Singapur?

ALEXANDER ROSSI: Für mich ist das ein wirklich großer Schritt, er bestätigt, dass ich in die Formel 1 gehöre. Geglaut habe ich immer daran, auch wenn es eine Menge Auf und Abs gab. Richtig Schwung hat mir meine GP2-Saison in diesem Jahr gegeben (Anm. der

«Ich will dauerhaft in der Formel 1 fahren.»

ALEXANDER ROSSI

Red.: Rossi ist aktuell Meisterschafts-Zweiter). So haben wohl auch andere mein Potenzial erkannt. Aber es ist fast surreal, dass es jetzt geklappt hat. Ich habe ja schon seit einigen Jahren einen Fuß in der Tür. Aber nach den Testfahrten und den Freitagseinsätzen hat mir ein Renneinsatz gefehlt.

Mit welchen realistischen Zielen? Ich will in den noch ausstehenden Rennen (Suzuka, Austin, Mexico City und São Paulo) einfach einen guten Job machen. Ich will etwas beweisen. Mir selbst und allen anderen. Denn diese Einsätze sind meine

Chance zu zeigen, dass ich einen Platz im Startfeld verdiene. **Wie kam es zu dem Einsatz?**

Das Ticket nach Singapur habe ich Dienstagmorgen gebucht, abends saß ich schon im Flugzeug. Ich weiß seit ich Rennfahrer geworden bin: Irgendwann kommt plötzlich ein Anruf, und auf diese Chance gilt es vorbereitet zu sein. Die Verhandlungen haben kurz nach dem Rennen in Monza begonnen.

Wie ist die Beziehung zu Manor?

Wir hatten ja schon eine gemeinsame Vergangenheit, und sind nach der vergangenen Saison immer in Kontakt geblieben. Nachdem es mit ei-

nem festen Sitz Anfang des Jahres nichts wurde, habe ich nicht mehr erwartet, dass ich 2015 noch mal in einem Formel-1-Auto sitzen würde.

Welche Erwartungen gibt es über diese Einsätze hinaus? Ich will dauerhaft in der Formel 1 fahren. Welche Situationen sich auch ergeben, wie sie sich auch entwickeln wird – ich werde mich darauf einstellen. **Wann soll sich die Zukunft klären?**

Ich denke, dass es beim Rennen in Austin geklärt sein wird.

Der Große Preis der USA, ein ganz besonderes Heimspiel?

Ich hoffe, dass ein einheimischer Pilot am Start ein Turbo für die Veranstaltung sein wird. Das Interesse in den USA ist deutlich gewachsen, seit es wieder ein Rennen auf US-Boden gibt. Jetzt kommt mit Gene

Haas auch ein US-Rennstall – da war ein Fahrer mit entsprechendem Pass noch das letzte Teilchen im Puzzle. Das Rennen wird sicher ein ganz besonderes.

Ein Job bei Haas wäre dann doch auch attraktiv?

Wir stehen in Kontakt, aber im Augenblick kann ich nichts über die Verhandlungen sagen.

Wie groß ist die Umstellung vom GP2-Auto auf den Formel-1-Rennwagen?

Ich bin seit dem Herbst 2014 den Hybrid-Rennwagen nicht mehr gefahren. Aber es ist am Ende auch nur ein Rennwagen und der Unterschied zur GP2 ist heute auch nicht mehr so groß. Ich brauche nur ein bisschen Eingewöhnungszeit. Entscheidend ist, wie ich mich auf die Strecken einstelle. Vor allem darf ich mir keinen übermäßigen Druck machen.»

Eine ungewöhnliche Situation: Vom Spitzenfahrer in der GP2 ans Ende des Formel-1-Feldes.

So habe ich noch gar nicht gedacht. Das ist aber kein Problem für mich. Ich bin hier, um einen Job zu erledigen. Und ich bin dankbar für diese Chance. Da fällt es leicht, sich den Gegebenheiten anzupassen. Ich weiß, dass ich mit meinem Teamkollegen Will Steves nur einen echten Gegner habe, die anderen werde ich wohl hauptsächlich im Rückspiegel kommen sehen.

Wie kam es zur Startnummer 53? Das war nur meine zweite Wahl. Ursprünglich wollte ich mit der «16» fahren, wie in meinen Kartrennen. Aber dann habe ich erfahren, dass diese Zahl von Red Bull Racing als Reservenummer schon angemeldet ist. Die 53 habe ich gewählt, weil sich daraus ein ganz cooles Logo gestalten lässt. Dann haben mich andere daran erinnert, dass der Käfer «Herbie» im Disney-Kinofilm eine 53 trug. Der hat immerhin in Monte Carlo gewonnen – das ist doch gar kein schlechtes Omen.» ♦



Alexander Rossi

«Herbie ist ein gutes Omen»

Zur Person Alexander Rossi

Geburtstag 25. September 1991
Geburtsort Nevada City/Kalifornien
Herkunftsland USA

KARRIERE

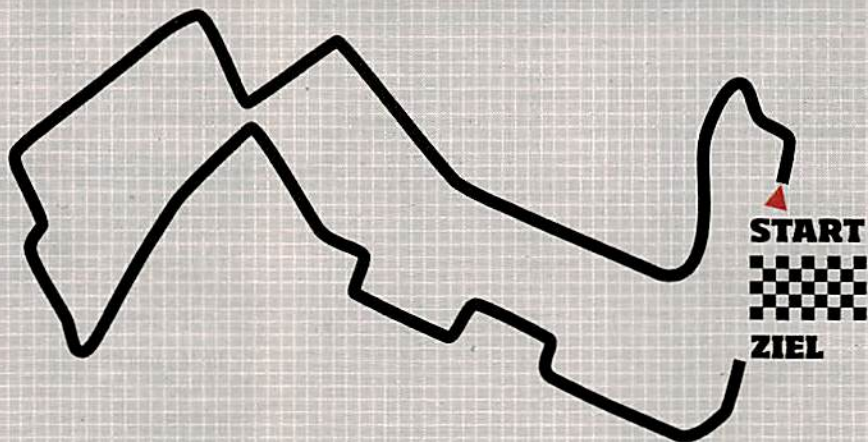
2000–2004 Karting
2005/2006 Skip Barber School
2007/2008 Formel BMW (Meister 2008)
2009 Int. Formula Master (4.), GP2 Asia
2010 GP3 mit ART (4.)
2011 Renault 3.5 mit Fortec (3.)
2012 Renault 3.5 mit Arden (11.), FI-Testfahrer bei Caterham
2013 GP2 mit Caterham (9.), FI-Testfahrer bei Caterham, 24h Le Mans (10.)
2014 GP2 mit Caterham (21.), FI-Testfahrer für Caterham und Marussia
2015 GP2 mit Racing Engineering (zurzeit Gesamt-2.), Formel 1 mit Manor

HOBBIES

Karting, Fahrrad, Fitness allg.

STRECKE

GP Singapur



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 Marina Bay Circuit hatte 2015 zwei DRS-Zonen: auf der Start-Ziel-Geraden und auf der Geraden nach der Kurve 5 (Raffles Boulevard).

TRAININGS

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.

1. Rosberg	1:47,995 (27)
2. Hamilton	1:48,314 (24)
3. Ricciardo	1:48,331 (21)
4. Vettel	1:48,494 (23)
5. Räikkönen	1:48,785 (20)
6. Bottas	1:49,380 (19)
7. Verstappen	1:49,466 (17)
8. Hülkenberg	1:49,854 (21)
9. Sainz jr.	1:50,019 (28)
10. Maldonado	1:50,068 (28)
11. Alonso	1:50,123 (21)
12. Pérez	1:50,125 (23)
13. Nasr	1:50,158 (18)
14. Grosjean	1:50,341 (23)
15. Button	1:50,455 (21)
16. Ericsson	1:50,883 (21)
17. Massa	1:51,035 (18)
18. Kvyat	1:51,188 (8)
19. Stevens	1:53,903 (20)
20. Rossi	1:53,918 (18)

2. Freies Training (Fr) min/Rdn.

1. Kvyat	1:46,142 (34)
2. Räikkönen	1:46,181 (34)
3. Ricciardo	1:46,256 (29)
4. Hamilton	1:46,479 (33)
5. Vettel	1:46,487 (35)
6. Pérez	1:46,659 (30)
7. Rosberg	1:46,781 (34)
8. Alonso	1:46,959 (26)
9. Hülkenberg	1:47,294 (35)
10. Verstappen	1:47,427 (32)
11. Massa	1:47,684 (28)
12. Nasr	1:47,755 (26)
13. Ericsson	1:47,795 (33)
14. Button	1:47,888 (28)
15. Sainz jr.	1:48,012 (23)
16. Grosjean	1:48,096 (32)
17. Bottas	1:48,118 (28)
18. Maldonado	1:50,094 (30)
19. Rossi	1:56,739 (9)
20. Stevens	1:59,932 (3)

3. Freies Training (Sa) min/Rdn.

1. Vettel	1:45,682 (12)
2. Räikkönen	1:46,132 (12)
3. Kvyat	1:46,167 (19)
4. Ricciardo	1:46,359 (14)
5. Hamilton	1:46,802 (15)
6. Rosberg	1:47,223 (16)
7. Alonso	1:47,237 (14)
8. Sainz jr.	1:47,301 (18)
9. Verstappen	1:47,464 (17)
10. Ericsson	1:47,568 (20)
11. Bottas	1:47,587 (20)
12. Hülkenberg	1:47,640 (16)
13. Button	1:47,715 (14)
14. Massa	1:47,733 (21)
15. Maldonado	1:47,817 (16)
16. Pérez	1:48,002 (15)
17. Grosjean	1:48,116 (15)
18. Nasr	1:48,932 (20)
19. Rossi	1:52,588 (26)
20. Stevens	1:55,293 (22)

Topspeed Qualifying (Sa) km/h

1. Hamilton	310,6
2. Rosberg	310,4
3. Massa	320,1
4. Grosjean	308,8
5. Pérez	307,4
6. Vettel	307,1
7. Bottas	306,6
8. Räikkönen	305,9
9. Maldonado	304,6
10. Hülkenberg	304,3
11. Ericsson	303,1
12. Nasr	302,1
13. Alonso	301,0
14. Button	299,7
15. Kvyat	297,9
16. Verstappen	296,1
17. Sainz jr.	296,1
18. Ricciardo	294,8
19. Rossi	294,5
20. Stevens	292,2

QUALIFYING

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle		
1. Kvyat	1:45,340	1. Vettel	1:44,743	1. Vettel	1:43,885	Rosberg	1:12	Hamilton
2. Hamilton	1:45,765	2. Kvyat	1:44,979	2. Ricciardo	1:44,428	Ricciardo	8:5	Kvyat
3. Vettel	1:46,017	3. Räikkönen	1:45,140	3. Räikkönen	1:44,667	Massa	7:6	Bottas
4. Ricciardo	1:46,166	4. Ricciardo	1:45,291	4. Kvyat	1:44,745	Vettel	10:3	Räikkönen
5. Rosberg	1:46,201	5. Verstappen	1:45,635	5. Hamilton	1:45,300	Alonso	7:5	Button
6. Bottas	1:46,231	6. Hamilton	1:45,650	6. Rosberg	1:45,415	(Magnussen)	0:1	(Button)
7. Sainz jr.	1:46,465	7. Rosberg	1:45,653	7. Bottas	1:45,676	Pérez	4:9	Hülkenberg
8. Räikkönen	1:46,467	8. Massa	1:45,701	8. Verstappen	1:45,798	Verstappen	5:8	Sainz jr.
9. Verstappen	1:46,483	9. Grosjean	1:45,805	9. Massa	1:46,077	Grosjean	12:1	Maldonado
10. Pérez	1:46,576	10. Bottas	1:45,887	10. Grosjean	1:46,413	Ericsson	6:7	Nasr
11. Alonso	1:46,600	11. Hülkenberg	1:46,305			Stevens	1:0	Rossi
12. Hülkenberg	1:46,669	12. Alonso	1:46,328			(Stevens)	7:4	(Merhi)
13. Grosjean	1:46,860	13. Pérez	1:46,385					
14. Massa	1:46,879	14. Sainz jr.	1:46,894					
15. Button	1:46,891	15. Button	1:47,019					
16. Nasr	1:46,965							
17. Ericsson	1:47,088	*+5 Positionen (Getriebewechsel)						
18. Maldonado	1:47,323							
19. Stevens*	1:51,021							
20. Rossi*	1:51,523							

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Singapur



< Daniel Ricciardo (2.)

«Das war wohl die beste Chance für uns, in dieser Saison einen Sieg zu landen. Hat leider nicht ganz geklappt. Aber das Safety Car kam zweimal im taktisch ungünstigen Fenster heraus.»

Kimi Räikkönen (3.) >

«Ich habe gemischte Gefühle nach diesem Rennen. Platz 3 ist toll. Aber es ärgert mich, dass ich nach vorne nicht mehr machen konnte. Ich konnte Ricciardo nur auf neuen Reifen folgen.»



< Carlos Sainz jr. (9.)

«Max hat zehn Runden lang versucht, Pérez zu überholen. Da dachte ich, vielleicht sollte ich es mal probieren. Aber dazu kam es nicht. Ich hätte Max meine Position wieder zurückgeben.»

Felipe Nasr (10.) >

«Als das Safety Car zum zweiten Mal ausrückte, kühlten meine Vorderreifen leider zu sehr ab. Deshalb war mein Tempo beim Re-Start nicht gut genug. Trotzdem holte ich noch einen Punkt.»



< Fernando Alonso (out)

«Das war ein enttäuschender Ausgang eines Rennens, in dem wir beide, ich und Jenson, hätten weitere Punkte holen können. Aber leider ging bei mir das Getriebe kaputt.»



Nico Hülkenberg (out) >

«Ich finde es eigenartig, dass ich bestraft wurde. Vor allem, weil ich nicht einmal die Möglichkeit bekam, meine Situation zu erklären. Die Stewards entschieden schon während des Rennens.»



Höhepunkte des Rennens

Vorstart: Am Rosberg-Mercedes geht mehrfach der Motor aus, bevor er die Boxengasse Richtung Startaufstellung verlassen kann. Hamilton kommt noch mal zum Sicherheitscheck an die Mercedes-Box. Die FIA-Kommissare überprüfen die neu vorgeschriebenen Mindestluftdrücke der Reifen.

Start: Vettel geht von der Pole-Position aus in Front vor Ricciardo, Räikkönen, Kvyat, Hamilton. Rosberg. Verstappen bleibt stehen und wird in die Boxengasse geschoben.

2. Runde: Verstappen startet mit einer Runde Rückstand aus der Box.

13. Runde: Massa, der vom Reifenwechseln kommt, kollidiert am Ende der Boxenstraße mit Hülkenberg. Der scheidet aus und wird dafür später bestraft (drei Startplätze nach hinten beim nächsten GP in Japan). Virtuelles Safety Car (VSC): Alle bummeln um den Kurs entsprechend der einheitlichen Mindest-Rundenzeit, die jedem im Cockpit angezeigt wird.

14. Runde: Vettel, Ricciardo und Räikkönen holen neue Supersoft-Reifen, Hamilton/Rosberg tauschen die gegen Soft-Mix.

15. Runde: Doch noch reales Safety Car, um die Unfallstelle ungestörter freizehen zu können.

19. Runde: Vettel gewinnt den Restart.

26. Runde: Hamiltons (P4) Turbolader verliert Druck, fünf Runden später gibt er auf (P18).

37. Runde: Ein Fan läuft auf der Strecke rum - erneut Safety Car.

38. Runde: Die Spitze lässt die härteren Pneu aufziehen, die sie noch fahren muss. Reihenfolge: Vettel, Ricciardo, Räikkönen, Rosberg, Bottas und Kvyat.

41. Runde: Restart, obwohl beide Manor-Autos noch überundet in der Spitzengruppe mitkreisen. Vettel behält weiterhin die Führung vor Ricciardo. Button prallt Maldonado ins Heck und muss eine Runde später seinen dabei zerbröselten Frontflügel austauschen lassen.

60. Runde: Grosjean verliert P10 an Nasr. Verstappen verweigert den Befehl Toro-Rosso-Teamkollegen Sainz auf P8 vorzulassen.

61. Runde (Ziel): Vettel siegt vor Ricciardo und Räikkönen und damit zum 42. Mal insgesamt. ♦

GP VON SINGAPUR / Resultate

Singapur (SGP): 20. September 2015; 13. von 19 Läufen zur Formel-1-WM; 308,828 km über 61 Runden à 5,073 km; 20 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: klar/trocken.

29°

Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stopp	Reifen	Punkte
1. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF15-T	61	2:01:22,118 h		2	ss-ss-s	25
2. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB11	61	+1,478 sec		2	ss-ss-s	18
3. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF15-T	61	+17,154		2	ss-ss-s	15
4. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	61	+24,720		2	ss-s-s	12
5. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW37	61	+34,204		2	ss-ss-s	10
6. Daniil Kvyat (RUS)	Red-Bull-Renault RB11	61	+35,508		2	ss-ss-s	8
7. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM08	61	+50,836		2	ss-s-s	6
8. Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Renault STR10	61	+51,450		2	ss-s-s	4
9. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Renault STR10	61	+52,860		3	ss-s-ss	2
10. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C34	61	+1:30,045 min		2	ss-s-s	1
11. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C34	61	+1:37,507		3	ss-s-ss-s	0
12. Pastor Maldonado (YV)	Lotus-Mercedes E23	61	+1:37,718		3	ss-ss-s-ss	0
13. Romain Grosjean (F)	Lotus-Mercedes E23	59	+2 Rdn.		2	ss-s-s	0
14. Alexander Rossi (USA)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	59	+2 Rdn.		2	ss-s-s	0
15. Will Stevens (GB)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	59	+2 Rdn.		2	ss-s-s	0

Nicht klassiert:

Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-30	52	+9 Rdn.	Getriebe	3	ss-s-s-ss	0
Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-30	33	+28 Rdn.	Getriebe	1	ss-s	0
Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	32	+29 Rdn.	Motor	1	ss-s	0
Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW37	30	+31 Rdn.	Getriebe	3	ss-ss-s-s	0
Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM08	12	+49 Rdn.	Kollision	1	ss-s	0

Durchschnittstempo des Siegers: 152,672 km/h Schnellste Runde: Ricciardo, 52. Runde, in 1:50,041 min (=165,701 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.



Max Verstappen: Nach verkorkstem Start in den WM-Punkten

Topspeed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Nasr	319,3	1. Ricciardo	1:50,041
2. Grosjean	315,3	2. Vettel	1:50,069
3. Verstappen	314,3	3. Maldonado	1:50,175
4. Pérez	314,0	4. Verstappen	1:50,298
5. Sainz jr.	313,4	5. Räikkönen	1:50,341
6. Ericsson	313,2	6. Sainz jr.	1:50,401
7. Maldonado	312,6	7. Rosberg	1:50,934
8. Räikkönen	312,5	8. Kvyat	1:51,109
9. Kvyat	312,1	9. Button	1:51,167
10. Bottas	311,4	10. Bottas	1:51,342
11. Hülkenberg	310,3	11. Ericsson	1:51,594
12. Rosberg	307,2	12. Pérez	1:51,970
13. Massa	306,7	13. Grosjean	1:52,353
14. Vettel	303,8	14. Hamilton	1:52,505
15. Hamilton	302,6	15. Nasr	1:52,566
16. Ricciardo	302,3	16. Alonso	1:53,325
17. Button	300,6	17. Massa	1:53,666
18. Alonso	295,6	18. Hülkenberg	1:53,868
19. Rossi	291,6	19. Rossi	1:55,312
20. Stevens	290,7	20. Stevens	1:55,890



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Vettel	789
2. Rosberg	787
3. Pérez	766
4. Hamilton	761
5. Massa	757
6. Bottas	752
7. Nasr	731
8. Ricciardo	729
9. Ericsson	728
10. Räikkönen	686
11. Kvyat	685
12. Sainz jr.	679
13. Verstappen	668
14. Merhi	633
15. Hülkenberg	617
16. Grosjean	587
17. Stevens	583
18. Maldonado	575
19. Button	572
20. Alonso	485
21. Rossi	59
Magnussen	0

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Mercedes AMG Petronas F1	1548
2. Williams Martini Racing	1489
3. Scuderia Ferrari	1475
4. Sauber F1 Team	1459
5. Infiniti Red Bull Racing	1414
6. Sahara Force India F1 Team	1383
7. Scuderia Toro Rosso	1347
8. Manor F1 Team	1275
9. Lotus F1 Team	1062
10. McLaren Honda	1057
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	790/1580

Experten-Urteil



Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

Fahrer des Rennens



Sebastian Vettel

Besser kann man es nicht machen. Und es war wieder einmal typisch Vettel. Wenn Mercedes schwächelt, ist er zur Stelle. Und nicht etwa sein Teamkollege Kimi Räikkönen, der in Singapur zwar Dritter wurde, aber weder im Quali noch im Rennen einen Stich gegen Vettel hatte. Beinahe nach Belieben dominierte Vettel im Stadtstaat die Konkurrenz. Dass er Ferrari nach mehr als drei Jahren (Hockenheim 2012) die erste Pole-Position schenkte, ging im Freudentaumel am Sonntag beinahe schon fast wieder unter.

Heimlicher Gewinner



Max Verstappen

Am Start stehengeblieben und doch noch Achter geworden! Max Verstappen hat auf dem ihm unbekanntem Rundkurs in Singapur eine mehr als ordentliche Figur abgegeben. Dass er sich am Ende dem Funkspruch, er solle Teamkollegen Carlos Sainz Platz machen, widersetzt hat, ist teamintern erst im zweiten Moment «gut» angekommen. Es zeigt aber, aus welchem Holz der junge Niederländer geschnitzt ist. Sicher hat Verstappen auch Glück gehabt. Nur dank dem Safety Car in Runde 16 konnte er sich wieder zurückrudern. Doch wie er sich danach behauptete, verdient großen Respekt.

Heimlicher Verlierer



Jenson Button

Man könnte in der Rubrik auch Fernando Alonso aufführen. Die McLaren-Jungs sind nicht zu beneiden. Ein Ausfall reiht sich an den nächsten. In Singapur gab's den vierten Doppelnüller im 13. GP. Eines muss man Button, der bis Ende dieses Monats entscheiden will, wie es 2016 weitergeht, aber lassen: Seine Funksprüche haben Unterhaltungswert. ♦

Runde für Runde		FAHRER/STARTPLATZ																			
Rd.	Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1.	5	3	7	26	44	6	77	19	27	11	14	55	8	12	9	22	13	53	28	33	
2.	5	3	7	26	44	6	77	19	27	11	14	55	8	12	9	22	13	53	28	33	
3.	5	3	7	26	44	6	77	19	27	11	14	55	8	12	9	22	13	53	28	33	
4.	5	3	7	26	44	6	77	19	27	11	14	55	8	12	9	22	13	53	28	33	
5.	5	3	7	26	44	6	77	19	27	11	14	55	8	12	9	22	13	53	28	33	
6.	5	3	7	26	44	6	77	19	27	11	14	55	8	12	9	22	13	53	28	33	
7.	5	3	7	26	44	6	77	19	27	11	14	55	8	12	9	22	13	53	28	33	
8.	5	3	7	26	44	6	77	19	27	11	14	55	8	12	9	22	13	53	28	33	
9.	5	3	7	26	44	6	77	19	27	11	14	55	8	12	9	22	13	53	28	33	
10.	5	3	7	26	44	6	77	19	27	11	12	14	22	55	9	13	8	53	28	33	
11.	5	3	7	26	44	6	77	19	27	11	27	12	22	8	14	55	9	13	53	28	33
12.	5	3	7	44	26	6	77	11	19	12	22	27	8	14	55	13	9	53	28	33	
13.	5	3	7	44	6	77	11	26	12	22	19	8	14	55	13	9	28	53	28	33	
14.	5	3	7	44	6	26	77	11	12	19	8	14	55	13	9	22	28	53	28	33	
15.	5	3	7	44	6	26	77	11	12	8	14	55	13	19	9	22	53	28	33		
16.	5	3	7	44	6	26	77	11	12	8	14	55	13	19	9	22	53	28	33		
17.	5	3	7	44	6	26	77	11	12	8	14	55	13	19	9	22	53	28	33		
18.	5	3	7	44	6	26	77	11	12	8	14	13	19	9	22	53	28	55	33		
19.	5	3	7	44	6	26	77	11	12	8	14	13	19	9	22	53	55	28	33		
20.	5	3	7	44	6	26	77	11	12	8	14	13	19	9	22	55	53	28	33		
21.	5	3	7	44	6	26	77	11	12	8	14	13	19	9	22	55	53	33	28		
22.	5	3	7	44	6	26	77	11	12	8	14	13	19	9	22	55	53	28	33		
23.	5	3	7	44	6	26	77	11	12	8	14	13	19	9	22	55	53	28	33		
24.	5	3	7	44	6	26	77	11	12	8	14	13	19	9	22	55	53	33	28		
25.	5	3	7	44	6	26	77	11	12	8	14	13	19	9	22	55	33	53	28		
26.	5	3	7	44	6	26	77	11	12	14	13	19	8	9	22	55	33	53	28		
27.	5	3	7	6	26	77	11	44	12	14	19	9	13	22	55	33	8	53	28		
28.	5	3	7	6	26	77	11	12	14	44	22	19	9	55	33	8	13	53	28		
29.	5	3	7	6	26	77	11	12	14	22	44	33	8	13	19	9	55	53	28		
30.	5	3	7	6	26	77	11	12	14	22	33	8	13	14	9	55	53	28	19		
31.	5	3	7	6	26	77	11	12	14	22	33	8	13	9	55	44	53	28			
32.	5	3	7	6	26	77	11	12	14	22	33	8	13	9	55	53	28	44			
33.	5	3	7	6	26	77	11	12	22	14	33	8	13	9	55	53	28				
34.	5	3	7	6	77	11	12	22	26	33	8	13	9	55	53	28					
35.	5	3	7	6	77	22	26	33	11	8	13	12	9	55	53	28					
36.	5	3	7	6	77	22	11	8	13	33	12	55	9	53	28						
37.	5	3	7	6	77	22	11	8	13	12	55	33	9	28	53						
38.	5	3	7	6	77	22	11	8	13	22	12	33	55	9	53	28					
39.	5	3	7	6	77	26	11	8	13	22	12	33	55	9	53	28					
40.	5	3	7	6	77	26	11	8	13	22	12	33	55	9	53	28					
41.	5	3	7	6	77	26	11	8	13	33	12	55	9	22	53	28					
42.	5	3	7	6	77	26	11	8	33	55	13	12	9	22	53	28					
43.	5	3	7	6	77	26	11	8	33	55	13	12	9	22	53	28					
44.	5	3	7	6	77	26	11	8	33	55	13	12	9	22	53	28					
45.	5	3	7	6	77	26	11	8	33	55	13	12	9	22	53	28					
46.	5	3	7	6	77	26	11	33	8	55	13	12	9	22	53	28					
47.	5	3	7	6	77	26	11	33	55	8	13	12	9	22	53	28					
48.	5	3	7	6	77	26	11	33	55	8	13	12	9	22	53	28					
49.	5	3	7	6	77	26	11	33	55	8	13	12	9	22	53	28					
50.	5	3	7	6	77	26	11	33	55	8	13	12	9	22	53	28					
51.	5	3	7	6	77	26	11	33	55	8	13	12	9	22	53	28					
52.	5	3	7	6	77	26	11	33	55	8	13	12	9	22	53	28					
53.	5	3	7	6	77	26	11	33	55	8	13	12	9	22	53	28					
54.	5	3	7	6	77	26	11	33	55	8	12	9	13	53	28						
55.	5	3	7	6	77	26	11	33	55	8	12	9	13	53	28						
56.	5	3	7	6	77	26	11	33	55	8	12	9	13	53	28						
57.	5	3	7	6	77	26	11	33	55	8	12	9	13	53	28						
58.	5	3	7	6	77	26	11	33	55	8	12	9	13	53	28						
59.	5	3	7	6	77	26	11	33	55	12	9	13	8	53	28						
60.	5	3	7	6	77	26	11	33	55	12	9	13									
61.	5	3	7	6	77	26	11	33	55	12	9	13									

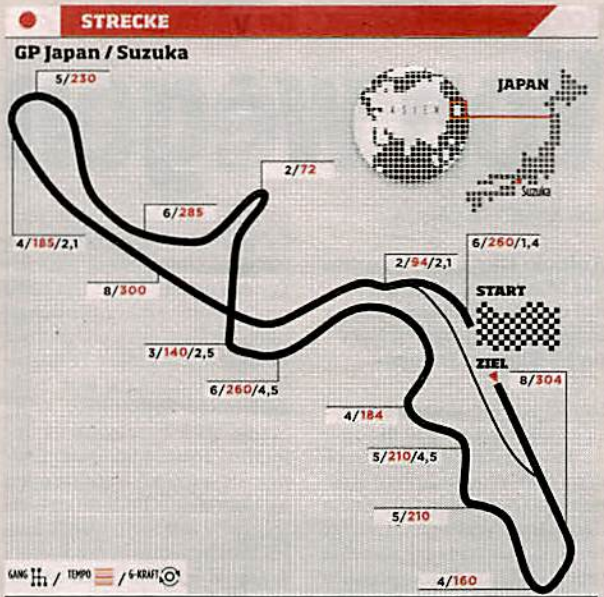
■ = Fahrt des Siegers ■ = Fahrt des Zweiten ■ = Fahrt des Dritten ■ = Safety Car ■ = Virtuelles Safety Car
XX = Boxenstopp XX = aus dem GP XX = Drive-through-Strafe XX = Stop-and-go-Strafe



Fernando Alonso: Wieder ein Ausfall wegen technischem Defekt



GP Japan: Immer gut besucht



Zeitplan und Statistik GP Suzuka/Japan

Freitag, 25. September
 03.00-04.30 MESZ 1. Freies Training
 07.00-08.30 2. Freies Training

Samstag, 26. September
 04.00-05.00 3. Freies Training
 07.00-08.00 Qualifying

Sonntag, 27. September
 08.00-10.00 Rennen (53 Runden)

Infos: www.mobilityland.co.jp
Streckenlänge: 5,807 km
Renndistanz: 307,471 km

Verwendete Reifen: Medium/Hard

Sieger 2014: Lewis Hamilton (GB), Mercedes W05, 1:51:43,021 h (= 137,064 km/h)

Pole-Position 2014: Nico Rosberg (D), Mercedes W05, 1:32,506 min (= 225,987 km/h)

Schnellste Runde 2014: Lewis Hamilton (GB), Mercedes W05, 1:51,600 min (= 187,322 km/h)

Streckenrekord: Kimi Räikkönen, 2005, in 1:31,540 min (= 228,372 km/h)

Ergebnis 2014: 1. Hamilton, Mercedes; 2. Rosberg, Mercedes; 3. Vettel, Red Bull; 4. Ricciardo, Red Bull; 5. Button, McLaren; 6. Bottas, Williams; 7. Massa, Williams; 8. Hülkenberg, Force India; 9. Vergne, Toro Rosso; 10. Perez, Force India.

Boxenstopp-Strategie des Siegers 2014: 3 Stopp - Rd. 2 (von Regen auf Regen), Rd. 14 (von Regen auf Intermediates), Rd. 35 (von Intermediates auf Intermediates)

Die meisten Siege: M. Schumacher 6



Lewis Hamilton

WM-STAND FAHRER	TOTAL	WM-STAND KONSTRUKTEURE																				
		Melbourne/AUS	Sepang/MAL	Shanghai/CHN	Sakhir/BRN	Barcelona/E	Monte Carlo/MC	Monza/ITA	Silverstone/GB	Hungaroring/H	Spa/B	Monza/ITA	Singapur/SGP	Suzuka/J	Sotschi/RUS	Austin/USA	Mexico City/MEX	Sao Paulo/BR	Abu Dhabi/EAU			
1. Lewis Hamilton (GB)	252	25	18	25	25	18	15	25	18	25	18	4	18	-	12	-	-	-	-			
2. Nico Rosberg (D)	211	18	15	18	15	25	25	18	25	18	4	18	-	12	-	-	-	-	-			
3. Sebastian Vettel (D)	203	15	25	15	10	15	18	10	12	15	25	-	18	25	-	-	-	-	-			
4. Kimi Räikkönen (FIN)	107	-	12	12	18	10	8	12	-	4	-	6	10	-	-	-	-	-	-			
5. Valtteri Bottas (FIN)	101	-	10	8	12	12	-	15	10	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
6. Felipe Massa (BR)	97	12	8	10	1	8	-	8	15	12	-	8	15	-	-	-	-	-	-			
7. Daniel Ricciardo (AUS)	73	8	1	2	8	6	10	-	1	-	15	-	4	18	-	-	-	-	-			
8. Daniil Kvyat (RUS)	66	-	2	-	2	1	12	2	-	8	18	12	1	8	-	-	-	-	-			
9. Sergio Pérez (MEX)	39	1	-	-	4	-	6	-	2	2	-	10	8	6	-	-	-	-	-			
10. Romain Grosjean (F)	38	-	-	6	6	4	-	1	-	-	6	15	-	-	-	-	-	-	-			
11. Max Verstappen (NL)	30	-	6	-	-	-	-	-	4	-	12	4	-	4	-	-	-	-	-			
12. Nico Hülkenberg (D)	30	6	-	-	-	-	-	4	8	6	-	-	6	-	-	-	-	-	-			
13. Felipe Nasr (BR)	17	10	-	4	-	-	2	-	-	-	-											

Formel-3-Masters Zandvoort

Von wegen netter Kerl

Von ANNETTE LAQUA

Antonio Giovinazzi gewann das Masters of Formula 3, auf dem Papier noch immer eines der wichtigsten Formel-3-Rennen Europas.

Der 21-jährige Italiener setzte sich vom Start weg an die Spitze und sah die Zielflagge in einem eher ereignisarmen Rennen 8,427 Sekunden vor seinem härtesten Verfolger George Russell. Giovinazzi machte schon im Qualifikationsrennen am Samstag klar, dass der Weg zum Sieg einzig und allein über ihn führen würde, schließlich dominierte er auch diesen kürzeren Durchgang locker und leicht. Wollte der Carlin-Pilot seine Gegner mit dieser Vorstellung schon vor dem Hauptrennen mental zerstören? «Nein, nein», lachte er. «Dafür bin ich ein viel zu netter Kerl.»

Und trotzdem ließ der nette Kerl einen Tag später keinem seiner Rivalen den Vortritt und trug sich als erster Italiener in die ruhmreiche Siegerliste des F3-Masters ein. «Das ist ein toller Erfolg, den ich auch ordentlich feiern werde. Aber ab Montag liegt mein Fokus wieder auf der EM, die ich auch noch gewinnen möchte.» Giovinazzi liegt sechs Rennen vor Saisonabschluss 34,5 Punkte hinter dem führenden Schweden Felix Rosenqvist, der bereits zwei Masters-Triumphe in seiner Vita hat, in Zandvoort aber fehlte.

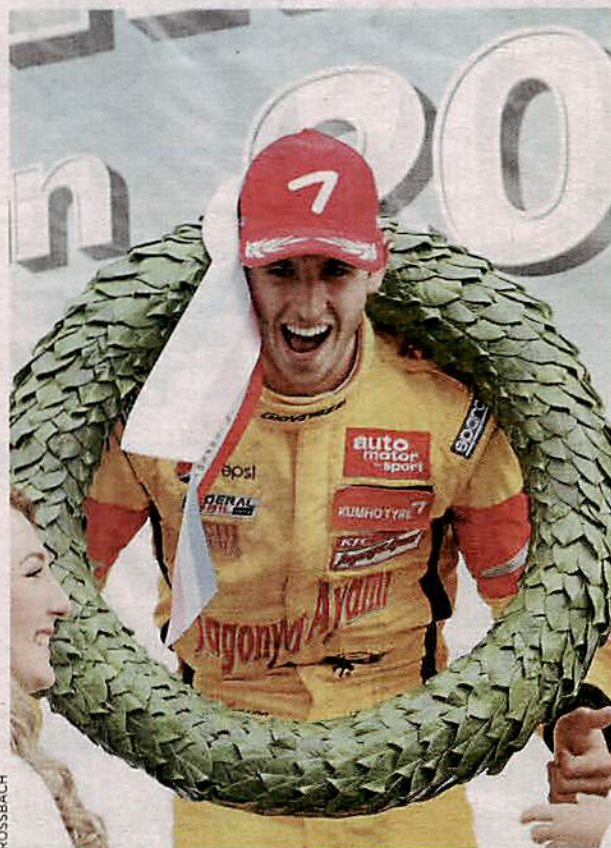
Während bei Carlin nicht nur Giovinazzi, sondern auch Rookie Russell als Zweiter für strahlende Gesichter sorgte, hatte man bei Motopark ein lachendes und ein weinendes Auge. Sérgio Sette Câmara sorgte als Dritter des Hauptrennens für den heiteren Teil, Markus Pommer nach seinem ver-

patzten Start für die Träne. «Ich habe alles wie gestern gemacht, mit dem Unterschied, dass ich gestern einen Mega-Start hatte und heute stehengeblieben bin», rästelte ein enttäuschter Pommer. Sein junger Teamkollege Sette Câmara war zwar auch nicht happy über seine Starts, aber er schaffte es immerhin, sowohl im Quali-Rennen als auch im Hauptrennen als Dritter aufs Podium zu klettern. «Es war mein bisher bestes Wochenende in der Formel 3, zumal ich hier auch meine erste Pole geholt habe.»

Der Brasilianer kommt der Motopark-Speerspitze Markus Pommer immer näher. «Ich lerne von Rennen zu Rennen dazu», so der 17-Jährige, der schon zweimal in der Formel-3-EM auf dem Podest stand. «Dabei ist Markus eine große Hilfe für mich. Er ist ehrlich, gibt mir Tipps und ist ein toller Teamkollege. Wenn ich mir einen wünschen könnte, ich würde in jedem Fall ihn wählen.»

2016 wieder früherer Termin?

In diesem Jahr fand das Masters zum 25. Mal statt, aber es erlebte schon weitaus bessere Tage. «Wir haben viele Absagen erst kurz vor dem Wochenende erhalten», so Barry Bland, der seit 24 Jahren in die Organisation des Masters involviert ist. «Ich denke, das Rennen sollte wieder etwas eher im Jahr stattfinden, denn gegen Saisonende kommt der eine oder andere Fahrer in Budgetnöte und kann einen Auftritt beim Masters nicht mehr finanzieren.» Die Kooperation mit dem ADAC GT Masters fand der Brite durchweg positiv. «Zandvoort hat diesen Vorschlag gemacht, denn es war einfacher für sie. Aber auch ich war happy mit dieser Entscheidung.» ♦



Nächstes Ziel ist der EM-Titel: Masters-Sieger Antonio Giovinazzi



Allein auf weiter Flur: Giovinazzi gewann beide Läufe in Zandvoort

FORMEL 3 MASTERS / Resultate

Zandvoort/NL, 4,307 km, 1. Lauf über 12 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 17 gewertet;

2. Lauf über 25 Rdn.; 18 Fahrer gestartet und 18 gewertet; Wetter: bewölkt/trocken

1. Lauf: 1. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam with Carlin) in 18:39,670 min (= 166,2 km/h); 2. Markus Pommer (D/Motopark) +8,803; 3. Sérgio Sette Câmara (BR/Motopark) +9,230; 4. George Russell (GB/Carlin) +10,096; 5. Sam Macleod (GB/Motopark) +11,665; 6. Nabil Jeffri (MAL/Motopark) +12,127; 7. Alessio Lorandi (I/Van Amersfoort) +14,121; 8. Arjun Maini (IND/Van Amersfoort) +14,671; 9. Ryan Tveter (USA/Jagonya Ayam with Carlin) +17,779; 10. Felix Serralles (USA/Zeller) +18,407.

Hauptrennen: 1. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam with Carlin) in 38:51,164 min (= 166,3 km/h); 2. George Russell (GB/Carlin) +8,427; 3. Sérgio Sette Câmara (BR/Motopark) +11,577; 4. Sam Macleod (GB/Motopark) +14,947; 5. Nabil Jeffri (MAL/Motopark) +16,641; 6. Arjun Maini (IND/Van Amersfoort) +16,783; 7. Ryan Tveter (USA/Jagonya Ayam with Carlin) +21,528; 8. Callum Iott (GB/Carlin) +22,430; 9. Alessio Lorandi (I/Van Amersfoort) +22,897; 10. Julio Moreno (EC/Three Bond with T-Sport) +31,905; 11. Dennis Olsen (N/Three Bond with T-Sport) +32,380; 12. Felix Serralles (USA/Zeller) +35,831; 13. Pietro Fittipaldi (BR/Fortec) +36,272; 14. Yarin Stern (ISR/West-Tec) +36,657; 15. Raoul Hyman (ZA/West-Tec) +38,768; 16. Zhi Cong Li (RC/Fortec) +49,151; 17. Mavaveer Raghunathan (IND/Motopark) +55,079; 18. Markus Pommer (D/Motopark) 1 Rde.

Internet: www.cpz.nl



Markus Pommer: Platz 2 im Vorlauf, Pech am Start im Hauptrennen

NACHRICHTEN

Helm-Auktion für Wilsons Familie

IndyCar Auf Ebay werden zurzeit zahlreiche Helme von IndyCar-Fahrern versteigert. Der Erlös kommt der Familie des kürzlich verstorbenen Justin Wilson zugute. Bis Freitag kann noch mitgeboten werden. Infos unter: <http://stores.ebay.com/Celebrity-Charity-Auctions/Justin-Wilson-Memorial>. Der Helm von Ryan Hunter-Reay ist bereits weg. Für 24000 US-Dollar. Der von Graham Rahal kam für stolze 50000 US-Dollar unter den Hammer.

Formel E ab sofort bei Eurosport

Formel E Gute Nachrichten für alle Formel-E-Fans: Die Rennen der Elektroserie werden in der zweiten Saison live bei Eurosport (und Eurosport 2) gezeigt. Das gilt zumindest für Zuschauer aus Deutschland. Fans aus der Schweiz und Österreich können die Formel E auf Sky verfolgen. Oder auf ITV4.

Welcher Schweizer wird NEC-Meister?

Renault 2.0 Die NEC hat am Nürburgring ihr vorletztes Wochenende ausgetragen. Die Siege gingen an den Japaner Ukyo Sasahara und den Belgier Max Defourny. Der in der Meisterschaft führende Genfer Louis Delétraz belegte im ersten Durchgang Platz 2. Im zweiten Heat musste sich der Kaufmann-Pilot mit dem zehnten Rang zufriedengeben. Landsmann und erster Verfolger Kevin Jörg erwischte es besser. Der 20-Jährige aus Weesen kam in beiden Läufen als Dritter aufs Podest. Vor dem großen Showdown in Hockenheim, wo drei Läufe ausgetragen werden, führt Delétraz mit 288 Punkten vor Jörg (240) und Sasahara (235).

Ralf Aron vorzeitig Meister in Italien

Formel 4 Ralf Aron heisst der neue Meister der italienischen Formel 4. Der 17-Jährige aus Estland hat in Imola mit zwei Siegen und einem vierten Platz den Sack vorzeitig zugemacht. Auch der Deutsche David Alexander Beckmann durfte jubeln. In Lauf 3 wurde der Mücke-Pilot Dritter. Für Jenzer erzielten Moritz Müller Crepon und Marcos Siebert je einen siebten Schlussrang. ♦ CE

Austin

Porsche siegt weiter



Start: Porsches später siegreiche Nummer 17 und das Schwesterauto mit Doppelführung

Von RENE DE BOER

Nach Le Mans und dem Nürburgring feierte Porsche in Texas den dritten Sieg in Folge, ein Elektronikdefekt in der Schlussphase verhinderte jedoch den Doppelerfolg. Audi erbt P2 und verteidigt Führung in der Fahrerwertung.

«Das war schon in der Formel 1 so: Wenn man einmal gewonnen hat, möchte man immer wieder dort oben stehen», sagte Mark Webber über die Eindrücke nach seinem ersten WEC-Sieg Ende August auf dem Nürburgring. Lange musste der Australier nicht warten, denn bereits in Austin gab es für Webber und seine Teamkollegen Brendon Hartley und Timo Bernhard den nächsten Sieg.

Dass der Weg dorthin auch in Austin nur über Porsche gehen würde, stellte sich schon bald heraus: Die Stuttgarter bestimmten in jeder Session das Tempo und belegten auch im Rennen fast durchweg die ersten zwei Positionen. «Wir fangen jetzt erst an, die Änderungen am Auto nach Le Mans vollständig nutzen zu können. Am Nürburgring lief es schon gut, aber hier lief es noch deutlich besser. Wir waren die ganze Zeit schnell», erklärte Brendon

Hartley, der tatsächlich erst neun Runden vor Schluss die schnellste Rennrunde fuhr.

Zu dem Zeitpunkt stand der Porsche von Neel Jani, Marc Lieb und Romain Dumas bereits in der Box: Ein Defekt in der Bordelektronik legte den 919 Hybrid, der bis dahin lange Zeit geführt hatte, gut eine halbe Stunde vor Schluss lahm. Da Dumas kurz vor dem Ziel noch eine Runde fahren konnte, wurde der Porsche dennoch als Fünfter in der Klasse gewertet.

Montoya: Nur Porsche-Gast?

Somit erbt Audi Rang zwei für Lotterer/Fässler/Tréluyer, die damit ihre Führung in der Fahrerwertung verteidigten, während Jarvis/Di Grassi/Duval auf Platz drei ihren ersten Podiums-

platz in der Saison einführen. «Aber der Porsche hat einfach mehr Power. Um den Sieg mitfahren können wir momentan nicht», gab Lotterer zu.

Gleiches gilt, wie schon das ganze Jahr, für Toyota. Die Japaner aus Köln brachten diesmal sogar nur ein Auto ins Ziel, nachdem Mike Conway seinen TS040 bei einem Dreher geschrottet hatte. «Mein Fehler, ich habe die Kontrolle verloren», so der Brite kleinlaut. Buemi/Davidson/Nakajima hatten im Ziel zwei Runden Rückstand auf die Sieger.

Währenddessen könnte es bei Porsche irgendwann einen interessanten Neuzugang geben: Juan-Pablo Montoya war am Freitag bei den Stuttgartern zu Gast. «Die IndyCar-Saison ist ja

schon längst beendet, deswegen habe ich genügend Freizeit», sagte der Kolumbianer, der ergänzte, dass ihn ein LMP1-Test sehr reizen würde. Porsche-LMP1-Chef Fritz Enzinger, der Montoya aus vergangenen BMW-FI-Tagen gut kennt, räumte ein, dass die Stuttgarter eine solche Möglichkeit erübrigen. Und denkt bereits weiter: «Seit Graham Hill gab es keinen Fahrer mehr, der den Monaco-GP, die Indy 500 und Le Mans gewonnen hat.» In Monte Carlo und Indianapolis stand Montoya bereits ganz oben...

Beim Rebellion-Team waren alle Teammitglieder in Gedenken an Chefmechaniker Damien «Damo» Lewis mit Trauerflor unterwegs. Der Brite kam zwei Tage nach dem Nürburg-

ring-Rennen bei einem Verkehrsunfall in Adenau ums Leben. Vor dem Start in Austin gab es eine Gedenkminute.

ByKolles wieder vor Rebellion

Das Rennen war für die Formation von Bart Hayden nicht von Erfolg gekrönt. Die Autos von Imperatori/Kraihamer/Abt und Prost/Beche/Heidfeld wurden in Kollisionen verwickelt und standen lange Zeit mit verschiedenen Problemen in der Box. So konnte das Team ByKolles mit Simon Trummer und Pierre Kaffer bereits zum zweiten Mal den Sieg bei den privaten LMP1 feiern. Für Kaffer war es das zweite Podium innerhalb weniger Stunden, denn zuvor hatte er im USCC-Rennen Rang 2 in der GTLM-Klasse belegt. «Kein Problem», sagte der Eifelaner, während sein Teamkollege nach dem Rennen wegen Erschöpfung erst mal ins Medical Centre gebracht wurde.

Und dann war da noch: Nissan. Die Japaner wollen heute (Dienstag) und morgen in Austin testen, um so einen direkten Vergleich mit den am Wochenende gefahrenen Zeiten zu haben. Radio Fahrerlager meldet, dass die GT-R Nismo bei den letzten beiden WEC-Läufen in China und Bahrain wieder am Start stehen könnten, wenn der Test gut läuft. ♦



WM-Führung mit P2 verteidigt: Audis Fässler/Lotterer/Tréluyer



Gast: Montoya (l.) mit Enzinger

LMP2 Austin

GT-Klassen Austin

Endlich G-Drive

Wieder ein Doppelsieg

Erstmals seit dem Saisonauftakt in Silverstone konnte G-Drive einen LMP2-Klassensieg feiern. Roman Rusinov, Julien Canal und Sam Bird fuhren im Ligier-Nissan sogar auf den beachtlichen fünften Gesamtrang. «Ich bin überglücklich. Wir hatten eine schwere Zeit, aber jetzt ist der zehnte Sieg für G-Drive endlich da», sagte Rusinov.

Im Rennen gab es ein spannendes Duell mit dem KCMG-Oreca, der auf den Geraden schneller war. Die Mannschaft aus Hongkong machte sich in Austin aber selbst das Leben schwer. Zunächst wurde die Klassen-Pole aberkannt, da das Auto verbotenerweise auf der Strecke rückwärts gerollt war. In der letzten Rennstunde gab es eine Stop-and-Go für ein Boxenstopp-Vergehen. ♦ RDB



Zweiter Saisonsieg: G-Drive

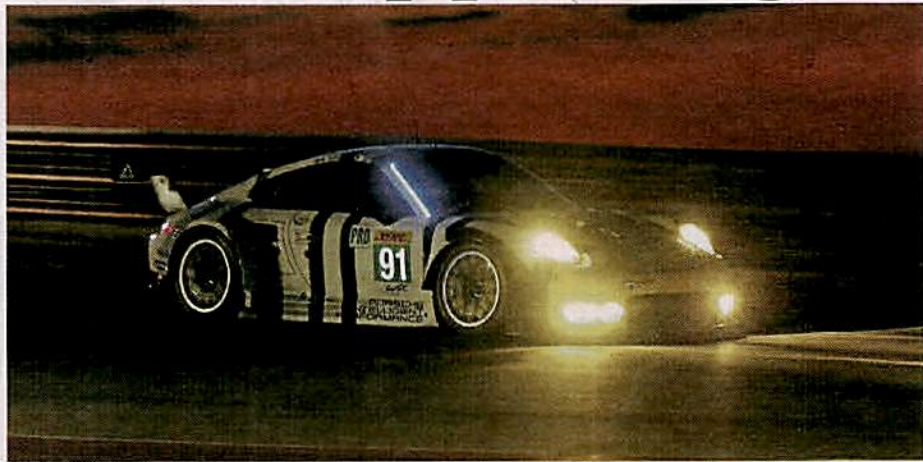
Von RENE DE BOER

Das Porsche-Team Manthey wiederholte in Austin den Doppelerfolg vom Nürburgring – diesmal mit US-Unterstützung.

Zwei Werks-Porsche, die das Geschehen an der Spitze dominieren – das war in Austin nicht nur in der LMPI-Klasse, sondern auch in der GTE-Pro-Kategorie der Fall. Und anders als bei den Prototypen brachten Richard Lietz/Michael Christensen und Patrick Pilet/Fred Makowiecki den Doppelerfolg auch ohne Probleme ins Ziel.

«Wir sollten hier auf jeden Fall wieder ums Podium mitfahren können», hatte Teamchef Olaf Manthey bereits vor dem Rennen verkündet. Das Wort «Sieg» nahm er, vorsichtig wie immer, nicht in den Mund, aber in Wahrheit konnten sich die beiden 911 RSR in Austin nur gegenseitig schlagen. So belegten die beiden Porsche wie bereits am Nürburgring die ersten beiden Plätze in der Klasse.

«Das Rennen war problemlos, aber vor allem die Boxenstopps unserer Crew waren sensationell. Diese haben das Rennen für uns entschieden», lobte Ri-



Auch in der hereinbrechenden Nacht von Texas auf Siegfürs: Porsche von Lietz/Christensen

chard Lietz nach dem Zieleinlauf sein Team. Das funktionierte sogar mit einem Leiharbeiter: Nachdem sich einer der Manthey-Mechaniker verletzt hatte, kam ein Mitglied des Core-Autosport-Teams, das den Werkseinsatz der 911 RSR in der USCC betreut, in der WEC zum Einsatz. Lietz baute mit dem Sieg die Führung in der Fahrerwertung weiter aus.

Auch die beiden AF-Corse-Ferrari fuhren lange Zeit nahe beieinander, aber ein Problem mit einer geöffneten Fahrertür

am Auto mit der Startnummer 51 zwang Toni Vilander in der zweiten Rennhälfte zu mehreren langen Boxenstopps, sodass sich die Teamkollegen Davide Rigon und James Calado einen Vorsprung erarbeiten konnten. So sicherten sie sich Rang drei in der Klasse, vor dem schnellsten Aston Martin von MacDowall/Rees/Stamaway.

Dempsey verpasste den Sieg

In der GTE-Am-Klasse hielt sich der Dempsey-Proton-Porsche mit Marco Seefried, Pa-

trick Long und Patrick Dempsey lange an der Spitze. Sogar bei Dempsey hielt sich der Zeitverlust in Grenzen: Dass er sich nun mehr aufs Rennfahren konzentriert, scheint sich bezahlt zu machen. Zum Sieg reichte es jedoch nicht, diesen holte sich erneut die SMP-Ferrari-Mannschaft mit den Russen Viktor Shaytar und Aleksey Basov sowie Andrea Bertolini. Trotz Reifenschadens rettete das Abu Dhabi-Proton-Team mit Christian Ried, Khaled Al Qubaisi und Earl Bamber noch P2. ♦

United Sports Car Championship Austin

Ex-DTM-Piloten in Hochform

Mit Joey Hand in der Prototypen-Klasse, Dirk Werner in der GTLM-Division und Jeroen Bleekemolen in der GTD-Kategorie feierten drei Ex-DTM-Fahrer Siege beim vorletzten USCC-Rennen der Saison.

«Die bisherige Saison war nicht einfach. Zu oft hatten wir gute Chancen, fielen dann aber wegen technischer Probleme aus. Daher ist dieser Sieg umso schöner», war Joey Hand die Erleichterung ins Gesicht geschrieben. Zusammen mit Scott Pruett feierte der Kalifornier, der im Winter aus der DTM ins Ganassi-Ford-Lager gewechselt war, im Riley-Ford seinen ersten Sieg in der Prototypen-Klasse der USCC.

Das Duo dominierte am Austin-Wochenende das Geschehen: Pole-Position, Sieg und die schnellste Rennrunde für Scott Pruett, der seinen insgesamt 60. Klassensieg in der US-Sportwagenszene feierte. Richard West-

brook und Michel Valiante verteidigten mit Platz 3 im Visitflorida.com-Corvette-DP ihre Führung in der Fahrerwertung.

In der PC-Klasse siegte das Core-Autosport-Duo Colin Braun und Jon Bennett zum zweiten Mal in dieser Saison, obwohl sie lange ohne Servolenkung auskommen mussten. Renger van der Zande war im Starworks-Auto zwar schnellster in der Klasse, wurde aber von einem Prototypen-Fahrer in einen Dreher gezwungen und verlor so alle Chancen auf einen weiteren Klassensieg für einen Ex-DTM-Fahrer.

BMW beendet Porsche-Serie

Nach vier Klassensiegen in Folge mussten die GTLM-Porsche 20 Kilogramm extra zuladen, obwohl die per Reglement festgesetzte Anzahl von fünf BoP-Änderungen nach Daytona bereits erreicht wurde. Kurzfristig beschloss die IMSA-Organisation jedoch, die eigene Regel per Bulletin zu ändern, was zur Ge-

nannten Gewichtszunahme bei den Porsche führte. Dennoch waren die Porsche die schnellsten Autos im Feld. Der Dreikampf zwischen Pilet und Bergmeister in den beiden Werks-911 und Wolf Henzler im Falken-Porsche zur Halbzeit gehörte zu den Höhepunkten des Rennens.

Die beiden Manthey-911 von Tandy/Pilet und Bergmeister/Bamber belegten in der zweiten Rennhälfte komfortabel die ersten beiden Positionen in der Klasse – bis zwei Minuten vor Schluss, als beide noch einmal zum Nachtanken mussten.

So erben Dirk Werner und Bill Auberlen im schnellsten der beiden BMW Platz und Sieg. «Zum Glück ist damit die Titelerwartung vertagt bis zum Finale» so Dirk Werner.

In der GTD-Klasse ging der Sieg an Jeroen Bleekemolen und Ben Keating in der Riley-Viper, die damit ihren Vorjahreserfolg wiederholten. Christopher Haase und Dion von Moltke (Miller-Audi) wurden Dritte. ♦ RDB



Gesamtsieger: Hand/Pruett



GTLM-Sieger: Werner/Auberlen

UNITED SPORTS CAR CHAMPIONSHIP / Resultate

Austin, Texas/USA: 5,513 km; Rennen über 2:40 Stunden; 38 Autos gestartet; Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. Hand/Pruett (Riley DP - Ford) 73 Runden (1. P); 2. R. Taylor/J. Taylor (Corvette DP) +16,910 sec. (2. P); 3. Westbrook/Valiante (Corvette DP) +44,212 (3. P); 4. Pew/Negri (Ligier JS P2 - HPD) +44,575 (4. P); 5. Curran/Cameron (Corvette DP) +1:06,753 min. (5. P); 6. Bennett/Braun (Oreca FLM09) +1:28,158 (1. PC); 7. Junqueira/Cumming (Oreca FLM09) +1:53,822 (2. PC); 8. French/Daly (Oreca FLM09) +1:57,517 (3. PC); 9. Gusch/Kimber-Smith (Oreca FLM09) +1:58,239 (4. PC); 10. Barbosa/Fittipaldi (Corvette DP) +1 Rd. (6. P); 11. Rojas/Legge (DeltaWing DWC13) +1 Rd. (7. P); 12. Auberlen/Werner (BMW Z4 GTE) +1 Rd. (1. GTLM); 13. Kaffer/Fischella (Ferrari F458 Italia) +1 Rd. (2. GTLM); 14. Goikhberg/McMurry (Oreca FLM09) +1 Rd. (5. PC); 15. Tandy/Pilet (Porsche 911 RSR) +1 Rd. (3. GTLM); 16. Sellers/Henzler (Porsche 911 RSR) +1 Rd. (4. GTLM); 17. Bergmeister/Bamber (Porsche 911 RSR) +1 Rd. (5. GTLM); 18. Magnussen/Garcia (Chevrolet Corvette C7.R) +1 Rd. (6. GTLM); 19. Edwards/Luhr (BMW Z4 GTE) +1 Rd. (7. GTLM); – Ferner: 22. Keating/Bleekemolen (Dodge Viper GTS3R) +4 Rdn. (1. GTD); 23. Marsal/Palttala (BMW Z4) +4 Rdn. (2. GTD); 24. Haase/von Moltke (Audi R8 LMS) +4 Rdn. (3. GTD).

Nächstes Rennen: 3. Oktober, Braselton/Georgia (USA)

Internet: www.imsa.com

LANGSTRECKEN-WM / Resultate

Austin, Texas/USA: 19. September 2015; 5. von 8 Läufen zur Langstrecken-Weltmeisterschaft; 6 Stunden; 1 Runde à 5,513 km
31 Teams gestartet, 29 gewertet, Wetter/Strecke: sonnig/trocken.

Platz	Klasse (MJ)	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Reifen	Distanz/Rückstand
1.	LMP1-H (8)	17	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	185 Runden
2.	LMP1-H (4)	7	Fässler/Lotterer/Tréluyer	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+1:06,840 min.
3.	LMP1-H (4)	8	Di Grassi/Duval/Jarvis	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+1 Runde
4.	LMP1-H (6)	1	Davidson/Buemi/Nakajima	Toyota Racing/Toyota TS040 – Hybrid	Michelin	+2 Runden
5.	LMP2	26	Rusinov/Canal/Bird	G-Drive Racing/Ligier JS P2 – Nissan	Dunlop	+15 Runden
6.	LMP2	47	Howson/Bradley/Lapierre	KCMG/Oreca 05 – Nissan	Dunlop	+15 Runden
7.	LMP2	28	Yacaman/Derani/Gonzalez	G-Drive Racing/Ligier JS P2 – Nissan	Dunlop	+16 Runden
8.	LMP1-L	4	Trummer/Kaffer	Team ByKolles/CLM P1/01 – AER	Michelin	+16 Runden
9.	LMP2	30	Sharp/Dalziel/Heinemeier-Hansson	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 – HPD	Dunlop	+16 Runden
10.	LMP2	43	Ragues/Webb/Hamilton	Team Sard Morand/Morgan Evo – Sard	Dunlop	+16 Runden
11.	LMP2	36	Panciatici/Chatin/Capillaire	Signatech Alpine/Alpine A450b – Nissan	Dunlop	+16 Runden
12.	LMP1-H (8)	18	Dumas/Jani/Lieb	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+17 Runden
13.	LMP2	42	Leventis/Watts/Kane	Strakka Racing/Gibson 0155 – Nissan	Dunlop	+19 Runden
14.	GTE-Pro	91	Lietz/Christensen	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+23 Runden
15.	GTE-Pro	92	Pilet/Makowiecki	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+23 Runden
16.	GTE-Pro	71	Rigon/Calado	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+23 Runden
17.	GTE-Pro	99	MacDowall/Rees/Stanaway	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+24 Runden
18.	GTE-Pro	95	Nygaard/Sørensen	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+25 Runden
19.	GTE-Pro	97	Turner/Adam	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+25 Runden
20.	GTE-Pro	51	Bruni/Vilander	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+25 Runden
21.	GTE-Am	72	Shaytar/Bertolini/Basov	SMP Racing/Ferrari F458 Italia	Michelin	+26 Runden
22.	GTE-Am	88	Ried/Al Qubaisi/Bamber	Abu Dhabi-Proton Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+26 Runden
23.	GTE-Am	83	Perrodo/Collard/Aguas	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+27 Runden
24.	GTE-Am	77	Dempsey/Long/Seefried	Dempsey - Proton Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+27 Runden
25.	GTE-Am	98	Dalla Lana/Lamy/Lauda	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+27 Runden
26.	GTE-Am	96	Castellacci/Simonsen/Hall	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+27 Runden
27.	GTE-Am	50	Roda/Ruberti/Poulsen	Larbre Competition/Chevrolet Corvette C7	Michelin	+28 Runden
28.	LMP1-L	13	Imperator/Kraihamer/Abt	Rebellion Racing/Rebellion R-One – AER	Michelin	+38 Runden
29.	LMP1-L	12	Prost/Beche/Heidfeld	Rebellion Racing/Rebellion R-One – AER	Michelin	+38 Runden
nicht klassiert						
	LMP1-H (6)	2	Wurz/Sarrazin/Conway	Toyota Racing/Toyota TS040 – Hybrid	Michelin	+96 Runden
	LMP2	31	Brown/van Overbeek/Fogarty	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 – HPD	Dunlop	+131 Runden

Schnellste Runde: Hartley (Porsche), Runde 176, 1:47,412 (= 184,9 km/h)
Nächstes Rennen: 11. Oktober, Fuji (J)

Internet: www.fiawec.com

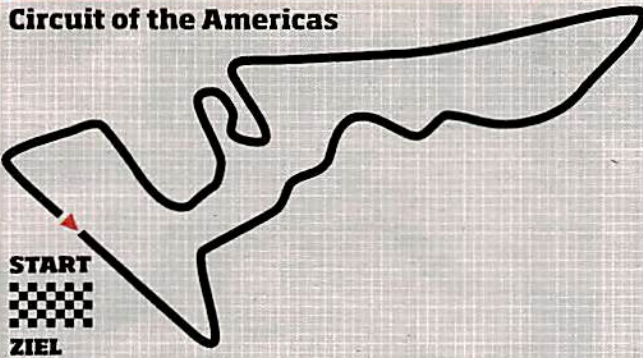
WM-STÄNDE WEC

Fahrer LMP	
1. André Lotterer	113
Benoît Tréluyer	113
Marcel Fässler	113
4. Brendon Hartley	103
Mark Webber	103
Timo Bernhard	103
7. Marc Lieb	77,5
Neel Jani	77,5
Romain Dumas	77,5
10. Loïc Duval	67
Lucas di Grassi	67
Oliver Jarvis	67
14. Nick Tandy	66
15. Earl Bamber	58
Nico Hülkenberg	58
17. Anthony Davidson	49
Sébastien Buemi	49
19. Alexander Wurz	46
Mike Conway	46
Stéphane Sarrazin	46
Hersteller LMP	
1. Porsche	220
2. Audi	184
3. Toyota	101
4. Nissan	0
Privatteams LMP1	
1. Rebellion Racing (#12)	69
2. Rebellion Racing (#13)	68
3. Team ByKolles (#4)	50
Teams LMP2	
1. KCMG (#47)	122
2. G-Drive Racing (#26)	108
3. G-Drive Racing (#28)	104
4. ESM (#30)	44
5. ESM (#31)	42
Fahrer GT	
1. Richard Lietz	98
2. Davide Rigon	87
James Calado	87
4. Michael Christensen	80
5. Gianmaria Bruni	68,5
Toni Vilander	68,5
7. Alex MacDowall	62
Fernando Rees	62
Richie Stanaway	62
10. Aleksey Basov	62
Andrea Bertolini	62
Victor Shaytar	62
13. Frédéric Makowiecki	60
14. Christoffer Nygaard	59
Marco Sørensen	59
16. Patrick Pilet	42
17. Olivier Beretta	36
18. Darren Turner	36
19. Marco Seefried	32,5
Patrick Dempsey	32,5
Patrick Long	32,5
Hersteller GT	
1. Ferrari	187
2. Porsche	185
3. Aston Martin	129
Teams GTE-Pro	
1. Porsche Team Manthey (#91)	107
2. AF Corse (#71)	101
3. AF Corse (#51)	86
4. Aston Martin Racing V8 (#99)	78
5. Aston Martin Racing (#95)	73
Teams GTE-Am	
1. SMP Racing (#72)	131
2. AF Corse (#83)	96
3. Aston Martin Racing (#98)	81
4. Dempsey-Proton (#77)	79
5. Abu Dhabi-Proton (#88)	48



STRECKE

Circuit of the Americas



Freude über Privat-LMP1-Sieg: ByKolles-Fahrer Pierre Kaffer (l.) und sein Teamchef Boris Bermes

QUALIFYING

LMP1	Durchschnittszeit	LMP2	Durchschnittszeit	GTE-Pro	Durchschnittszeit	GTE-Am	Durchschnittszeit
1. Porsche 919 Hybrid (#18)	1:46,211	1. G-Drive/Ligier (#26)	1:57,148	1. Aston Martin Racing (#99)	2:05,872	1. Dempsey/Porsche (#77)	2:08,085
2. Porsche 919 Hybrid (#17)	1:46,375	2. G-Drive/Ligier (#28)	1:57,474	2. Manthey/Porsche (#91)	2:06,134	2. Aston Martin Racing (#96)	2:08,264
3. Audi R18 e-tron qu. (#8)	1:47,538	3. ESM/Ligier (#30)	1:57,621	3. Aston Martin Racing (#97)	2:06,272	3. AF Corse/Ferrari (#83)	2:08,332
4. Audi R18 e-tron qu. (#7)	1:47,898	4. Sard Morand/Morgan (#43)	1:58,109	4. Aston Martin Racing (#95)	2:06,294	4. Aston Martin Racing (#98)	2:08,440
5. Toyota TS 040 Hybrid (#1)	1:48,990	5. Strakka/Gibson (#42)	1:59,749	5. Manthey/Porsche (#92)	2:06,363	5. SMP Racing/Ferrari (#72)	2:08,442
6. Toyota TS 040 Hybrid (#2)	1:49,176	6. ESM/Ligier (#31)	2:01,480	6. AF Corse/Ferrari (#51)	2:06,786	6. Larbre/Corvette (#50)	2:08,802
7. Rebellion R-One (#12)	1:53,950	7. Signatech/Alpine (#36)	keine Zeit	7. AF Corse/Ferrari (#71)	2:06,975	7. Proton/Porsche (#88)	keine Zeit
8. Rebellion R-One (#13)	1:54,506	8. KCMG/Oreca (#47)	keine Zeit				
9. ByKolles/CLM (#4)	1:55,794						

ADAC GT Masters Zandvoort

Entscheidung vertagt



Trotz Sieg im Samstagsrennen noch nicht den Titel klargemacht: Zakspeed-SLS von Asch/Ludwig

Von STEFANIE SZLAPKA

Auch in diesem Jahr wird die Titelentscheidung wieder beim Saisonfinale fallen. Sebastian Asch und Luca Ludwig haben in Zandvoort die Möglichkeit, erstmals in der Geschichte der Sportwagenserie die Meisterschaft frühzeitig zu entscheiden, nicht genutzt.

Am Samstag war das Rennglück von Anfang bis Ende auf ihrer Seite: Bei der Anfahrt in die

Startaufstellung zerriss es die Antriebswelle. «Peter Zakowski meinte: Das dauert eigentlich 30 Minuten. Wir hatten allerdings nur noch höchstens 25», berichtet Asch. «Unsere Jungs haben es tatsächlich in 20 geschafft.»

Samstag Glück, Sonntag Pech

Die Glückssträhne ging weiter: Nach einer Safety-Car-Phase kam es zu einer Berührung zwischen dem Führenden Martin Ragginger und Tomás Engge, die zu einem Dreher des Schütz-Porsche führte. Klaus Bachler,

der gegen das auch dadurch siegreiche Zakspeed-Duo um den Titel kämpft, musste zusehen, wie sich sein Teamkollege auf dem letzten Rang wieder einreihete. Auch der Schubert-BMW hatte Schwierigkeiten: In der zweiten Rennhälfte fiel Dominik Baumann immer weiter zurück. «Wir vermuten, dass etwas mit den Reifen nicht gestimmt hat», so der Österreicher direkt nach dem Rennen. Später stellte sich noch heraus, dass man beim Set-up nicht voll getroffen hatte.

ADAC GT MASTERS / Resultate

Zandvoort/NL: 4,307 km; Wetter/Piste: heiter bis wolkg/trocken.

1. Lauf (60 Minuten, 19 Teams gestartet, 15 gewertet)

1. Asch/Ludwig (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) 34 Runden; 2. Stoll/Basseng (Audi R8 LMS ultra) +4,653; 3. Frey/Geipel (Audi R8 LMS ultra) +6,548; 4. Stolz/Dillmann (Bentley Continental GT3) +7,131; 5. Pepper/Thiim (Audi R8 LMS ultra) +18,228; 6. Proczyk/Schneider (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +25,412; 7. Wirth/Keilwitz (Corvette Z06.R GT3) +26,120; 8. Dobitsch/Sandström (Audi R8 LMS ultra) +26,868; 9. Weishaupt/Jöns (Audi R8 LMS ultra) +29,461; 10. Klingmann/Baumann (BMW Z4 GT3) +31,055
Schnellste Runde: Asch, Runde 2, 1:40,530 (= 154,2 km/h)

2. Lauf (60 Minuten, 18 Teams gestartet, 15 gewertet)

1. Klingmann/Baumann (BMW Z4 GT3) 34 Runden; 2. von Thurn und Taxis/Catsburg (Lamborghini Gallardo R-EX) +4,253; 3. Pepper/Thiim (Audi R8 LMS ultra) +4,876; 4. Stoll/Basseng (Audi R8 LMS ultra) +5,016; 5. Ragginger/Bachler (Porsche 911 GT3 R) +6,808; 6. Dobitsch/Sandström (Audi R8 LMS ultra) +7,310; 7. Wackerbauer/v. d. Linde (Audi R8 LMS ultra) +8,396; 8. Proczyk/Schneider (Merc. SLS AMG GT3) +11,538; 9. Stolz/Dillmann (Bentley Continental GT3) +11,883; 10. Frey/Geipel (Audi R8 LMS ultra) +19,922
Schnellste Runde: Sandström, Runde 7, 1:40,108 (= 154,9 km/h)

Zwischenstand (nach 14 von 16 Rennen): 1. Asch/Ludwig 187 Punkte; 3. Klingmann/Baumann 156; 5. Bachler 150; 6. Proczyk 109; 7. Stoll/Basseng 101; 9. Stolz 100

Nächstes Rennen: 3./4. Oktober, Hockenheim/D

Internet: www.adac-gt-masters.de

Am Sonntag hingegen blieben Asch und Ludwig ohne Punkte: Mit Startplatz neun und 30 Kilo Erfolgsballast waren die Voraussetzungen schwierig. Als im Rennen auch noch Daniel Keilwitz mehrfach unsanft anklopfte und beim Boxenstopp der Funk ausfiel, war das Pech komplett. «Ich hatte nach dem Fahrerwechsel keinen Kontakt zum Team, und wir sind deswegen zu spät rausgefahren», erklärt Asch. «Das Auto war zudem schwierig zu fahren, da die ganze Balance hin war.»

Baumann und Jens Klingmann lagen vom Start weg in Führung, mussten sich aber kurz vor Schluss noch Enge geschlagen geben. Der erhielt nach dem Rennen jedoch eine 30-Sekunden-Strafe, da er beim Restart nach einer Safety-Car-Phase zu viel Abstand gelassen hatte. So reist Zakspeed mit einem Vorsprung von 31 Punkten auf Klingmann/Baumann und 37 auf Bachler zum Finale. «Hockenheim ist immer ein Krimi», lacht Asch. «Was ich da schon alles erlebt habe...» ♦

Blancpain Endurance Series Nürburgring

Finale voller Sensationen

In einem an Spannung kaum zu überbietenden Saisonfinale sicherten sich Alex Buncombe, Wolfgang Reip und Katsumasa Chiyo sensationell den Fahrertitel. WRT Teammeister, erster Klassensieg für Frey-Jaguar.

Kaum jemand dürfte die drei Piloten auf dem topbesetzten Nissan GT-R des RJN-Teams vor der Saison auf der Rechnung gehabt haben. Doch Buncombe hat sich in den letzten Jahren zu einem der besten GT-Piloten überhaupt entwickelt, Reip über die GT Academy eine Plattform für das zweifelloste vorhandene Talent bekommen. Und was Chiyo zu leisten imstande ist, hat der Japaner als Schlussfahrer beim Nissan-Sieg bei den 12 Stunden

von Bathurst in diesem Jahr bereits bewiesen.

Als Favoriten reisten die Audi-Piloten Frank Stippler und Stéphane Ortelli an, denen P6 zum sicheren Meistertitel gereicht hätte. Dass dies möglich gewesen wäre, zeigten die WRT-Teamkollegen Vanthoor/Frijns/Vernay mit P4, doch ein Rempeler – ausgerechnet eines anderen Nissan – kostete den Stippler-Audi 35 Sekunden. Und genau diese fehlten am Ende zum sicheren Titel-Platz.

McLaren siegt, Nissan feiert

Auch Nico Bastian, Stef Dusseldorp und Daniel Juncadella (Mercedes) waren nach einem Reifenschaden und Pech bei einer Safety-Car-Phase vorzeitig aus dem Titelrennen.

So ging es zwischen der Nissan-Besatzung und den «Bentley-Boys» Steven Kane, Andy Meyrick und Guy Smith um die Meisterschaft. Letztere holten hinter dem wie in Silverstone siegreichen Von-Ryan-McLaren (van Gisbergen/Bell/Estre) P2, der gleichzeitige P3 des Nissan reichte jedoch für die GT-R-Piloten.

Eine schöne Überraschung gab es in der Pro-Am-Wertung, wo sich nach vier Jahren Entwicklungszeit erstmals der komplett privat aufgebaute Emil Frey Racing Jaguar mit Lorenz Frey/Fredy Barth/Gabriele Gardel durchsetzen konnte. Ob man dem Auto treu bleibt oder möglicherweise für die kommende Saison zu Lexus wechselt, ist offen. ♦ MBR/AV



Sensationelle Nissan-Champions (v.l.): Buncombe/Reip/Chiyo



Beim Finale zweiten Sieg der Saison geholt: Von-Ryan-McLaren

READY TO RACE
»www.ktm.com

XBB
X-BOW-BATTLE

X-BOW

www.kiska.com



Foto: Joel Kämmerling

KTM gratuliert dem Champion der X-BOW BATTLE

Was für eine Saison: Sechs Wochenenden, 12 Rennen, 164 Runden, drei Siege, fünf zweite Plätze und 179 Punkte: Am Ende ist der Schweizer Niki Leutwiler X-BOW BATTLE Meister 2015! KTM blickt auf ein spannendes, spektakuläres und erfolgreiches „BATTLE“ Jahr zurück, gratuliert Niki Leutwiler, bedankt sich bei allen Teilnehmern und startet jetzt mit Vollgas die Vorbereitungen für die Saison 2016!



Kontakt: battle@silbermayr.de
Alle Informationen unter: www.x-bow-battle.at

laptime
is all that counts

KTM

KOMPAKT

Truck-EM Norbert Kiss (MAN) war auch in Zolder der dominierende Mann. Er gewann beide Hauptrennen und holte sich in den Sprintläufen mit Reverse Grid die Plätze 3 und 2. Die Sprint-Siege holten die Buggyra-Fahrer Adam Lacko und David Vrsecky.

Super GT Naoki Yamamoto und Takuya Izawa haben Honda im Sportsland Sugo den ersten Saisonsieg beschert. In der GT300-Klasse gewannen Takashi Tsuchiya/Takamitsu Matsui (Toyota), Jörg Müller/Seiji Ara (BMW) kamen auf P19.

STT H&R Cup Die Siege in Zandvoort gingen an Ulrich Becker (Porsche) und Mario Hirsch (Mercedes). In Division 2 gewann jeweils Lars Harbeck (BMW).

Seat Leon Eurocup Am Nürburgring waren Stian Paulsen und Alexander Morgan die Rennsieger. Mario Dablander kam im zweiten Lauf auf Rang 2.

Renault Clio Cup Central Europe Pascal Eberle (CH) gewann beide Rennen in Zandvoort und baut damit seine Tabellenführung aus.

RCN Auch im siebten Lauf war Christopher Gerhard (Porsche) der Gesamtsieger. Neuer Tabellenleader ist Heiko Seiwert (BMW).

GLP Holger Träger/Alexander Keller (VW Golf) holten sich den zweiten Sieg in Folge und sind damit jetzt auch Tabellenführer.

Ferrari Challenge Zwei Doppelsieger gab es in Imola: Björn Grossmann gewann zweimal in der Trofeo Pirelli, Erich Prinoth triumphierte in der Coppa Shell zweifach. ♦ MBR

Tourenwagen-EM Zolder

Die Seat-Dominanz geht weiter

In Zolder schien die Übermacht der SMT-Autos ein Ende zu haben. Doch es siegten mit Mato Homola und Dusan Borkovic wieder zwei Seat-Piloten.

Dabei war Engstler-BMW-Pilot Davit Kajaia nach seiner Pole vom Vortag drauf und dran, nicht nur einen weiteren TC2T-Erfolg, sondern auch den ersten Gesamtsieg feiern zu können. Doch ein Getriebeproblem ließ den Georgier zurückfallen, und Homola erbeite den Triumph.



Bis zum Getriebeproblem den Sieg auf dem Fuß gehabt: Kajaia

Im zweiten Durchgang setzte sich dann Borkovic durch, womit der groß gewachsene Ex-WTCC-

Pilot als Gesamtführender zum Finale im sizilianischen Enna-Pergusa (11.10.) reist. Andreas

Pfister hatte Pech: Unfall im ersten Lauf, dadurch Start von hinten in Race 2 und dort noch P5.

Mackschin fast uneinholbar

Die TC2T-Siege gingen in Belgien an Aytaç Biter und Ümit Ülkü. In der TC2-Klasse für Saugmotoren gewann zweimal Michal Matejovsky (alle BMW).

Bei den Super-1600-Fahrern ist nach zwei weiteren Siegen Dominator Niklas Mackschin (Ford) nur deshalb noch nicht Meister, weil es beim Finale doppelte Punkte gibt. ♦ MBR

Berg-EM

Finalsieg für Beneš

Dass Miloš Beneš die klare Nummer zwei in der Berg-EM ist, bewies der Tscheche eindrucksvoll beim Finale im kroatischen Buzet. Der Osella-Pilot siegte vor dem Dreierpack Patrik Zajčnik (Norma), David Hauser (Wolf) und Fausto Boromolini (Reynard), die sich nach zwei Läufen innerhalb einer halben Sekunde befanden.

Mit Dan Michl (Lotus) komplettierte ein weiterer Tscheche das EM-Gesamtpodium 2015. Nicht am Start war derweil Simone Faggioli, der seinen 8. Titel vorab eingefahren hatte und zeitgleich den Endlauf in Italien gewann. Ebenfalls vorab hatte Igor Stefanowski (Mitsubishi Lancer) den EM-Titel bei den Produktionswagen in der Tasche – das bereits zum zweiten Mal in Folge. Als schnellster Österreicher, Tourenwagensieger und neuer Tourenwagen-Rekordmann belegte Karl Schagerl (VW Golf) P6, knapp vor F3-Pilot Andy Stollnberger. ♦ TBU

Berg-SM

Volluz gewinnt

Beim neunten und letzten Lauf der Schweizer Bergmeisterschaft, der 35. Auflage des Rennens Saint Denis-Les Paccots, triumphierte der Walliser Joël Volluz mit seinem Osella-Spyder. Der bereits feststehende Meister Eric Berguerand (F3000 Lola) belegte nach zwei von drei gewerteten Läufen auf der 2,580 Kilometer langen Strecke im Kanton Fribourg den zweiten Platz vor Simon Hugentobler (F3000 Reynard) sowie Christian Balmer und Joël Grand (beide FM-Tatuu).

Schnellster Sportwagenfahrer wurde Frederic Neff mit seinem Porsche 911 GT3 Cup 996. Als bester Interwiss-Pilot konnte sich Gérard Nicolas (Ford Escort Cosworth) platzieren. Nicolas Bühler, nach über Jahrzehnte hinweg erlangten und aufaddierten Meisterschaftspunkten der erfolgreichste eidgenössische Rennfahrer, gewann mit seinem Porsche 911 GT3 RS die Klasse der GT-Fahrzeuge. ♦ MG

NASCAR Chicago

Gibbs bleibt im Hoch

Die Frage in der letzten Gelbphase lautete: Neue Reifen oder nicht? Denny Hamlin entschied sich acht Runden vor Rennende dagegen und lag damit goldrichtig. Mit Matt Kenseth auf P2 holte er für das momentan im Hoch befindliche Gibbs-Team zum Chase-Start einen Doppelerfolg.



D. Hamlin

Ganz anders bei dem in der Regular Season dominanten Harvick (Crash und P42 nach Reparatur) und Jeff Gordon. Letzterer stellte mit seinem 788. Cup-Start in Folge (!) seit 1992 den Uralt-Rekord von Ricky Rudd ein. Glück brachte der Ironman-Start nicht: Beim letzten Restart von P2 auf P14 zurück. ♦ MBR

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Joliet/Illinois (USA): 267 Rdn. à 2,414 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.

1. Denny Hamlin (Toyota); 2. Carl Edwards (Toyota); 3. Kurt Busch (Chevrolet); 4. Ryan Newman (Chevrolet); 5. Matt Kenseth (Toyota); 6. Joey Logano (Ford); 7. Kyle Larson (Chevrolet); 8. Brad Keselowski (Ford); 9. Kyle Busch (Toyota); 10. Aric Almirola (Ford); 11. Jimmie Johnson (Chevrolet); 12. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 13. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 14. Jeff Gordon (Chevrolet); 15. David Ragan (Toyota); 16. Jamie McMurray (Chevrolet); 17. Paul Menard (Chevrolet); 18. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 19. Clint Bowyer (Toyota); 20. Casey Mears (Chevrolet); 21. Greg Biffle (Ford); 22. Brian Scott (Chevrolet); 23. Justin Allgaier (Chevrolet); 24. Kasey Kahne (Chevrolet); 25. Tony Stewart (Chevrolet); 26. Danica Patrick (Chevrolet); 27. Landon Cassill (Chevrolet); 28. Trevor Bayne (Ford); 29. Cole Whitt (Ford); 30. Sam Hornish Jr. (Ford); 31. Brett Moffitt (Ford)

Stand nach 27 von 36 Rennen: 1. Kenseth 2051 Punkte; 2. Edwards 2048; 3. Logano 2047; 4. Kyle Busch 2047; 5. Kurt Busch 2047; 6. Hamlin 2046; 7. Johnson 2045; 8. Newman 2040; 9. Keselowski 2039; 10. Earnhardt Jr. 2038; 11. Truex Jr. 2034; 12. Gordon 2030; 13. McMurray 2028; 14. Menard 2027; 15. Bowyer 2025; 16. Harvick 2008

Nächstes Rennen: 27. September, Loudon/New Hampshire (USA)
Internet: www.nascar.com



BENTLEY

Wir können auch anders.

Erleben Sie Bentley Motorsport live auf den Rennstrecken Europas, einfach für alle Termine den QR Code scannen oder +49 30 224 030 231 anrufen.

Bentley empfiehlt Mobil 1

Der Name 'Bentley' und das geflügelte 'B' sind registrierte Warenzeichen. © 2015 Bentley Motors Limited. Gezeigtes Modell: Continental GT3-R.



Vorschau Nürburgring

Titelduell am Ring



Voll auf den Titel fokussiert: Pascal Wehrlein kann am Nürburgring vorzeitig Meister werden

Von ARNO WESTER

Der Titelkampf in der DTM spitzt sich zu. Weil in den vier Rennen am kommenden Wochenende auf dem Nürburgring und beim Saisonfinale in Hockenheim (17./18.10.) noch 100 Punkte vergeben werden, haben theoretisch sogar noch 16 der insgesamt 24 DTM-Piloten Titelchancen.

Vieles spricht allerdings eher für einen Zweikampf zwischen Mercedes-Shootingstar Pascal Wehrlein (140 Punkte) und Audi-Speerspitze Mattias Ekström (126). Die direkten Audi-Verfolger Edoardo Mortara (110) und Jamie Green (107) dürften nur dann eine Rolle spielen, wenn sich Markenkollege Ekström eine weitere Nullrunde (bisher schon sechs) leistet. Bei BMW, deren bestplatzierte Fahrer Bruno Spengler (104) und Titelverteidiger Marco Wittmann (98) auf den Rängen fünf und sechs liegen, glaubt man offenbar nicht mehr daran, in den Titelkampf eingreifen zu können.

Bestes Beispiel dafür ist die Tatsache, dass Spengler zuletzt in Oschersleben hinter seinem MTEK-Teamkollegen Timo Glock nur Platz zwei belegte und dadurch sieben Punkte weniger auf seinem Konto hat. Eine lobenswerte und nicht alltägliche Entscheidung, mit der BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt mal wieder die Experten überraschte!

Rekordjäger Wehrlein

Der erst 20 Jahre alte Tabellenführer Wehrlein kann auf eine eindrucksvolle Saisonbilanz blicken, denn der Youngster hat nur in zwei von bisher 14 Rennen nicht gepunktet und dabei bereits acht Top-5-Plätze erzielt. Sollte der «Sternfahrer» diese Konstanz auch in den letzten vier Läufen an den Tag legen, ist Wehrlein trotz seines Alters ein ganz heißer Titelkandidat. Als jüngster DTM-Fahrer

auf der Pole-Position, jüngster Rennsieger und auch jüngster Tabellenführer hat der Wornsdorfer bereits Meilensteine in der 28-jährigen DTM-Historie gesetzt. Am 18. Oktober, und damit zufällig an seinem 21. Geburtstag, könnte sich Wehrlein im 18. und letzten Saisonlauf in Hockenheim auch zum jüngsten DTM-Titelgewinner krönen. Und zudem mit seiner schwäbischen Mannschaft noch ein Jubiläum feiern: Den zehnten Titelgewinn für das erfolgreichste DTM-Team HWA aus Affalterbach seit 1992.

Zeigt Ekström weiter Nerven?

Der schwedische Widersacher ist mit seinen 37 Jahren der älteste Teilnehmer im Feld. Erstaunlich, dass dem mit allen Wassern gewaschenen Ekström zuletzt in Moskau (als er mit einem waghalsigen Überholversuch an Glock scheiterte) und Oschersleben (bei einem Ausrutscher neben die Strecke, der den letzten Startplatz im Qualifying zur Folge hatte) zwei eigene Fehler unterliefen, die wohl mehr Punkte gekostet haben, als die 14 Zähler, die der Routinier nun hinter seinem Rivalen Wehrlein liegt.

Als zweimaliger Titelträger (2004 und 2007), der gemeinsam mit seinem Team Abt Sportsline 2005, 2011 und 2014 Vizemeister sowie 2002 und 2008 Gesamtdritter wurde, hat Ekström so viel Erfahrung im Titelkampf wie kein anderer Fahrer. Außerdem fährt sein Rivale Wehrlein wegen seiner Erfolge reglementbedingt das mit 1.130 kg schwerste Auto im ge-

samten Starterfeld. Ekströms Abt-Audi ist dagegen nun 2,5 kg leichter, was in der engen DTM, wo es oftmals um Tausendstelsekunden geht, und wie vor allem in der laufenden Saison gesehen, ein kleiner Vorteil ist.

Beide Trainings am Freitag

Nachdem wegen Nebels zuletzt in Oschersleben der Ablauf mehrmals geändert werden musste, hat die DTM-Dachorganisation ITR reagiert und einen guten Hinweis von Phoenix-Teammanager Dirk Theimann in die Tat umgesetzt. Da in dieser Jahreszeit am Nürburgring ebenfalls mit Nebelbänken gerechnet werden muss, wurde das zweite, 45-minütige freie Training von Samstag auf Freitagnachmittag (16.15 Uhr) vorgezogen, um für das erste Qualifying (10:15 Uhr) und erste Rennen (13:25 Uhr) am Samstag (26.9.) mehr Spielraum zu haben. Wegen der ARD-Liveübertragung auf sportschau.de und im Ersten ist das zweite Zeittraining am Sonntag (10:55 Uhr), aber vor allem der anschließende 16. Saisonlauf um 13:35 Uhr so früh angesetzt wie noch nie in dieser Saison.

Für den «Ringkampf» auf der über die Querspanne abgekürzten Sprintversion der Grand-Prix-Strecke mit Fl-Schikane (3,629 km) sind Einzeltickets am Freitag ab 10 Euro bis hin zu Wochenend-Eintrittskarten der Kategorie Gold für 52 Euro ebenso noch verfügbar wie Familientickets (Zwei Erwachsene, zwei Jugendliche) inklusive Fahrerlager für 125 Euro (Silber) bzw. 105 Euro (Bronze). ♦



Der DTM-Mercedes für 2016 – dank Wehrlein mit Startnummer 17

SCHAEFFLER



PRÄSENTIERT

DTM-COCKPIT LIVE



Von **Mike Rockenfeller**
Audi Sport Team Phoenix

Doppeltes Heimrennen heißt es für mich am kommenden Wochenende. Denn wir fahren mit der DTM zwei Läufe auf dem Nürburgring. Und der liegt ja nur rund 40 Autominuten weg von meiner Heimatstadt Neuwied. Von dort und aus der gesamten Region rundum kommen hoffentlich wieder viele meiner Fans, um mich und all meine Kollegen live fahren zu sehen.

Am liebsten würde ich mich bei all meinen Fans und Unterstützern natürlich mit einem Sieg auf dem Ring bedanken. Das wäre dann nicht nur mein erster DTM-Sieg in meiner Heimat, sondern auch mein erster in meinem Heimatland. Denn bisher habe ich einmal in den Niederlanden, in England und zweimal in Russland gewonnen. Da nach den beiden letzten Rennen in Oschersleben aus meinem Audi RS5 DTM zehn Kilogramm Handicapgewicht ausgeräumt werden dürfen, bin ich grundsätzlich optimistisch. Hinzu kommt: Die Kurzanbindung des Grand-Prix-Kurses des Nürburgrings sollte wie Moskau unserem Auto gut liegen.

Mein Phoenix-Team, das im Auftrag von Audi Sport meinen Audi RS 5 DTM vorbereitet und einsetzt, ist ebenfalls ganz heiß auf einen Nürburgring-Sieg. Denn auch für die Mannschaft um Ernst

Moser sind es zwei Heimrennen, auf die wir uns in der Firmenzentrale in Meuspath in unmittelbarer Nachbarschaft des Nürburgrings ganz speziell vorbereiten. Mittwochs geht es schon los. Da trainieren wir vor der Werkstatt Boxenstopps: Eine Runde im ersten, maximal im zweiten Gang ums Gebäude, anhalten, Reifenwechsel, beschleunigen, nächste Runde, nächster Wechsel und so weiter. Mittwochnachmittag gehen wir dann endlich mal wieder auf eine Phoenix-Team-Radtour durch die Eifel. Hinterher fahren wir noch Rennen mit unseren ferngesteuerten Autos. Dabei sind meine Techniker und Mechaniker die Profis, nicht ich.



Heiß auf seinen Heimsieg: Audi-Pilot Rockenfeller

SCHAEFFLER-NEWS

Schaeffler-Repräsentant Armin Schwarz besuchte den IAA-Messestand von Schaeffler in Frankfurt am Main. Parallel fanden auch Teams der Formula Student Germany (FSE) ihren Weg an den Stand des Automobilzulieferers, um sich über das aktuelle Produktportfolio und das anschauliche Hauptexponat zu erkundigen.

TCR International Series Singapur

Comini auf Titelnkurs



Nach zweimal Platz 2 in Singapur wieder Leader: Comini

Die Rennsieg in Singapur gingen an Kevin Gleason (Honda) und Jordi Gené (Seat). Großer Sieger des Wochenendes ist jedoch Stefano Comini.

Der Tessiner, der das bis Ende der Europa-Saison noch fehlende Budget gefunden zu haben scheint, zahlte das in ihn gesetzte Vertrauen im Qualifying zurück, als er sich die erste Pole-Position des Jahres sicherte.

Und auch im Flutlichtrennen am Samstagabend sah es so aus, als ob den Seat-Piloten aus dem Südtiroler Target-Team keiner schlagen könne. Doch als Comini nach einem Elektronikprob-

lem einen Reset machen musste, schlüpfte Kevin Gleason im WestCoast-Honda durch. «Überholen war nicht mehr möglich», konstatierte der letztlich zweitplatzierte Comini, der damit aber trotzdem die Tabellenführung von Markenkollege Pepe Oriola (4.) übernahm.

Im Sonntagsrennen zeigte der Schweizer von Startplatz sieben aus, dass Überholen auf dem F1-Stadtkurs durchaus möglich ist und schob sich stetig nach vorne – um dann als Höhepunkt auch noch Oriola für P2 zu kassieren. Nur für Jordi Gené reichte es nicht mehr. Der Craft-Bamboo-Fahrer sicherte sich seinen dritten Saisonsieg. Für

Comini aber kein Grund zur Trauer. Vor den letzten beiden Events in Thailand und Macau hat er nun als Leader elf Zähler Vorsprung vor Oriola.

Das Debüt des TCR-Subaru lief nach Problemen beim Transport mehr als chaotisch. Erst zum ersten Rennen konnte Luca Rangoni den STi erstmals auf die Strecke fahren. Nach P15 am Samstag beendete man Lauf zwei (plangemäß) vorzeitig.

Deutsche TCR-Serie ab 2016

Während die internationale TCR-Serie in Singapur mit 24 Startern einen neuen Bestwert aufstellte, zieht die Kategorie weiter ihre Kreise. Nachdem MSA bereits über konkrete Planungen berichtete (siehe Ausgabe 35), wird es so auch in Deutschland ab 2016 eine eigene Serie geben. Im Rahmen des ADAC-Masters-Wochenendes am Sachsenring wurde zwischen Franz Engstler und dem ADAC der entsprechende Handschlag erteilt. Als «ADAC TCR Germany» wird die neue Serie kommandes Jahr von Engstler organisiert hauptsächlich im Rahmen des ADAC GT Masters fahren. ♦ MBR

DTC/Procar Zolder

Meister siegen weiter, Division 2 spannend

Während in den Divisionen 1 und 3 die feststehenden Meister Fredrik Lestrup und Steve Kirsch weiter siegen, wird der Titelkampf in der Division nach Zolder erst richtig spannend.

Die Protagonisten um den letzten Titel in der 1600er-Saugmotor-Klasse, eben jenen in der Division 2, heißen Ralf Glatzel (Ford Fiesta) und Andreas Rinke (Citroën Saxo). Und Verfolger Rinke machte in Belgien vielleicht entscheidenden Boden gut. Mit einem Doppelsieg verkürzte er den Abstand in der Tabelle auf nur noch fünf Zähler und kann jetzt beim Finale

in Spa Anfang Oktober aus eigener Kraft Meister werden.

Spannung um Vizetitel

In den beiden weiteren Divisionen gilt: Business as usual. In der «großen» Klasse gewann der frischgebackene Meister Fredrik Lestrup beide Läufe. Spannend wird es im Kampf um den Vizetitel, wo die Ford-Piloten Heiko Hammel auf P2 und Johannes Leidinger auf P3 nur zwei Zähler trennen.

In Division 2 musste Steve Kirsch zwar erstmals eine Pole-Position an Dirk Lauth abtreten, siegte in den Rennen aber doch wieder souverän. Lauth ist hier auf Vize-Kurs. ♦ MBR



Auch mit fixem Titel nicht zu stoppen: Doppelsieger Lestrup

BBS

Technik aus dem Motorsport

Herzlichen Glückwunsch
zum 40.!

BBS GRATULIERT MOTORSPORT AKTUELL HERZLICH ZUM 40. GEBURTSTAG! WIR BEDANKEN UNS FÜR VIER JAHRZEHNTE BENZINGETRÄNKTEN JOURNALISMUS VON DEN RENNSTRECKEN DIESER WELT UND WÜNSCHEN VIEL ERFOLG UND ALLES GUTE FÜR DIE NÄCHSTEN 40 JAHRE.

WWW.BBS.COM



made in
BBS
Germany

★★ **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 dieser Ausgabe feiern wir in unserer 40-Jahre-Serie Racing in purer Form: Tourenwagen. ♦



JUBILÄUMS-SERIE 1975 – 2015 TOURENWAGEN

6. Folge



DTM Nürburgring 1991: Das Feld der Gruppe-A-Rennwagen von vor allem BMW und Mercedes biegt nach dem Start zum Eifelrennen ins Castrol-S



6. Folge - Tourenwagen

Immer wieder neu



Auf dem Weg zum DRM-Titel: Hans Heyer im Ford Escort 1976



ITR-Chef Hans Werner Aufrecht



Brachial: Gruppe-5-Tourenwagen der DRM wie der «Super-Capri»



Drei WM-Titel: Andy Priaulx



Die Tourenwagen-WM: Seit 2014 mit TC1-Reglement und seitdem auch von Citroën dominiert



Weltmeister José María López



Die Diesel-Weltmeister: Seat



Erster DTM-Champ: V. Strycek



Tourenwagen-Spektakel in den USA: Der NASCAR Sprint Cup



Die DTM anno 2015: Hier der amtierende Meister Marco Wittmann



Down Under: V8 Supercars



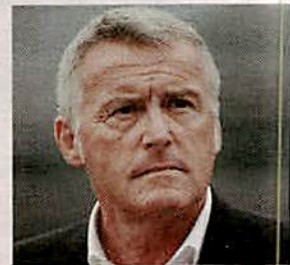
TCR-Kategorie: Die Zukunft?



Die 90er: Supertourenwagen



Immer hart umkämpft: BTCC



TCR-Initiator: Marcello Lotti

erfundenen

Von MICHAEL BRÄUTIGAM
und ARNO WESTER

Vor 40 Jahren erfreute sich die Deutsche Rennsport-Meisterschaft (DRM) größter Beliebtheit. Seither gab es viele Revolutionen in der klassischsten Form des Motorsports - und die nächste ist schon im Gange.

«Die goldenen Zeiten sind vorbei.» Das hört man immer wieder, wenn man den Zeitzeugen Glauben schenkt. Denn vor 40 Jahren, als die erste «MOTORSPORT aktuell» erschien, feierte eine gewisse Deutsche Rennsport-Meisterschaft (DRM) gerade Hochkonjunktur. Hans Heyer setzte sich mit seinem «kleinen» Ford Escort gegen Klaus Ludwig im Division-1-Capri im Kampf um den Titel durch. Die Erfolgsgeschichte der Serie wurde 1977 mit Einführung der martialischen Gruppe-5-Tourenwagen noch weiter fortgeschrieben. Und ja, sieht man dann heute die Videos der spätestens Anfang der 80er-Jahre vor Kraft nur so strotzenden, turbozischenden, driftenden Plastik-Breitbau-bomber, dann kann man ein wenig sentimental werden. Aber: Mit Einführung der Gruppe-C-Rennwagen 1982, steigender Beliebtheit und Leistungsfähigkeit stiegen auch die Kosten immer weiter, und 1985 war das Ende der DRM endgültig besiegelt.

Gruppe A bis Super Touring

Ein Jahr zuvor begann ein neues, bis heute andauerndes Kapitel der Renntourenwagen in Deutschland - das der DTM. 1984 startete die neue Serie noch als Deutsche Produktionswagen-Meisterschaft (DPM) und lehnte sich an das neue Gruppe-A-Reglement an. Jedoch hatte man damals schon eine Art «Balance of Performance» (BoP), die Fahrzeuge unterschiedlichster Größen und Formen über Reifenbreite und Gewicht ausglich und so ein sehr buntes Feld bot.

Unter Federführung der ITR, die mit einer Änderung des Formats von einem auf zwei 100-km-Rennen (ab 1988) Pioniergeist bewies und damit genau den Nerv der Zuschauer traf, entwickelte sich die Serie stetig weiter. Hersteller kamen und trieben die Entwicklungspirale im weiterhin an die Gruppe A angelehnten Regle-

ment in immer neue Höhen. Neue Evo-, Evo-2- oder Sport-evo-Modelle lösten ihre Vorgänger ab, was entsprechende Kosten mit sich brachte und die Serie so auch immer uninteressanter für Privatteams werden ließ.

Das Interesse der Zuschauer war jedoch ungebrochen. Vor allem Soundfetischisten können sich bis heute nicht am so unverwechselbaren Ansaugergeräusch der damaligen Vierzylinder-BMW und -Mercedes sattören. Dazu gab es packende Rennaction. Es war die goldene Zeit der DTM. Auch global gesehen waren die Tourenwagen der Gruppe A der Renner. Sogar eine WM gab es 1987.

Während sich die DTM mit Einführung des Klasse-1-Reglements kurzzeitig ihr eigenes Grab schaufelte, mit dem seit 2000 relativ stabilen und streng kontrollierten Reglement aber wieder auf Kurs ist, lösten die Supertourenwagen die Gruppe A Mitte der 90er-Jahre ab.

BTCC als Ideenschmiede

Die Revolution der Tourenwagen mit den «Super Touring Cars» war vielleicht die größte überhaupt. Ausgelöst wurde sie in Großbritannien, wo die BTCC nicht zum ersten und nicht zum letzten Mal das richtige Näschen bewies. Die vor allem motorisch hochgezüchteten Supertourenwagen, die am Ende schon weit über 300 PS aus den Zweiliter-Saugmotoren holten, fanden bei Herstellern und Fans viel Zuspruch. Aus Deutschland, wo mit der STW bis 1999 auch eine eigene Serie unterwegs war, engagierten sich Audi, BMW und Opel. Dazu kamen Marken wie Ford, Honda, Nissan oder Peugeot.

Da die Fahrzeugpreise innerhalb eines Jahrzehnts durch ständige Weiterentwicklungen abermals um fast das Fünffache stiegen, war aber auch den Supertourenwagen keine langfristige Zukunft vergönnt.

Der Input für die neue Klasse kam erneut aus der BTCC. Dort hatte man mit Einführung des abermals seriennäheren BTC-Reglements bereits die Weichen gestellt. Und das so gut, dass sich aus den BTC-Autos die neuen Super2000-Tourenwagen entwickelten. Auch diese waren wieder ein globaler Erfolg, wenn auch nicht mehr in so großem Umfang wie die Supertourenwagen und Gruppe-A-Renner zuvor.

Mit den S2000-Autos gab es jedoch die Reinkarnation der Tourenwagen-WM 2005, was durchaus als Meilenstein bezeichnet werden kann. In den Anfangszeiten balgten vor allem BMW und Alfa Romeo um die Titel, später waren es Seat - die mit dem Turbodiesel ebenfalls eine kleine Revolution schafften - und Chevrolet. Bis 2014 führen unter dem neuen Namen der TC2 noch Super-2000-Fahrzeuge mit, die ab 2011 mit 1,6-Liter-Turbomotoren befeuert wurden.

Seit vergangenem Jahr bildet die TCI das obere Ende der Tourenwagen-Fahnenstange, diese Fahrzeuge kommen jedoch ausschließlich in der WTCC zum Einsatz.

Und auch sonst ist das einst so einheitliche Bild ordentlich aus den Fugen geraten. In der BTCC feiert man mit dem NGTC-Reglement eine echte Erfolgsgeschichte. Die weitgehende Einheitstechnik konnte sich aber global nicht durchsetzen. In Skandinavien fährt man mit reinen Silhouettenfahrzeugen, in der deutschen DTC/Procar mit aktuell drei Divisionen. Und in der ETCC vertraut man neben den TC2/TC2T-Autos auf Seat Leon Cup Racer sowie die kleinen Super-1600-Renner.

Die DTM hat mit dem seit 2012 geltenden Reglement immerhin die Basis für das neue Class-1-Reglement mit Turbomotoren ab 2017 gelegt.

Zukunftsperspektive TCR

Die nächste Revolution, die wieder für mehr Durchblick und Einheitlichkeit sorgen kann, hat jedoch gerade begonnen. Sie heißt «Touring Car Racing» (kurz: TCR) und verteilt sich aktuell wie ein Lauffeuer über den gesamten Erdball. Dank seriennaher Technik, BoP, überschaubaren sowie gedeckelten Kosten und trotz allem ansprechender Optik springen derzeit nicht nur immer mehr Teams und Hersteller auf den Zug auf, sondern auch viele Sporthoheiten, die entsprechende Klassen oder Serien in den jeweiligen Ländern installieren - u.a. in Deutschland mit der ADAC TCR Germany. Vielleicht ein Schritt auf dem Weg zu neuen goldenen Zeiten des Tourenwagen-Sports. ♦

NÄCHSTE FOLGE:
RALLYE-WM

Top-10-Fahrer 1975-2015

Hans Heyer



Der unermüdliche Unternehmer wurde in der legendären DTM gleich dreimal Meister: 1975, 1976 und 1980. Zwölf seiner insgesamt 1000 Rennstarts absolvierte der Rheinländer in Le Mans. Als einziger Fahrer gewann er dreimal in Folge das 24h-Rennen in Spa (BMW/Jaguar).

Roberto Ravaglia



Mit Titeln in der Tourenwagen-WM, Tourenwagen-EM und DTM - allesamt auf BMW - hat der Italiener bis heute als einziger Fahrer in allen drei Serien die Meisterschaft gewonnen. Den Tourenwagen ist er bis heute treu geblieben, u.a. als Teamchef von Roal Racing in der WTCC.

Dale Earnhardt



Der «Intimidator» (dt.: «Einschüchterer») gewann mit seinem aggressiven Fahrstil in der höchsten NASCAR-Liga zwischen 1980 und 1994 sieben Titel. Das ist bis heute Rekord - gleichauf mit «King» Richard Petty. 2001 starb Earnhardt nach einem Rennunfall beim Daytona 500.

Klaus Ludwig



«König» Klaus Ludwig drückte der DTM vor allem in ihrer Hochzeit Ende der 80er-/Anfang 90er-Jahre seinen Stempel auf und holte in Ford- und Mercedes-Diensten insgesamt drei Titel. Davor gewann er schon zweimal die DRM - u.a. 1981 auf dem legendären Zakspeed Capri Turbo.

Bernd Schneider



Seine fünf DTM-Titel sind ebenso Rekord wie 43 Rennsieg und 25 Pole-Positions in DTM und ITC. Alle Titel fuhr er für Mercedes ein, für die er seit 1991 und bis heute bei Autorennen am Start steht. Bei seinem ersten DTM-Titel 1995 wurde er gleichzeitig erster ITC-Champion.

Fabrizio Giovanardi



Gemessen an Meistertiteln gibt es wohl keinen erfolgreicheren Tourenwagen-Fahrer. Nicht nur in Italien, Spanien sowie in der weltweit wohl umkämpftesten Tourenwagen-Serie, der BTCC, wurde der Italiener teils mehrfach Meister. Auch vier EM- bzw. ETCC-Titel stehen in seiner Vita.

Andy Priaulx



Nach seinem EM-Titel 2004 war der Brite von der Insel Guernsey auch bei der ab 2005 neu aufgelegten Tourenwagen-WM der Mann, den es zu schlagen galt. In den ersten drei Jahren holte er mit BMW jeweils den Titel, fuhr 2012/2013 auch in der DTM und ist aktuell u.a. in der BTCC aktiv.

Jimmie Johnson



Nicht nur der schiere Speed, auch seine Rennintelligenz und das perfekte Zusammenspiel mit seinem langjährigen Crew Chief Chad Knaus brachten dem von Jeff Gordon geförderten Kalifornier bis heute sechs Titel im NASCAR-Oberhaus ein - Nummer sieben ist schon im Visier.

Jamie Whincup



Die Tourenwagen-Szene in Down Under wird seit Jahren vom Mann aus Melbourne dominiert. Seine sechs Titel in der V8-Supercars-Serie seit 2008 sind einsamer Rekord. Längst ist er somit in einer Reihe mit Legenden wie Peter Brock, Mark Skaife oder Russell Ingall zu nennen.

Yvan Muller



Yvan, in vielen Augen «der Schreckliche», prägte vor allem die Zeit der Super-2000-Jahre. In dieser Ära feierte er alle vier WM-Titel (Seat/Chevrolet), welche ihn zum WTCC-Rekordhalter machen. Als Fahrer im Citroën-Werksteam fährt er auch in diesem Jahr um die WM-Krone mit.



UNI WHEELS[®]
UNITED WHEELS GROUP

Im
Fachhandel
erhältlich



uniwheels.com/winter

QUALITÄT IST NUR DURCH QUALITÄT ZU ERSETZEN.

Kaufen Sie Ihre Winterräder beim Zulieferer für die Automobilindustrie.

UNI WHEELS ist der marktführende Hersteller von Leichtmetallrädern für den Ersatzmarkt in Europa, sowie einer der größten Zulieferer von Leichtmetallrädern für die europäische Automobil-

industrie. Setzen auch Sie auf unsere Qualität und Erfahrung und profitieren Sie von den fünf Jahren Garantie* auf alle Wintermodelle unserer Marken ATS, RIAL und ALUTEC.

STARKE MARKEN.

ATS[®]
Leichtmetallräder

RIAL[®]
LEICHTMETALLFELGEN

ALUTEC[®]
Leichtmetallfelgen

UNI WHEELS IST STOLZER ZULIEFERER RENOMMIERTER AUTOMOBILMARKEN: AMG, AUDI, BENTLEY, BMW, CITROËN, FORD, HONDA, HYUNDAI, JAGUAR, LAND ROVER, MERCEDES, MINI, MITSUBISHI, NISSAN, OPEL, PEUGEOT, PORSCHE, SEAT, SKODA, SMART, SUZUKI, VOLVO, VW

*5 Jahre Garantie auf sachgemäß montierte und behandelte Leichtmetallräder mit Herstellungsdatum ab dem 01.09.2008 in den Lackierungen sterling-silber, polar-silber, diamant-silber, metallic-silber, royal-silber, racing-schwarz, diamant-schwarz, racing-grau, graphit, graphit-matt, titanium, rallye-weiß, carbon-grau und dunkelgrau, jedoch nicht auf Motorsporträder sowie polierte, verchromte, eloxierte und mehrteilige Räder. Garantieausschluss bei Beschädigung jeglicher Art sowie bei Um- oder Neulackierung der Felgen. Gewerbliche Kunden sind von der Inanspruchnahme dieser Garantie ausgeschlossen.

Sébastien Ogier

Der neue Super-Séb



Ein besonderer Gratulant: Sébastien Ogier (r.) mit Rekordweltmeister und Landsmann Sébastien Loeb



VW-Spitze: Dr. Martin Winterkorn (l.) und Dr. Heinz-Jakob Neuffer (2.v.r.) mit Ogier und Ingrassia (r.)

Von REINER KUHN

Schneller holte noch kein Rallyefahrer drei Weltmeister-Titel als Sébastien Ogier. Auch seine Rückreise von Australien nach Europa war rekordverdächtig. In Frankfurt traf der VW-Pilot auf erwartete und unerwartete Gratulanten.

Vier Läufe vor Saisonende machten Ogier und sein kongenialer Copilot Julien Ingrassia erneut alles klar. Innerhalb von 709 Tagen haben die Franzosen drei WM-Titel erobert und 18 WM-Läufe gewonnen. Damit übertrifft Ogier die Karriereausbeute solcher Legenden wie Hannu Mikkola, Miki Biasion, Björn Waldegard, Walter Röhrl, Stig Blomqvist und Ari Vatanen. Fest steht: Der VW-Pilot hat seinen Platz in der Rallye-Historie längst sicher. Doch auf die Party nach seinem Titel-Hattrick vor Ort musste er ebenso verzichten wie auf einen Schluck aus der Champagner-Flasche. Von der Zieldurchfahrt ging es direkt zur Dopingprobe, im Anschluss wartete die Pressekonferenz und dann der Flieger von Coff Harbour via Sydney und Dubai nach Frankfurt.

Nicht alle Tage kann Volkswagen am Konzernabend vor der größten Automesse der Welt einen frisch gekürten Weltmeister präsentieren. Auch tags darauf war Ogiers Terminkalender dicht. Zwischen Interviews und Präsentationen nahm er die Glückwünsche zum Titel-Hattrick an. Doch just als er auf dem IAA-Rundgang bei Reifenpartner Michelin vorbeischaute, bahnte sich ein ganz besonderer Gratulant den Weg durch die Journalisten und Fotografen. Nicht zufällig, sondern zielstrebig kam Sébastien Loeb rüber, um seinem Nachfolger zu gratulieren. «Er hat eine tolle Saison abgeliefert und den Titel verdient», zollt der Rekordweltmeister seinem zehn Jahre jüngeren Landsmann Respekt. «Wenn einer so eine Leistung einschätzen kann, dann ich», sagte Loeb. Für Ogier eine besondere Geste und wichtige Worte. «Damit hätte ich nicht gerechnet. Das bedeutet mir sehr viel», so der Champion. Verständlich, erinnern sich doch beide, dass Ogier diesen Januar bei der Rallye Monte Carlo noch einmal auf seinen Rivalen traf – und das direkte Duell für sich entschied. Sein Sieg im Fürstentum bildete einen Grundstein für die Titelverteidigung 2015.

«Es war eine nahezu perfekte Saison. Die neuen Regeln zur Startreihenfolge sprechen klar gegen mich. Und auch wenn ich sie für unfair halte, muss ich damit umgehen. Australien war dafür der beste Beweis. Nach zwei Prüfungen war ich gerade einmal Achter, ein Sieg war eigentlich nicht drin. Es ist so schwierig, voll motiviert und hochkonzentriert Vollgas zu geben, dabei aber nicht zu viel Risiko einzugehen, um am Ende vielleicht doch ganz vorne zu sein. Wer will schon einen WM-Titel ohne Siege. Auch ich habe den einen oder anderen kleinen Fehler in dieser Saison gemacht. Wenn ich die drei Titel vergleiche, war das bisher meine beste Saison und für mich als Fahrer die vielleicht wertvollste. Beim ersten Titel hat kaum einer damit gerechnet, dass wir das im Debütjahr mit dem Polo schaffen. Beim zweiten hatte ich eine schwächere Phase im Sommer und am Ende richtig Druck von meinem Teamkollegen Jari-Matti Latvala. Aber dieser Titel ist für mich der befriedigendste, er bedeutet mir sehr viel.

Loeb-Rekord im Visier?

Wie sehr der Franzose 2015 dominierte, zeigt sich daran, dass er den Titel schon drei Läufe vor Saisonende sicher hat – und damit sogar früher als bei seinen ebenfalls deutlichen Erfolgen 2013 und 2014. Und das, obwohl in diesem Jahr der WM-Führende – zumeist Ogier – an den ersten beiden Rallye-Tagen als Erster auf die Strecke muss. Darüber hinaus wurde das taktische Element der ins Cockpit gefunkten Zwischenzeiten verboten. Ogier ist derzeit der einzige dreifache Champion, weil Kaliber wie Biasion, Marcus Grönholm, Röhrl und Carlos Sainz jeweils «nur» zwei Titel gewannen. Juha Kankkunen und Tommi Mäkinen brachten es auf vier. Zudem: Mit erst 31 Jahren und weniger als 100 WM-Starts bereits drei Titel gewonnen zu haben, ist einzigartig.

Ob er die gigantische Marke von neun Titeln wie Landsmann Loeb ins Visier nimmt, bleibt abzuwarten. Möglich wäre es. Kaum jemand hat Zweifel, dass Ogier 2016 Titel Nummer 4 folgen lassen will. Zumal alle World Rally Cars mit Ausnahme des neuen Hyundai Evolutionen der diesjährigen Fahrzeuge sein werden. Erst 2017 erscheint eine neue WRC-Generation. Es liegt nahe, dass der Volkswagen Polo R WRC auch 2016 das Maß der Dinge ist. ♦

NACHRICHTEN

Kajetanowicz mit Satzball auf Zypern

Rallye-EM Beim zehnten von zwölf EM-Läufen am kommenden Wochenende auf Zypern (25.-27. 9.), könnte EM-Leader Kajetanowicz (Ford Fiesta R5) seinem ersten internationalen Titel einen großen Schritt näher kommen. Auch und vor allem weil mit Peugeot-Werkspilot Craig Breen sein ärgster Verfolger gar nicht antritt. So bleiben wohl nur Alexey Lukyanuk (Ford Fiesta R5), Robert Consani (DS 3 R5), Bruno Magalhães (Peugeot 208 T16) und Jaromír Tarabus, der erstmals einen Skoda Fabia R5 einsetzt, um den in der Zwischenwertung mit 23 Zählern vorne liegenden Kajetanowicz vom Sieg abzuhalten und möglichst viele Punkte abzunehmen.

Loeb plant Start bei der Rallye Dakar

Rallye Dakar Am vergangenen Mittwoch testete Sébastien Loeb in Marokko erneut den Peugeot 208 DKR, nun aber die überarbeitete Version des eigens für den Marathonsport entwickelten Ofroad-Buggys. Noch ist der Rekord-Weltmeister unschlüssig, ob er Anfang Januar bei der Rallye Dakar (2. bis 18.1.2016) an den Start gehen soll. Deshalb gilt eine Teilnahme beim Marathon-Weltcuplauf in Marokko Anfang Oktober als sicher. «Danach wird er entscheiden», sagt Peugeot Sportchef Bruno Famin, der für Loeb schon ein Auto reserviert hat.

Hotz zum achten Mal Schweizer Meister

SRM Greg Hotz ist zum achten Mal Rallye-Schweizermeister (SRM). Bei der Rallye du Suran (F) hatte er auf dem Peugeot 207 die Ford Fiesta R5 von Carron und Perroud sowie Hunzikers Mini WRC klar im Griff und holte mit dem dritten Saisonsieg bereits vor dem nationalen Finale bei der Rallye du Valais den Titel. Im Kampf um den zweiten Schlussrang hat Pascal Perroud etwas bessere Karten als der amtierende Meister Sébastien Carron. Bei den Junioren unter 28 Jahren lieferten sich Cédric Althaus und Jérémie Toedtli (beide Peugeot R2) einen Kampf um Sekundenbruchteile, wobei der Tabellenleader Althaus zuletzt die Nase vorn hatte. ♦ RK/HL

DRM/Rallye Masters Litermont

Doppelfehler Skoda

Ausgerechnet bei der von ihm gefürchteten Litermont-Rallye macht Ruben Zeltner einen großen Schritt in Richtung Titelverteidigung. Zu Hilfe kamen ihm dabei zwei Fehler der Skoda-Konkurrenz.

Die Streckenbesichtigung bestätigte seine schlimmsten Befürchtungen. Im Saarland würde Zeltner nichts ausrichten können. Zu eng waren die Strecken und vor allem viel zu schmierig, um die Kraft seines GT3-Porsche auf den Boden zu bringen. Entsprechend wenig hatte Zeltner zu bestellen, saß aber beim spannenden Duell zwischen Fabian Kreim und Mark Wallenwein in der ersten Reihe. Die Skoda-Piloten setzen sich in der Anfangsphase deutlich vom Rest ab, bis Skoda-Junior Kreim an einer schnellen Kuppe (WP4) den Bogen überspannte und im Abseits landete.

Der Weg für Privatier Wallenwein schien frei. Doch am Samstagmorgen ging die Lenkung seines Fabia R5 kaputt. Das vorzeitige Ende, denn der Stuttgarter hatte kein Ersatzteil dabei, und bei Skoda Deutschland wollte man ihm nicht aus der Patsche helfen. Man fürch-

tete einen Folgeschaden am Kreim-Auto, das am Freitagabend wieder zusammengeflückt wurde. Selbst der Hinweis von Wallenwein, dass dadurch die Marke Skoda wohl alle Chancen auf den Titel verlieren würde, zog nicht. Auf den Ratschlag, dass er doch seinen zweiten Fabia R5 als Ersatzteilspender hätte mitbringen können, reagierte der Schwabe nur noch mit Kopfschütteln. Das Auto stand zu diesem Zeitpunkt bei der lang geplanten TÜV-Abnahme, um die Zulassung zu bekommen.

Suninens unerwarteter Sieg

Nach dem bitteren Wallenwein-Aus ging Teemu Suninen im altbewährten Skoda Fabia S2000 in Führung. Der Finne wollte in Deutschland seine Asphaltfähigkeiten verbessern und feierte den ersten Gesamtsieg. Hinter ihm spielte Hermann Gaßner senior den Allradvorteil des Mitsubishi auf den schlammigen Prüfungen glänzend aus und verdrängte Zeltner auf Platz 3. Doch der Meister freute sich, als ob er gewonnen hätte, denn durch den Doppelfehler der Skoda-Konkurrenz machte er einen großen Schritt in Richtung Titelverteidigung. ♦ MH



Überraschungssieger: Suninen im altbewährten Skoda Fabia S2000

DEUTSCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT/RALLYE MASTERS / Resultate

Litermont-Rallye, Lebach (D); 10. von 12 Läufen; 433 Gesamtkilometer mit 14 WP über 119 km, 49 Teams am Start, 32 gewertet. Wetter/Piste: wechselhaft/gemischt.

1. Suninen/Markkula (FIN/Skoda Fabia S2000) in 1:14:10,5 h; 2. Gaßner/Thannhäuser (D/Mitsubishi Evo 8) +1:44,0 min; 3. Zeltner/Zeltner (D/A/Porsche 997 GT3) +1:55,2; 4. Kreim/Christian (D/Skoda Fabia R5) +4:49,5; 5. Riebensahm/Rath (D/Peugeot 208 T16) +5:37,5; 6. Brocker/Brocker (D/Ford Escort) +8:02,2; 7. Hahn/Maurer (D/BMW M3) +8:55,9; 8. Petto/Kiefer (D/Mitsubishi Lancer Evo 9) +8:56,0; 9. Gengler/Gengler (L/DS 3 R3T) +9:29,1; 10. Schmitt/Pohl (D/Citroën C2 R2) +9:29,1

Leader: Kreim (WP1-3); Wallenwein (WP4-6); Suninen (WPS-14)

WP-Bestzeiten: Kreim 13, Wallenwein 1

Divisionssieger: Suninen/Markkula (FIN/Skoda Fabia S2000); Div. 2: Gaßner/Thannhäuser (D/Mitsubishi Evo 8); Div. 3: Hahn/Maurer (D/BMW M3); Div. 4: Gengler/Gengler (L/DS 3 R3T); Div. 5: Schmitt/Pohl (D/Citroën C2 R2); Div. 6: Dambach/Kiefer (D/Suzuki Swift)

DRM-Stand (nach 10 von 12 Läufen): 1. Zeltner 171; 2. Wallenwein 129; 3. Kreim 123; 4. Corazza 80; 5. Mohe 75; 6. Färber 47; 7. Leschhorn 39; 8. Pusch 36; 9. Stölzel 28; 10. Griebel 27

Nächster Lauf: 9./10. Oktober, Rallye Baden-Württemberg (D)

Internet: www.adac-motorsport.de/rallye

Rallycross-WM Barcelona

Anlaufschwierigkeiten

Beim 10. Lauf zur Rallycross-WM siegte wieder einmal Weltmeister Petter Solberg. Aber der Norweger hatte beim Gastspiel in Barcelona Anlaufschwierigkeiten. Ein besonderes Geschenk nützte wenig.

Mattias Ekström (Audi) und Titelverteidiger Petter Solberg (Citroën) hatten bereits am Freitag eine ganz spezielle Trai-

ningseinheit erlebt. Für sie begann das Rennwochenende in Spanien mit einem Besuch des FC Barcelona, der sich unter den kritischen Augen der beiden wohl berühmtesten Rallycrosser dieser Tage auf sein nächstes Spiel vorbereitete. Es folgte der unter Sportlern obligatorische T-Shirt- und Trikottausch, der ganz besonders Weltmeister Solberg viel Glück bringen sollte.

Nach der Qualifikation hatte Petter Solberg das auch bitter nötig. Ausgerechnet sein Verfolger, der derzeitige WM-Tabelleinzwerte Timmy Hansen (Peugeot), hatte nach vier Vorläufen die Qualifikation für sich entschieden. Dahinter folgte Johan Kristoffersson (VW), der Solberg das Leben zu Beginn der Saison schwer gemacht hatte. Als Dritter schloss Ekström die Qualifikation ab, und gegen den

Vierten, Davy Jeanney (Peugeot) hatte Solberg auch schon zwei Finals verloren.

Am Ende wieder obenauf

Wahrlich harte Nüsse, die es zu knacken galt. Der Weltmeister hätte sich wegen seines Punktepolsters zurücklehnen können, doch er holte sich den Sieg im Finale und zeigte, weshalb er schon die ganze Saison oben steht. ♦ SK



Am Ende doch noch in der Spur: Solberg, von der Meute gejagt

RALLYCROSS-WM / Resultate

Barcelona (E), 10. von 13 WM-Läufen, 42 Supercars am Start.

Top 12 Qualifikation: 1. Timmy Hansen (S/Peugeot 208); 2. Johan Kristoffersson (S/VW Polo); 3. Mattias Ekström (S/Audi S1); 4. Davy Jeanney (F/Peugeot 208); 5. Robin Larsson (S/Audi A1); 6. Petter Solberg (N/Citroën DS3); 7. Reinis Nitiss (LV/Ford Fiesta); 8. Toomas Heikkinen (SF/VW Polo); 9. Andreas Bakkerud (N/Ford Fiesta ST); 10. Timur Timerzyanov (RUS/Ford Fiesta ST); 11. Tanner Foust (USA/VW Polo); 12. Tord Linnerud (N/VW Polo)

Halbfinals: Lauf 1: 1. Hansen; 2. Larsson; 3. Foust; 4. Bakkerud; 5. Ekström; 6. Nitiss. Lauf 2: 1. Kristoffersson; 2. Solberg; 3. Jeanney; 4. Heikkinen; 5. Timerzyanov; 6. Linnerud

Finale: 1. Solberg; 2. Kristoffersson; 3. Hansen; 4. Jeanney; 5. Foust; 6. Larsson

Stand: 1. Solberg, 243 Punkte; 2. Hansen 208; 3. Kristoffersson 182; 4. Jeanney 166; 5. Bakkerud 163; 6. Ekström 155; 7. Nitiss 134; 8. Heikkinen 121; 9. Larsson 94; 10. Timerzyanov 77

Nächstes Rennen: Istanbul (TR), 2.-4. Oktober 2015

Internet: www.rallycrossrx.com

MotoGP

Michelin macht Fortschritte



Marc Márquez: In Misano auch auf den Michelin-Reifen heisse Schräglagen und gute Rundenzeiten

Von IMRE PAULOVITS

Michelin testete vergangenen Dienstag mit Honda und Ducati in Misano. Projektleiter Nicolas Goubert freute sich über Fortschritte und gute Zeiten.

Bei den letzten Tests in Mugello und in Misano mit den Werkspiloten hatten die Franzosen allerlei Probleme. Zuerst stürzten die Top-Piloten bei der Zeitenjagd, dann hielten die Reifen nicht die gewünschte Distanz. Das Gesicht von Projektleiter Nicolas Goubert hellte in Misano auf: Marc Márquez, Dani Pedrosa, Andrea Dovizioso gelangen viele schnelle Runden, einzig Andrea Iannone

stürzte. «Aber es war zum Glück nicht der bisher typische Sturz in einer schnellen Kurve übers Vorderrad, er hatte die Reifen zu kurz angewärmt.»

Vorn zehn verschiedene Reifen

Michelin ist klar, dass der Schwerpunkt der weiteren Entwicklung auf dem Vorderreifen liegen muss, und so brachten die Franzosen nicht weniger als zehn verschiedene Vorderreifen nach Misano. «Es waren vier verschiedene Mischungen und drei Konstruktionen dabei. Wir haben sie unter den Fahrern aufgeteilt», verriet Goubert. Honda, die schon im Juli getestet hatten, probierten bereits Feinabstimmungen an den Fahrwerken für die Michelin. Wenn auch

keine Zeiten bekannt gegeben wurden, wurde Márquez von Hand mit 1:32,5 gestoppt, Dovizioso mit 1:33,1. Dies lag schon sehr nah an den Quali-Zeiten vom Wochenende.

Als zusätzlichen Testpiloten hatte Michelin Mika Kallio - der in der Moto2 die restliche Saison statt Antony West bei QMMF fährt - aufgeboten, der mit zwei Honda Fireblade Superbikes Versuchsfahrten durchführte. «Das diente dazu, die Aufwärmzeiten der einzelnen Vorderreifen zu prüfen, bevor die anderen damit rausfahren», klärte Goubert auf.

Bereits am Montag wird in Aragón weitergetestet: Michelin bringt erneut 3-4 neue Vorder- und drei Hinterreifen. ♦

Superbike-WM

Reiti trainiert Driften

In zwei Wochen wird Markus Reiterberger seinen viel erwarteten zweiten Superbike-WM-Einsatz geben. Er trainiert schon eine ganze Zeit emsig Driften.

Markus Reiterberger möchte nächstes Jahr der erste Deutsche sein, der eine komplette Superbike-WM-Saison mit einer BMW bestreitet. Der 21-jährige Obinger hat sein ganzes Leben darauf ausgerichtet. Seinen Job als Motorradmechaniker hat er aufgegeben, er konzentriert sich ausschließlich auf den Motorsport.

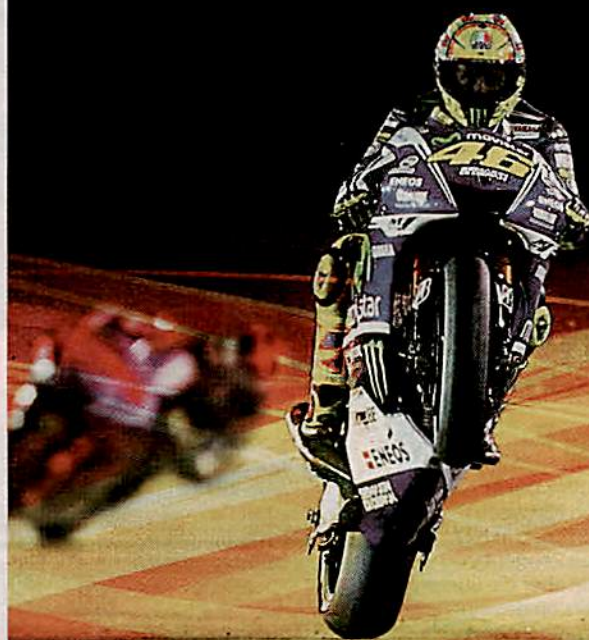
Dazu hat Reiterberger dieses Jahr auch sein Trainingsprogramm ergänzt. Sein Vater Thomas, der für BMW die Superbike-Motoren aufbaut, war



Markus Reiterberger: Drifttraining mit Speedway-Oldtimer

einst Speedway-Fahrer. Seine Weslake von 1985 hat Reiterberger Jr. letzten Winter abgestaubt und fahrbereit gemacht. In der Nähe von Obing wurde jetzt bei einem befreundeten Landwirt ein Oval freigemäht, auf dem Deutschlands größte Super-

bike-Hoffnung mit dem Speedway-Oldtimer fleissig Driften übt. «Das macht eine Riesengaudi und ich denke, wenn alle MotoGP-Stars ständig Driften üben, dürfte es auf Dauer auch etwas bringen», grinst Reiterberger. ♦ IP



FEIERN BIS ZUM ANSCHLAG.

#MotoGPrules Der große Preis von Spanien in Aragón. Ab 25. September LIVE bei Eurosport. Mehr MotoGP als jemals zuvor.



GERMAN OFFICIAL BROADCASTER

eurosportplayer.de

Valentino Rossi: Nach den Emotionen beim Heim-GP nun abgebrüht und angriffslustig zu den letzten fünf WM-Runden

Von IMRE PAULOVITS

Nach dem Sturz von Jorge Lorenzo in Misano ist Valentino Rossi wieder klarer WM-Leader. Im MSA-Interview blickt der neunfache Weltmeister auf das Rennen zurück und verrät, wie er weiter verfahren will.

Wie siehst du das Rennen in Misano im Nachhinein?

VALENTINO ROSSI: Es war schon ein komisches Rennen. Das Ergebnis war hinsichtlich der Weltmeisterschaft zwar gut, aber in Anbetracht, dass es mein Heimrennen in Misano war, doch nicht zufriedenstellend. Die ersten zwei Drittel des Rennens waren für mich wirklich gut. Ich war zu Beginn im Trockenen nicht schlecht. Dann haben wir auf die Regenreifen gewechselt. Mit ihnen war ich stark, ich habe es wirklich genos-

sen, mit Jorge und Marc zu kämpfen, dann habe ich mich an die Spitze gesetzt. Aber dann wurde es wieder trocken und wir mussten das Motorrad erneut wechseln. Es war keine einfache Entscheidung für mich. Jorge und ich kämpfen ja um die Weltmeisterschaft, da muss man die richtige Entscheidung treffen, ohne zu viel zu riskieren. Aber ich bin ganz klar zwei Runden zu lange draußen geblieben und habe dabei viel Zeit verloren, so bin ich schließlich nur Fünfter geworden. Dabei war es in Misano, bei so vielen Fans und in dieser speziellen Atmosphäre, mein Ziel, auf das Podest zu fahren.



«Versuche auch weiter, vor Jorge ins Ziel zu kommen.»

VALENTINO ROSSI

Es war sehr schwierig. Am schwierigsten war es für mich am Anfang. Als es abtrocknete, war es auch nicht einfach, es richtig zu erkennen. Dazu habe ich mich auf dem Bike wohlgefühlt, aber ich musste auch verstehen, dass wir mit den Regenreifen zehn Sekunden pro Runde verlieren und wir deshalb wechseln müssen.

Hättest du gewinnen können, wenn du früher reingekommen wärst?

Gewinnen kaum, aber auf das Podest fahren. Um bei solchen Bedingungen zu gewinnen, muss man den Kopf frei von der Meisterschaft haben. Und speziell wenn man mit Slicks auf die abtrocknende Strecke zurückkommt, ist das Risiko groß. Da war bei mir der Gedanke zu sehr bei der Meisterschaft.

Wie hast du deine Taktik geändert, als du mitbekommen hast, dass Lorenzo gestürzt ist?

Zu diesem Zeitpunkt wusste ich nicht einmal, wo ich genau war. Dann sah ich auf meinem Pitboard P5, 13 Sekunden hinter Baz. Da wollte ich nichts mehr riskieren. Dann habe ich mitbekommen, dass Petrucci von hinten kommt, da habe ich wieder mehr gepusht, und ich hatte genügend Vorsprung, um meine Position zu halten.

Wie ist deine weitere Taktik für die Weltmeisterschaft?

Für mich sieht die Situation derzeit so aus: Márquez ist zwar weit weg, aber so lange er mathematisch noch eine Chance hat, muss man ihn weiter in Betracht ziehen. Die 23 Punkte zu Jorge sind bei fünf noch zu fahrenden Rennen zwar ein guter Vorsprung. Wir müssen aber trotzdem an jedem Wochenende auf Sieg fahren oder auf das Podest, denn Jorge hat das Potenzial, überall zu gewinnen, und auch Marc. Wenn ich da zu viel an die Meisterschaft denke, kann ich an jedem Wochenende neun Punkte verlieren. Und das mal fünf Rennen ist mehr als der Vorsprung, den ich habe. So werde ich auch weiter versuchen, vor Jorge anzukommen. ♦

Valentino Rossi

«Großes Risiko»

Zur Person Valentino Rossi

Geburtsdag 16. Februar 1979
Geburtsort Urbino (I)
Herkunftsland Italien

WM-KARRIERE

1996 WM-9. 125GP (Aprilia)
1997 Weltmeister 125GP (Aprilia)
1998 WM-2. 250GP (Aprilia)
1999 Weltmeister 250GP (Aprilia)
2000 WM-2. 500GP (Honda)
2001 Weltmeister 500GP (Honda)
2002 Weltmeister MotoGP (Honda)
2003 Weltmeister MotoGP (Honda)
2004 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2005 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2006 WM-2. MotoGP (Yamaha)
2007 WM-3. MotoGP (Yamaha)
2008 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2009 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2010 WM-3. MotoGP (Yamaha)
2011 WM-7. MotoGP (Ducati)
2012 WM-6. MotoGP (Ducati)
2013 WM-4. MotoGP (Yamaha)
2014 WM-2. MotoGP (Yamaha)
2015 z. Zt. WM-1. MotoGP (Yamaha)
112 GP-Siege, 208 Podestplätze



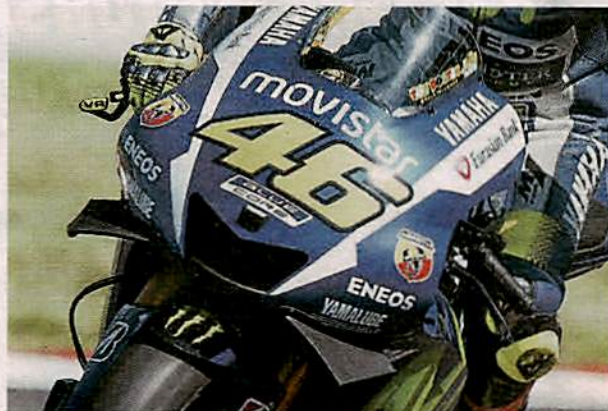
Rossi vor Lorenzo auf völlig abgefahrenen Regenreifen: «Fühlte mich in dieser Phase wohl.»

MotoGP

Die Geschichte mit den Flügeln



Ducati: Flügel stehen bei Schräglage parallel zum Boden



Yamaha: Kleinere Flügel als Ducati, weiter oben platziert



Verboten: Freeth-TZ von 1977

In letzter Zeit rücken Flügel als aerodynamische Hilfen in der MotoGP wieder in den Vordergrund. Nach Ducati macht nun auch Yamaha Versuche damit.

Dabei ist die Idee der Flügel an einem Motorrad nicht neu, brauchten die Techniker nur zu den Autos zu sehen, wo Flügel schon seit bald 50 Jahren das Bild bestimmen. Auch an Motorrädern gibt es schon sehr lange Versuche mit Flügeln. Die radikalsten waren die des Neuseeländers Dr. Rodger Freeth, der 1977 drei davon an seine Yamaha TZ 750 montierte: einen großen hinter dem Fahrer und zwei über dem Vorderrad. Nach nur drei Tests hielten die neuseeländischen Reglementwächter die Sache aber für zu gefährlich und sperrten sie für Rennen.

In der Grand-Prix-Welt hatte die MV Agusta von Phil Read, mit der er in Spa 1975 gewann, Flügel an der Verkleidung, 1978

fuhren Barry Sheene und Pat Hennen welche an ihren Werks-Suzuki. Auch die ELF-Rennmaschinen hatten Flügel, und Yamaha versuchte sie 1999 an ihren Werksmaschinen. In der MotoGP-Ära brachte Aprilia sie in Mugello an der RS3, Ducati 2008 auf dem Sachsenring. Aber richtig durchsetzen konnten sich die Flügel nie, nicht zuletzt, weil der Verlust an Top-speed die Vorteile überwiegt. Es musste sich erst etwas am restlichen Motorrad ändern.

Bei viel Power funktioniert es

In diesem Jahr scheint Ducati so weit zu sein und die Flügel gehören seit dem WM-Auftakt in Katar zum Konzept der GP15. Etwas Grundlegendes hat sich geändert: die Motorleistung. Die aktuellen MotoGP-Bikes haben mehr Leistung, als was sie auf den Boden bringen können, ihre volle Power wird nur auf den letzten 100 Metern der längsten Geraden, im fünften

und im sechsten Gang überhaupt von der Elektronik freigegeben. Zuvor wird sie gegen das Durchdrehen und gegen Wheelies begrenzt, um die bestmögliche Beschleunigung zu bekommen. Der Flügel hält das Vorderrad am Boden und erlaubt dem Computer so, früher mehr Leistung freizugeben und noch besser zu beschleunigen. Das wiederum führt schließlich zu noch mehr Top-speed.

Gerade seit Ducati in Brnün seine größeren Flügel eingeführt hat, ist ihr Top-speed gegenüber der Konkurrenz noch einmal angewachsen. Zuvor waren die Ducati und die Werks-Honda etwa gleich schnell, in Silverstone war Iannone 5,8 km/h, und selbst auf der relativ kurzen Geraden in Misano 4 km/h schneller als Pedrosa.

Je größer der Flügel, desto größer der Abtrieb. Die kleinen Flügel an den Verkleidungsseiten, die laut Reglement nicht über die breiteste Stelle der Ver-

kleidung hinausragen dürfen, sind im Vergleich zur Formel 1 zwar winzig, erzeugen aber bei hohem Tempo doch etliche Dutzend zusätzliche Kilo Druck auf den Reifen.

Ein Motorrad ist aber kein statisches Objekt. Die Flügel helfen auf den Geraden, nicht unbedingt aber in den Kurven. Wenn die Flügel bei voller Schräglage zu viel Druck auf den Vorderreifen geben, rutscht dieser weg.

Die richtige Form und Stelle

Der erste Flügelversuch von Ducati in Katar diente dazu, das Bike beim Bremsen zu beruhigen. Dieser Versuch schien gelungen. Die Ducati-Flügel waren aber auch in vieler Hinsicht anders als die Versuche zuvor. Sie sind vor allem breiter, haben dazu einen gebogenen Teil, der so verläuft, dass bei voller Schräglage die obere Flügelkante praktisch parallel zum Boden steht. Richtig angebracht vertei-

len diese Flügel den Druck auf die beiden Reifen so, dass die Balance stimmt und der Reifen genauso weit belastet wird, wie es für den optimalen Grip benötigt wird. Deshalb arbeitet Ducati seither auch ständig an der Flügelform weiter.

In Misano kam auch Yamaha mit Flügeln, aber nicht an der Seite, sondern am Kopf der Verkleidung. Rossi und Lorenzo sagten, der Flügel hätte an dem Punkt, wo normalerweise die Elektronik die Leistung begrenzt, die Federung drei Millimeter zusammengestaucht. Yamaha hat aber weniger Leistung als Ducati, muss also vorsichtiger agieren. Es wird interessant sein zu sehen, wie sie die Flügel weiterentwickeln. Hinzu kommt, dass derzeit noch mit Bridgestone gefahren wird. Der Anpressdruck muss in Zukunft für die Michelin neu abgestimmt werden. Wir sehen derzeit einer interessanten neuen Entwicklung entgegen. ♦ NS

MotoGP

Bradl: Bei Tests weitergekommen

Stefan Bradl nutzte den letzten Dienstag in Misano für ausgiebige Tests mit der Werks-Aprilia. «Es war der erste Test für mich ausserhalb eines Rennwochenendes, und so haben wir auch ganz andere Setup-Varianten ausprobiert, als womit wir bislang gefahren sind, und sind dabei von meiner bisherigen Basis-Abstimmung weggegangen», verrät Bradl. «Wir haben versucht, das Motorrad für mich fahrbarer zu machen und auch schneller zu werden.»

Am Nachmittag ging es dann an die Weiterentwicklung des Motorrades. «Wir haben verschiedene Schwingen und Vorderradgabeln probiert, dazu haben wir mit den Elektronik-Settings variiert. Wir sind dabei



Stefan Bradl: Dank neuer Teile und Abstimmung schneller

auch ganz gut weitergekommen, auch weil wir gewisse Dinge besser an meinen Fahrstil angepasst haben. Geometrie, Dämpfung, Elektronik, alles war dabei, nur der Rahmen war der gleiche vom Wochenende. Weil wir recht große Veränderungen

gemacht haben, haben wir das Ganze auch immer wieder mit dem Ausgangspunkt gegengecheckt», verrät Bradl. «Es war wirklich gut, ich konnte mich mit dem Motorrad besser anfreunden. Ich war schneller als meine Qualifying-Zeit.» ♦ IP

Moto2

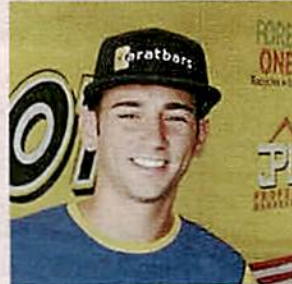
Cardus testet für Suter

Nachdem Dominique Aegerter die für 2016 völlig neu konstruierte Suter Moto2 getestet hatte, fuhr letzten Montag in Misano Ricky Cardus das Motorrad gemeinsam mit dem Team von JPMoto Malaysia, wo der Spanier seit dem GP von Tschechien fährt.

«Ricky hat die Ergebnisse von Dominique bestätigt», sagte Projektleiter Reto Karrer. «Wir werden nun mit ihm an der Entwicklung weiterarbeiten.»

Suter Racing Technology hatte gehofft, mit dem neuen Motorrad einige der Top-Teams wieder von Kalex wegzulocken, bislang hat sich aber noch keine der Mannschaften für eine Unterschrift bei den Schweizern durchbringen können. Karrer:

«Bislang ist sicher, dass wir mit unseren beiden bisherigen Teams, mit Ioda Racing und mit JPMoto Malaysia weitermachen werden. Auch das Projekt für die Weiterentwicklung des neuen Motorrades läuft wie geplant weiter.» ♦ IP



Cardus: Mit Suter und JPMoto

**MOTOR
SPORT**
aktuell

ÜBERFLIEGER

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**
frei Haus plus Quadrocopter **GRATIS** dazu!

14%
PREISVORTEIL

GRATIS

RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

Komplexe Manöver in jede
Richtung – auch Loopings!
Gyro-Technik, verschiedene Flugmodi,
Maße: ca. 7 x 7 x 3 cm, inkl. Akku und
Fernsteuerung.



Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
■ Exklusives Gratis-Extra dazu ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach einem Jahr können Sie das Abo jederzeit kündigen

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1277525
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl.
MwSt. und Versand. **Mein Geschenk, den RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006**, erhalte ich nach Zahlungs-
eingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden
vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname	Geburtsdatum
_____ Straße, Nr.	_____ 19
PLZ	Wohnort
_____ Telefon	_____ E-Mail

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

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

IBAN	_____
BIC	_____ Geldinstitut

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-
Identifikationsnummer DE77ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich
weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.
Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum,
die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Verlagsgarantie: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem
Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art.
248a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die
Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten
an: MOTORSPORT aktuell Aboservice, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: + 49 (0)711 3206-8888, Telefax: + 49 (0)711 182-2550,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum	_____
Unterschrift	_____ X

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

Moto2

Kalex testet für 2016

Kalex bereitet sich bereits mit Vollgas auf die nächste Saison vor: Alex Rins und Alex Márquez testeten in Misano neue Fahrwerke für das zukünftige Motorrad.

Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel hatte zwei unterschiedliche neue Rahmen gezeichnet, von denen einer von Alex Márquez und der Marc-VDS-Mannschaft und der andere von Alex Rins und dem Pons-Team am vergangenen Dienstag ausgiebig getestet wurden.

«Der Gesamtflex der beiden Rahmen war gleich, bei dem einen war vorne mehr und hinten weniger Steifigkeit da, beim an-

deren umgekehrt», verrät Baumgärtel. «Der Rahmen von Rins hat sich hierbei besser bewährt. Deshalb werden wir ihn in Aragón nun für das Rennwochenende beider Fahrer geben, um zu sehen, ob sie beide besser damit zurecht kommen. Wenn es für sie gut läuft, können sie ihn auch im Rennen einsetzen, dann bekommen wir noch mehr Daten.»

Wenn sich die Richtung bewährt, wird daraus ein weiterer Rahmen gefertigt, der den Teams nach dem WM-Finale in Valencia zur Verfügung stehen und weiter getestet werden soll. Erst dann wird entschieden, wie das endgültige 2016er-Chassis aussehen wird. ♦ IP



Alex Márquez: Rahmen funktionierte nicht so gut wie der von Rins

NACHRICHTEN

Iannone: Schulter erneut verletzt

MotoGP Einen Tag nach den Tests in Mugello, wo er zwei Stürze unverletzt überstand, renkte sich Ducati-Werkspilot Andrea Iannone beim Joggen (!) die linke Schulter erneut aus. Er war gestolpert und versuchte den Sturz instinktiv mit den Armen abzufangen, dabei sprang das bereits im Mai in Mitleidenschaft gezogene Gelenk wieder raus. Nach einer MR-Untersuchung in Vasto wurde die Schulter wieder eingelenkt, es wurden keine weiteren Verletzungen festgestellt, mit Ausnahme einer weiteren Bänderdehnung. Iannone begann gleich mit der Physiotherapie und will in Aragón wieder starten. Eines machte er mit den Ärzten sofort klar: Gleich nach dem WM-Finale in Valencia soll der derzeitige MotoGP-WM-Vierte operiert werden.

Schweizer Super-team unverändert

Moto2 Anlässlich des 25-Jahre-Jubiläums seines

Sponsors Interwetten unterschrieb der aktuelle Moto2-WM-Vierte Tom Lüthi für ein weiteres Jahr beim «Schweizer Superteam» von Fred Corninboeuf, in dem auch Dominique Aegerter und Robin Mulhauser fahren, und die bereits einige Tage zuvor ihre Verträge verlängert hatten. «Wir haben dieses Jahr gemeinsam sehr viele Erfahrungen gesammelt und ich freue mich auf die Fortsetzung mit der gleichen Struktur. Unser Ziel für die Saison 2016 muss es sein, diese Erfahrungen in Erfolge umzusetzen.» ♦ IP

KOMPAKT

»» **Moto2** Derzeit führt Johann Zarco die WM-Tabelle mit 93 Punkten Vorsprung an. Wenn er in Aragón sieben Punkte mehr holt als der amtierende Weltmeister Tito Rabat, wird er dort vorzeitig Weltmeister.

»» **Moto2** Aragón wird das 100. Moto2-Rennen der Geschichte. Der einzige, der an allen 99 bisherigen Rennen teilgenommen hat, ist Dominique Aegerter. Die meisten Moto2-Siege hat Marc Márquez: 16. ♦ IP

Zeitplan und Statistik GP von Aragón/E (alle Zeiten in MESZ)

Freitag, 25. September 2015		
09.00–09.40	Moto3	1. Freies Training
09.55–10.40	MotoGP	1. Freies Training
10.55–11.40	Moto2	1. Freies Training
13.10–13.50	Moto3	2. Freies Training
14.05–14.50	MotoGP	2. Freies Training
15.05–15.50	Moto2	2. Freies Training
Samstag, 26. September 2015		
09.00–09.40	Moto3	3. Freies Training
09.55–10.40	MotoGP	3. Freies Training
10.55–11.40	Moto2	3. Freies Training
12.35–13.15	Moto3	Qualifying
13.30–14.00	MotoGP	4. Freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.05–15.50	Moto2	Qualifying
Sonntag, 27. September 2015		
08.40–09.00	Moto3	Warm-up
09.10–09.30	Moto2	Warm-up
09.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Rennen Moto3	20 Rdn. 101,6 km
12.20	Rennen Moto2	21 Rdn. 106,6 km
14.00	Rennen MotoGP	23 Rdn. 116,8 km
Sieger 2014:		
Moto3:	Romano Fenati (I), KTM	
Moto2:	Maverick Viñales (E), Kalex	
MotoGP:	Jorge Lorenzo (E), Yamaha	

Pole-Position 2014:
 Moto3: Alex Rins (E), Honda, 1:58,318
 Moto2: Mav. Viñales (E), Kalex, 1:54,073
 MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:47,187 (= 170,5 km/h)
Schnellste Runde 2014:
 Moto3: Romano Fenati (I), KTM, 2:00,176 (= 152,1 km/h)
 Moto2: Thomas Lüthi (CH), Suter, 1:54,254 (= 160,0 km/h)

MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:49,107 (= 167,5 km/h)

Rundenrekorde:
 Moto3: Philipp Öttl (D), Kalex-KTM, 1:59,681 (= 152,7 km/h), 2013
 Moto2: Marc Márquez (E), Suter, 1:53,956 (= 155,1 km/h), 2011
 MotoGP: Dani Pedrosa (E), Honda, 1:48,565 (= 168,3 km/h), 2013



	TOTAL	Doha/QAT	16.3.	Austin/USA	12.4.	Las Termas/RA	19.4.	Jerez/E	3.5.	Le Mans/F	17.5.	Mugello/I	31.5.	Barcelona/E	14.6.	Assen/NL	27.6.	Sachsenring/D	12.7.	Indianapolis/USA	9.8.	Brown/CZ	16.8.	Silverstone/GB	30.8.	Misano/I	13.9.	Aragón/E	27.9.	Motegi/J	11.10.	Phillip Island/AUS 18.10.	25.10.	Sepang/MAL	25.10.	Valencia/E	8.11.	
MOTOGP	1. Valentino Rossi (I), Yamaha	247	25	16	25	16	20	16	20	16	20	16	20	25	16	16	16	16	16	16	16	16	16	25	13	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2. Jorge Lorenzo (E), Yamaha	224	13	13	11	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3. Marc Márquez (E), Honda	184	11	25	-	20	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	4. Andrea Iannone (I), Ducati	159	16	11	13	10	11	20	13	13	13	13	11	11	13	8	9	10	10	11	13	8	9	8	9	9	9	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	5. Bradley Smith (GB), Yamaha	135	8	10	10	8	10	11	11	9	10	11	11	10	10	9	9	6	6	10	10	9	9	9	9	9	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	6. Andrea Dovizioso (I), Ducati	128	20	20	20	7	16	-	-	4	-	4	-	7	10	16	8	7	10	16	8	8	8	8	8	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	7. Dani Pedrosa (E), Honda	109	10	-	-	-	-	13	16	8	20	13	11	11	11	11	7	10	11	11	7	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	8. Danilo Petrucci (I), Ducati	93	4	6	5	4	6	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	
	9. Pol Espargaró (E), Yamaha	81	7	-	8	11	9	10	-	11	8	9	10	11	8	9	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	10. Cal Crutchlow (GB), Honda	79	9	9	16	13	-	-	-	10	9	8	-	-	5	5	-	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	11. Maverick Viñales (E), Suzuki	69	2	7	6	5	7	9	10	6	5	5	-	-	5	2	-	5	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	12. Aleix Espargaró (E), Suzuki	66	5	8	9	9	-	-	-	7	6	2	7	7	6	2	7	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
	13. Scott Redding (GB), Honda	63	3	-	7	3	-	5	9	3	-	3	4	10	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	14. Yonny Hernández (COL), Ducati	41	6	-	-	6	8	6	-	2	4	4	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	20. Stefan Bradl (D), Yamaha/Aprilia	11	-	-	1	-	-	-	-	8	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
MOTO 2	1. Johann Zarco (F), Kalex	274	8	20	25	20	16	20	25	25	20	20	25	25	20	20	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
	2. Esteve Rabat (E), Kalex	181	-	13	4	16	20	25	16	20	-	11	20	16	20	-	11	20	16	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	3. Alex Rins (E), Kalex	164	13	16	20	-	-	5	20	13	16	25	16	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	4. Thomas Lüthi (CH), Kalex	131	16	4	10	13	25	-	10	11	10	9	7	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	5. Sam Lowes (GB), Speed-up	128	-	25	16	-	13	13	13	16	11	-	11	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	6. Jonas Folger (D), Kalex	112	25	-	7	25	-	-	9	9	2	4	10	11	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	7. Xavier Simeón (B), Kalex	96	20	-	-	11	8	10	-	10	25	8	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	8. Franco Morbidelli (I), Kalex	84	11	11	11	10	11	-	8	-	-	-	-	-	16	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	9. Dominique Aegerter (CH), Kalex	62	1	-	3	-	4	16	7	4	6	13	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	10. Alex Márquez (E), Kalex	62	5	1	1	7	-	4	5	7	-	6	13	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	11. Takaaki Nakagami (J), Kalex	61	2	6	-	-	9	3	-	3	9	7	4	2	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	12. Sandro Cortese (D), Kalex	59	9	2	9	-	2	8	-	-	5	-	8	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	21. Marcel Schrötter (D), Kalex	19	-	3	-	6	3	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	22. Randy Krummenacher (CH), Kalex	19	-	-	-	2	4	2	-	2	3	-	-	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	26. Robin Mulhauser (CH), Kalex	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
MOTO 3	1. Danny Kent (GB), Honda	234	16	25	25	25	13	20	25	16	25	-	9	25	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	2. Enea Bastianini (I), Honda	179	20	13	7	7	20	11	20	10	16	10	20	10	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	3. Romano Fenati (I), KTM	139	-	8	8	10	25	16	8	11																												

Locker zum Titel



Geschafft: Jonathan Rea kam im ersten Lauf nicht aufs Podest, konnte sich aber befeils als Weltmeister feiern lassen

Von IMRE PAULOVITS

Jonathan Rea überließ in Jerez nichts mehr dem Zufall. Zwei sichere vierte Plätze reichten dem Nordiren zum vorzeitigen Titelgewinn.

Die Emotionen schäumten nach dem Zieleinlauf des ersten Superbike-Laufes in Jerez bei Kawasaki über, nachdem Rea als Vierter und Weltmeister den Zielstrich passiert hatte. Crewchief Pere Ribá weinte an der Boxenmauer, während sich die Teammitglieder umarmten. Draußen auf der Strecke genoss Jonathan Rea seinen ersten Superbike-WM-Titel, für den er bei Honda so viel an der Weiterentwicklung der Fireblade gearbeitet hatte, und für den er so viele Jahre vergeblich gekämpft hatte. Sein Teamwechsel letzten Winter wurde nun von dem Erfolg gekrönt, von dem er all die Jahre geträumt hat. Er setzte sich den Helm im Design von Brian Reid auf, dem Nordiren, der vor ihm in den Jahren 1985 und 1986 die TT-F2-Weltmeisterschaft gewonnen hatte, seine Fans klebten ihm eine goldene Nummer 1 auf die Verkleidung, und nach wenigen Kurven blieb er stehen, um den Replica-Helm seines noch größeren Landsmannes Joey Dunlop aufzusetzen. Nach Reid und Dunlop ist Rea nun nämlich der dritte Nordire, der Motorradweltmeister wurde. Dann nahm er seinen eigenen, nun goldenen Helm und badete im Applaus seiner Fans. Dann fuhr er ganz langsam mit der nordirischen Flagge an die Box, wurde von seinem Team in die Arme genommen, und das unendlich lange Tanzen,

in-die-Luft-Werfen, Umarmen und Händeschütteln schien kein Ende zu nehmen.

«Es ist unglaublich», stöhnte der frisch gekürte Weltmeister, nachdem er endlich zu Luft kam. «Endlich haben wir die Früchte der harten Arbeit dieser Saison ernten können. Ich kann mich bei allen, die mir geholfen haben, und besonders meiner Familie, nur bedanken, dass sie mich immer wieder ermutigt haben, meinen Traum zu leben.»

Die Siege an die Verfolger

Eigentlich hatten seine Verfolger gar keine Chance mehr. Teamkollege Tom Sykes war schon in Sepang aus der Runde der Titelanwälter gefallen, Chaz Davies hätte alle Rennen gewinnen und Rea immer ausfallen müssen. Das war aber alles nur noch mathematischer Natur, trotzdem kämpfte jeder mit allem, was er hatte. Davies stritt sich zu Beginn des Rennens mit Rea, der sichtlich vorsichtig agierte, um P2. Doch an Tom Sykes, der schon im Training den stärksten Eindruck gemacht hatte, kam der Ducati-Pilot nie heran. «Ich

habe alles gegeben, das ich hatte», gab Davies zu. «Aber Tom war einfach schneller. Ich hatte im Geheimen gehofft, dass er sich die Reifen verschlissen hat, aber dem war nicht so. Ich hatte ihm am Ende nichts entgegenzusetzen.»

Sykes freute sich über seinen Sieg. «Es ist schon fantastisch, wieder ganz oben zu stehen, vor allem auf einer Strecke, auf der wir bisher noch nie gewonnen haben», bekannte der Weltmeister von 2013. «Aber der Kampf mit Chaz um WM-Platz 2 wird noch hart.» Das wurde es dann auch. Davies gewann den zweiten Lauf, Sykes bekam Probleme mit seinem Vorderreifen und musste auch die beiden Aprilias von Jordi Torres und Leon Haslam sowie seinen Teamkollegen Johnny Rea vorlassen, so wuchs sein Rückstand auf Davies gleich wieder auf 22 Punkte an. Aber es stehen noch vier Rennen aus, die WM behält zumindest um P2 ihre Spannung. Und einen Rekord wird Rea in diesem Jahr auch nicht mehr brechen: den von Doug Polen, der 1991 17 der 24 Rennen gewann. ♦



Beste Chancen auf WM-Platz 2: Lauf-2-Sieger Chaz Davies

SSP-WM, SST 1000, SST 600

Sofuoglu allein

Mit dem Sieg in Jerez hat Kenan Sofuoglu seine WM-Führung wieder ausgebaut.

Wie spannend schien die Supersport-WM zu werden, nachdem MV-Agusta-Werkspilot Jules Cluzel an WM-Leader Kenan Sofuoglu drei Runden vor Schluss bis auf 13 Punkte herangekommen war. Doch die Titelträume des Franzosen platzten in Jerez bereits in FP2, als er sich bei einem Highspeed-Crash in Turn 5 das linke Schienbein brach und die rechte Schulter auskugelte. Sofuoglu, der von Kawasaki einen neuen Motor bekommen hatte, dominierte fortan das Wochenende und gewann von der Pole-Position aus vor Patrick Jacobsen und Cluzels Teamkollegen Lorenzo Zanetti. «Es wäre sicher schwerer geworden, wenn Jules gefahren wäre», gab Sofuoglu zu. «Aber Kawasaki, das Team und auch ich haben hart gearbeitet, und ich denke, wir haben diesen Sieg verdient.» Kevin Wahr wurde am Freitag von Sofuoglu abgeschossen und qualifizierte sich für P16, doch von dort fuhr der Nagolder ein großartiges Rennen und wurde Neunter. «Nach dem üblen Crash vom Freitag war es schön, wieder ordentlich Gas zu geben und endlich wieder unter die Top 10 zu kommen», freute er sich. Dominic Schmitter wurde 11. «Mein Start war super, ich hatte aber Probleme in den schnellen Kurven.» Den Superstock-1000-Lauf gewann Roberto Tamburini (BMW) und verhinderte so den vorzeitigen Titelgewinn von Lorenzo Savadori. Die Superstock 600 gewann in Abwesenheit von Champ Razgatlioglu Michele Rinaldi. ♦ IP



Supersport-WM in Jerez: Sofuoglu vor Jacobsen und Zanetti

SUPERBIKE-WM 2015 / Resultate

Jerez de la Frontera (E): 20. September 2015; 11. Lauf/21. Rennen; 88,460 km über 20 Rdn. à 4,423 km; 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 29 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	34:14,685	1:41,159	25
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	20	+2,865	1:41,972	20
3. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	20	+6,665	1:41,836	16
4. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	+9,059	1:41,136	13
5. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	20	+9,318	1:41,823	11
6. Michele Pirro (I)	Ducati Panigale R	20	+10,466	1:41,797	10
7. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	20	+15,945	1:42,004	9
8. Matteo Baiocco (I)	Ducati Panigale R	20	+18,020	1:42,778	8
9. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	20	+18,654	1:42,770	7
10. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP	20	+19,510	1:42,926	6
11. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	20	+24,441	1:42,791	5
12. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	20	+29,247	1:42,326	4
13. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	20	+35,768	1:42,913	3
14. Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale R	20	+37,933	1:42,661	2
15. Ayrton Badovini (I)	BMW S 1000 RR	20	+40,147	1:43,176	1
16. Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	20	+40,275	1:43,610	-
17. Niccolò Canepa (I)	Ducati Panigale R	20	+45,846	1:41,913	-
18. Gábor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR	20	+1:15,451	1:45,049	-
19. Alex Phillis (AUS)	Kawasaki ZX-10R	19	+1 Rde.	1:46,559	-
20. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	19	+1 Rde.	1:48,314	-
21. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	17	+3 Rdn.	1:44,514	-
22. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	17	+3 Rdn.	1:45,009	-

Durchschnittstempo des Siegers: 154,990 km/h
Schnellste Runde: Rea, 2. Runde, in 1:41,136 min (=157,439 km/h)

Jerez de la Frontera (E): 20. September 2015; 11. Lauf/22. Rennen; 88,460 km über 20 Rdn. à 4,423 km; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 29 Grad; Asphalt: 43 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	20	34:29,546	1:42,602	25
2. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	20	+1,840	1:42,624	20
3. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	20	+2,335	1:42,311	16
4. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	+7,619	1:42,631	13
5. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	+11,500	1:42,238	11
6. Matteo Baiocco (I)	Ducati Panigale R	20	+12,705	1:43,206	10
7. Michele Pirro (I)	Ducati Panigale R	20	+12,995	1:42,932	9
8. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	20	+15,332	1:43,485	8
9. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP	20	+18,411	1:43,333	7
10. Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale R	20	+21,544	1:43,449	6
11. Niccolò Canepa (I)	Ducati Panigale R	20	+23,448	1:43,266	5
12. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	20	+27,790	1:44,016	4
13. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	20	+31,948	1:42,486	3
14. Ayrton Badovini (I)	BMW S 1000 RR	20	+33,001	1:44,056	2
15. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	20	+55,353	1:45,403	1
16. Gábor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR	20	+1:09,045	1:45,474	-
17. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	20	+1:24,797	1:45,154	-
18. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	20	+1:37,110	1:43,199	-
19. Alex Phillis (AUS)	Kawasaki ZX-10R	20	+1:42,754	1:47,405	-
20. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	20	+1:43,004	1:47,158	-

Nicht klassiert:

- Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	19	+1 Rde.	1:44,016	-
- Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	5	+15 Rdn.	1:43,896	-

Durchschnittstempo des Siegers: 153,877 km/h
Schnellste Runde: Sykes, 2. Runde in 1:42,238 min (=155,742 km/h)

Nächstes Rennen: 4. Oktober 2015, Magny-Cours (F) Internet: www.worldsbk.com

STRECKE

Jerez



Training (3 Läufe)

	min
1. Torres	1:41,405
2. Sykes	1:41,434
3. Haslam	1:41,538
4. Baiocco	1:41,648
5. Pirro	1:41,665
6. Davies	1:41,704
7. Lowes	1:41,712
8. Canepa	1:41,755
9. Rea	1:41,856
10. Guintoli	1:41,919
11. Mercado	1:42,021
12. Van der Mark	1:42,085
13. Salom	1:42,201
14. Camier	1:42,221
15. De Puniet	1:42,777
16. Badovini	1:42,838
17. Ramos	1:42,929
18. Ponsson	1:44,180
19. Rizmayer	1:44,823
20. Vizziello	1:45,289
21. Tóth	1:46,622
22. Phillis	1:46,717

Plätze 1-20 qualifiziert für Superpole 1

Superpole (2 Läufe)

	min
1. Sykes	1:40,292
2. Rea	1:40,500
3. Canepa	1:40,508
4. Van der Mark	1:40,956
5. Torres	1:40,974
6. Davies	1:41,155
7. Pirro	1:41,185



SUPERSPORT-WM / Resultate

Jerez (E): 20. September, 10. Lauf; 19 Runden à 4,423 km (=84,037 km); 26 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter: trocken, Temperatur Luft/Asphalt 25/29 Grad.
1. Kenan Sofuoglu (TR/Kawasaki) in 33:17,651 min (=151,444 km/h); 2. Patrick Jacobsen (USA/Kawasaki) +1,037 sec; 3. Lorenzo Zanetti (I/MV Agusta) +2,020; 4. Kyle Smith (GB/Honda) +3,561; 5. Nicolas Terol (E/MV Agusta) +7,777; 6. Marco Faccani (I/Kawasaki) +11,391; 7. Andrea Baldolini (I/MV Agusta) +16,822; 8. Cristian Gamarino (I/Kawasaki) +28,339; 9. Kevin Wahr (D/Honda) +29,997; 10. Roberto Rolfo (I/Honda) +31,822; 11. Dominik Schmitter (CH/Kawasaki) +41,505; 12. Marcos Ramirez (E/Honda) +41,840; 13. Aiden Wagner (AUS/Honda) +41,967.
Schnellste Runde: Jacobsen, 3. Runde in 1:44,177 min (=152,844 km/h)
Stand (nach 10 von 12 Läufen): 1. Sofuoglu, 193 Punkte; 2. Jacobsen 160; 3. Cluzel 155; 4. Zanetti 129; 5. Rea 88; 6. Smith 80. Ferner: 14. Schmitter 37; 17. Wahr 20.
Nächstes Rennen: 4. Oktober 2015, Magny-Cours (F) Internet: www.worldsbk.com



Superbike-Weltmeister 2015: Nordire Jonathan Rea, Kawasaki

Höhepunkte der Rennen

1. Lauf
Start: Pole-Sitter Sykes kommt am besten weg und biegt vor seinem Teamkollegen Rea und Ducati-Star Davies in die erste Kurve ein. Torres muss geradeaus.
1. Runde: Sykes vor Rea, Davies, Canepa, Haslam und van der Mark.
2. Runde: Canepa versucht sich an Davies vorbeizudrängen, wird aber abgewehrt.
3. Runde: Canepa stürzt, Sykes zieht davon.
6. Runde: Rea muss in Turn 6 einen weiten Bogen fahren, Davies ist dran, van der Mark bedrängt Haslam.
7. Runde: Davies geht in Turn 6 innen an Rea vorbei auf P2, van der Mark in der Zielkurve vorbei an Haslam auf P4.
8. Runde: Haslam holt sich P4 zurück.
10. Runde: Van der Mark schnappt sich in Turn 1 Haslam. Dann bremst der Holländer vor Turn 6 Rea aus und ist Dritter.
15. Runde: Haslam versucht an Rea vorbeizugehen, doch dieser macht immer die Linien zu. Von hinten kommt Pirro immer näher.
16. Runde: Van der Mark kommt Davies näher.
17. Runde: Rea, Haslam und Pirro dicht beisammen.
19. Runde: Haslam findet einfach keinen Weg vorbei an Rea, der alles dicht macht.
20. Runde: Sykes holt den ersten Sieg für sich und Kawasaki in Jerez, den 75. der Grünen in der Superbike-WM. Rea wird als Vierter Weltmeister.

2. Lauf
Start: Die beiden Kawasaki erwischen den Start wieder am besten, doch Rea muss in Turn 1 einen weiten Bogen fahren und fällt auf P4 zurück. Sykes führt vor Davies und Torres.
1. Runde: Sykes vor Davies, Torres, Rea, van der Mark, Haslam und Canepa.
3. Runde: Sykes zieht an der Spitze davon.
6. Runde: Haslam bedrängt Rea.
8. Runde: Haslam drängt sich in de Aspar an Rea vorbei auf P4.
10. Runde: Sykes Vorsprung schmilzt.
11. Runde: Davies übernimmt Spitze von Sykes.
12. Runde: Auch Torres, Haslam und van der Mark an Sykes vorbei.
14. Runde: Auch Rea an Sykes vorbei.
16. Runde: Rea schnappt sich van der Mark.
20. Runde: Davies gewinnt vor Torres und Haslam. ♦ IP

WORLDSBK.COM

Endurance-WM

14. WM-Titel für Suzuki



WM-Titel für Suzuki (30), Honda (111) fällt aus, Kawasaki (11) siegt

Der Sieg am 79. Bol d'Or, seit 15 Jahren erstmals wieder auf dem Circuit Paul Ricard in Le Castellet ausgetragen, ging an SRC-Kawasaki. Doch SERT-Suzuki sicherte sich bereits zum 14. Mal den WM-Titel. YART Yamaha und Bolliger Kawasaki schieden aus.

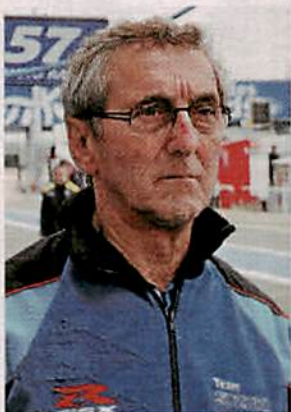
74.000 Zuschauer bekamen ein spannendes Rennen über volle 24 Stunden zu sehen. Das GMT Yamaha-Team, das vor dem WM-Finale noch gute Chancen auf den WM-Titel gehabt hatte, wurde bereits in der ersten(!) Runde durch einen Sturz von David Checa zurückgeworfen und verlor vier Runden. Das GMT-Trio startete danach eine furiose Aufholjagd, die sie noch bis auf Platz 2 brachte, zwei Runden hinter der siegreichen SRC-Kawasaki. Das war zwar eine erstaunliche Leistung, doch am WM-Titel für SERT-Suzuki konnte das nichts ändern,

obwohl auch die «Blauen» nicht ohne Probleme durchkamen. Nach langer Führung löste sich die Hinterachse; Vincent Philippe brachte die Suzuki zwar zurück an die Box, doch die Reparatur dauerte acht lange Runden. «Kein angenehmes Gefühl, wenn bei 250 km/h das Hinterrad wackelt, ich hatte echt Angst», erzählte Philippe nach Rang 3.

BMW: Beinahe auf dem Podest

Die starke Leistung von BMW Motorrad France Penz 13.com mit dem schnellen Markus Reiterberger, der gleich nach dem Rennstart wegen eines Elektronikdefekts kurz an die Box musste, wurde nicht belohnt. Fünf Stunden vor Schluss lag die BMW noch auf Rang 2, bis sie ein Kettendefekt auf Rang 6 zurückwarf.

Nur wenige Minuten später musste das seit der zweiten Stunde mehrheitlich führende Honda Endurance Team mit de-



SERT-Chef Méliand: 14. Titel

fektem Motor die Segel streichen. Zu dieser Zeit waren die Teams mit deutschsprachiger Beteiligung bereits nicht mehr dabei. Bolliger Kawasaki musste nach einem Sturz des Franzosen Nicolas Salchaud aufgeben, und YART Yamaha - nach 14 Stunden auf Rang 2! - blieb



BMW: «Nur» Rang 6 statt 2

das Pech einmal mehr treu, als um 5 Uhr morgens ein Motorendefekt auftrat.

Nach dem Ausfall der Honda nach 19 Stunden war vorne alles klar. SRC Kawasaki führte klar und siegte, GMT94 Yamaha und SERT Suzuki retteten die Plätze 2 und 3 ins Ziel. ♦ ML

ENDURANCE-WM / Resultate

24 h Le Castellet/F (Bol d'Or): 19./20. September 2015, 55 Teams am Start, 35 klassiert; Wetter: trocken

1. SRC Kawasaki (Foray/Leblanc/Lagrive/F), Kawasaki, 684 Runden in 24:01:22,895 (= 164,885 km/h).
2. Yamaha GMT 94 (D. Checa/E. Foray/Gines/F), Yamaha, 682 Rdn.
3. SERT Suzuki Endurance (Masson/Delhalle/Philippe/F), Suzuki, 677 Rdn.
4. Tati Racing (Savary/CH, Enjolras, Tangre/F), Kawasaki, 673 Rdn; 5. Team Traquer (Bercher, Pilot, Jonchiere/F), Kawasaki, 672 Rdn. 6. BMW Motorrad France (Reiterberger/D, Pesek/CZ, Mackels/B), BMW, 669 Rdn; 7. Völpker NRT 48 (Kerschbauer, Nekvasil/A, Vincon/F), BMW, 668 Rdn; 8. Team 3ART (Deporter/B, Plancassagne, Pons/F), Suzuki, 664 Rdn; - Ausgeschieden: Monster Energy YART (Neukirchner/D, Parkes/AUS, Morais/ZA), Yamaha; Bolliger Kawasaki Switzerland (Stamm/CH, Saiger/A, Salchaud/F), Kawasaki; Motobox Kremer (Paavilainen/FIN, Scherer/Skach/D), Suzuki.

WM-Endstand (nach 4 Rennen): 1. SERT Suzuki, 154 Punkte; 2. GMT94 Yamaha, 132; 3. SRC Kawasaki, 100; 4. BMW Motorrad France, 71; 5. Team Traquer, 68; 6. Bolliger Kawasaki Switzerland, 55; - 10. Monster Energy YART Yamaha, 41.

IDM Moto3 GP / Standard

Georgi auf neuer Ebene

Das Freudenberg-Team ist im Stress. Beim IDM-Finale in Hockenheim sind für die Sachsen am kommenden Wochenende fünf Fahrer in vier Klassen am Start. Der schon lange feststehende Moto3-GP-Meister Jonas Geitner (19) ist nicht dabei. Das Geld wird für seinen Einsatz bei der Junior-WM in Valencia gespart. Tim Georgi, vorzeitiger Moto3-Standard-Gewinner, durfte letzte Woche Geitners Moto3 GP-KTM auf dem Lausitzring fahren. Carsten Freudenberg war entzückt. Der 15-Jährige stellte auf Anhieb einen inoffiziellen Rundenrekord auf. «Mit ihm machen wir auf jeden Fall weiter, mit KTM laufen Gespräche.» In Hockenheim wird Georgi wieder auf

der Moto3-Standard-Honda sitzen, ehe er sich wie Geitner in Valencia höheren Aufgaben widmet. Geitners Zukunft ist ungewiss. «Die Frage ist, ob eine weitere Moto3-Saison auf Grund seines Alters und der Größe noch Sinn macht.» ♦ AWI



Tim Georgi: Bereit für Höheres

IDM Superbike

3C: WM mit Aprilia?

Das 3C-Racing Team wird zum Saisonfinale erneut mit zwei Versionen der Ducati Panigale starten. Xavi Forés greift wie zuletzt in Assen auf die Hybrid-Variante zurück, Lorenzo Lanzi setzt auf die komplette 2014er-Ausführung. Zum letzten Mal? Bei der Superbike-WM am vergangenen Wochenende in Jerez nahmen die Gerüchte überhand, dass die 3C-Truppe der Top-Account für die Fortsetzung der WM-Aktivitäten von Aprilia im nächsten Jahr ist.

3C-Chef Karsten Jerschke schweigt zu diesem Thema. Er wird nach dem IDM-Finale in Hockenheim erst einmal entscheiden, ob es noch zu den im Frühjahr angekündigten Wild-Card-Einsätzen für Forés und

Lanzi 2015 kommt. Es stehen nur noch Magny-Cours und Katar auf dem Kalender. «Ausgeschlossen ist es nicht. Dies vielleicht umso mehr, da 3C in Magny-Cours vor einem Jahr mehrere Top-Ten-Platzierungen erreichen konnte.» ♦ AWI



Xavi Forés: mit 3C in die SBK?

NACHRICHTEN

Beaubier: MotoAmerica Superbike-Champ

MotoAmerica Beim Finale in New Jersey gewann Josh Hayes (40), amtierender Superbike-Meister der alten AMA-Ära, zwar beide Rennen, doch seinem 22-jährigen Yamaha-Teamkollegen genügte die Plätze 2 und 3, um seinen Titel mit 272 Punkten vor Hayes (268) und Roger Hayden (Suzuki, 281) zu sichern. In der Superstock 1000 sicherte sich Jake Gagne mit zwei weiteren Siegen den Titel mit 344 Punkten vor seinem Yamaha-Markenkollegen Taylor Knapp (284). In der Supersport stand JD Beach schon vorher als Meister fest. Im Finale konnten Joe Roberts und Ex-Champ Josh Herrin die Siege untereinander teilen. Beach beendete die Meisterschaft mit 310 Punkten vor Josh Herrin (255) und Garrett Gerloff (250). Superstock-600-Meister wurde Joe Roberts mit 245 Punkten vor Richie Escalante (185) und Travis Wyman (180). Der KTM 390 Cup ging an Gage McAllister (172 P.) vor Anthony Mazzotto (137) und Braeden Ort (124).

Brookes: Dem Meistertitel näher

British Superbikes Der Australier Josh Brookes (Yamaha) dominierte die BSB in Assen. Von der Pole-Position aus gewann er beide Läufe. Beide Male war es James Ellison (Kawasaki), der den 32-Jährigen aus Sydney am meisten herausforderte. Im zweiten Lauf führte Ellison, doch fünf Runden vor Schluss setzte sich Brookes wieder an die Spitze und verteidigte sie im Zieleinlauf knapp. Er führt die Meisterschaft nun drei Veranstaltungen vor Schluss mit 603 Punkten vor Vorjahres-Champ Shayne Byrne (575), der in Assen Vierter und Fünfter wurde, und Ellison (562). ♦ IP

KOMPAKT

Asia Talent Cup Die beiden Japaner Ayumu Sasaki und Ai Ogura teilten sich die Siege bei der erstmals auf dem chinesischen Zhuhai International Circuit ausgetragenen Cup-Runde. In der Cup-Wertung führt Sasaki mit 136 Punkten vor Takuma Kunimine (107) und Kazuki Masaki (92). ♦ IP

Trugschluss: Gajser jagt Jonass, doch der Slowene hat den Titel bereits sicher



Motocross-GP Glen Helen

WM-Titel bei 40 Grad

Von ALEX HODGKINSON

Tim Gajser ist MX2-Weltmeister. Der 19-jährige Slowene sicherte sich den Titel in der Bruthitze von Glen Helen, den 1. Motocross-WM-Titel einer Honda seit Frederic Bolley im Jahr 2000.

Nach seiner Sturzorgie vor einer Woche im 2. Lauf in Mexiko fehlten KTM-Pilot Pauls Jonass 18 Punkte auf Hondamann Tim Gajser vor der MX2-WM-Titelentscheidung. Die Bedingungen für den Letzten wurden nach der Qualifikation auch nicht besser. Jonass stürmte in der 3. Runde am Slowenen vorbei, aber der kluge Honda-Teenager wartete auf seine Chance und ging in der 6. Runde wieder in Front. Zwei Runden später ging Jonass' Motor kaputt und er musste von Startgatter 21 ins Rennen gehen.

Auf der langen Startgeraden in der kalifornischen Wüste und in der dramatischen Steilwandstartkurve war dies kein großes Hindernis, und Jonass kam als Siebter aus der Startrunde, nur drei Plätze hinter Gajser. Bei Temperaturen gefühlt jenseits der 40 Grad und praller Sonne war es bald klar, dass die amerikanischen Gastfahrer, an die Verhältnisse gewöhnt, den Laufsieg unter sich ausmachen würden und mehr als Platz 4 für keinen Europäer in Frage kam.

Der verzweifelte Jonass stürmte auf gewohnte Art nach vorne und übernahm von seinem WM-Gegner in der 7. von 15 Runden kurz Rang 4, aber der kluge Gajser konterte sofort und nach kurzem Zweikampf fiel der erschöpfte Jonass auf Platz 10 zurück; seine Rundenzeiten brachen um acht Sekunden ein.

Hätte Gajser Platz 4 halten können, wäre er schon vorzei-

tig Weltmeister gewesen, aber auch er musste der Hitze Tribut zahlen und leistete keine Gegenwehr, als Valentin Guillod und Max Anstie vorbeistürmten. Der Engländer schnappte Platz 4, und einen sicheren 3. WM-Rang auf den letzten Meter des Rennens.

Obwohl die Titelentscheidung formal verschoben war, konnte Jonass nur mit einem Sieg im 2. Lauf beim gleichzeitigen Ausfall von Gajser die Situation drehen. Während der Pause konnte Honda schon die Vorbereitungen im Gang setzen.

Gajser: Titel mit Stil

Es war sofort klar, dass der stolze Gajser den Titel mit Stil holen wollte. Gleich Dritter nach dem Start zum 2. Lauf, jagte er die beiden Troy-Lee-KTM von Jessy Nelson und Shane McElrath bis ins Ziel, und nur Guillod, der WM-Vierter vor Jeremy Seewer wurde, konnte ihn noch

abfangen. Jonass gab sich mit einem entspannten 6. Platz zufrieden.

Der einheimische Kawasaki-Fahrer Josh Grant gewann die MXGP-Qualifikation: «Die Hitze macht mir nichts aus; ich stamme aus Riverside, 10 Meilen von hier entfernt.» Er bekam auch Rat aus höchster Quelle: «Ryan Villopoto hat mir empfohlen, es locker anzugehen und meine Energie auf das ganze Wochenende aufzuteilen.» Der Altmeister hat anscheinend spät von seinen eigenen Fehlern gelernt.

Grant, immer noch auf der Suche nach einem Vertrag für 2016, stürmte in GP-Lauf 1 an die Spitze, aber er konnte das Tempo in der zweiten Rennehälfte nicht halten und fiel auf Rang 3 zurück, als die Yamahas von Cooper Webb und Romain Febvre das Tempo erhöhten. Der Franzose zeigte erneut eine Meisterleistung, indem er die

Führung drei Runden vor Schluss übernahm, aber der dynamische US-Boy gab nicht auf und der Meister musste bis ins Ziel forcieren.

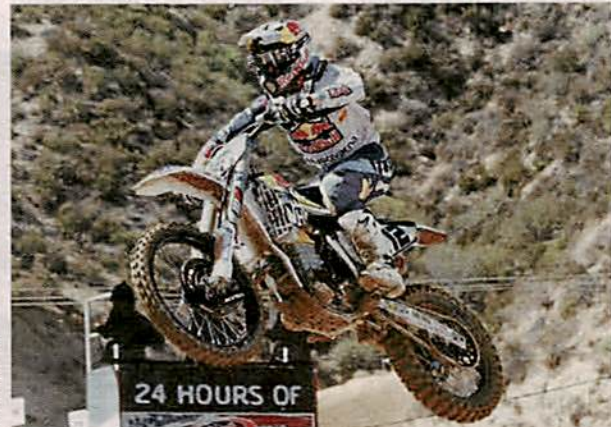
Nagls Motor hochgegangen

Max Nagls Aussenseiterchance auf WM-Rang 4 verschwand nach sechs Runden, als der Husky-Motor hochging: «Mein Start war gut, aber Dean Ferris hat sich direkt vor mir in der Startkurve hingelegt und ich musste stoppen.» Shaun Simpson war damit WM-Rang 4 sicher. Noch schlimmer Lauf 2: Nagl überschlug sich beim Versuch, Musquin zu passieren. Das Motorrad war kaputt, der Bayer blieb unverletzt.

Toni Cairoli feierte sein Comeback mit einem tollen 5. Platz im 1. Lauf: «Ich fahre erst seit einer Woche wieder. Wir wollten neue Teile unter Rennbedingungen testen.» In Lauf 2 gab der Italiener ermüdet auf. ♦



Erster MXGP-Start in Kalifornien: Toni Cairoli ist wieder, Max Nagl noch dabei



Max Nagl mit noch intaktem Husqvarna-Motor

NACHRICHTEN

Spritprobleme für US-WM-Teams

MXGP Die amerikanischen Teilnehmer in Glen Helen hatten genauso viel Mühe wie die WM-Stammteams, sich auf das Rennen vorzubereiten. Schon in der Supercross-WM sind die Parameter für die Sprit-Zusammensetzung lockerer als beim MXGP, und bei der US-Motocross-Meisterschaft ist Hochoktan-Rennbenzin «Pflicht». «Wir haben eine Sonderlieferung des FIM-legalen ETS-Sprits für KTM USA, Troy Lee und BTO organisiert und auch das passende Mapping zur Verfügung gestellt», erklärte KTM-MX2-Teammanager Dirk Grübel. Auch die anderen Hersteller-Teams absolvierten ein längeres Testprogramm. Chris Aldredges Mechaniker Shawn Bell bei PC-Kawasaki: «Wegen der Kosten des Rennsprits tanken wir standardmäßig FIM-legalen ETS-Sprit in den Trainingsbikes.»

US-Nationen-Team fliegt gemeinsam

MXoN Die amerikanische Mannschaft für das Nationscross wird schon in der Luft ihren Teamgeist aufbauen können. Das US-Trio Justin Barcia, Jeremy Martin und Cooper Webb fliegt morgen (Mittwoch) gemeinsam mit den Mechanikern nach Paris. Die Motorräder waren schon letzte Woche bei Kemea in Belgien angekommen. ♦ AH

KOMPAKT

» **MXGP** Gautier Paulin wird am 10. Oktober beim Monster Cup in Las Vegas für Honda USA antreten. Die einheimischen Fahrer der Roten müssen wegen Verletzungen pausieren.

» **Enduro** Die nächste Mannschafts-Weltmeisterschaft (Sixdays) findet von Dienstag, 10., bis Sonntag, 16. Oktober 2016 rund um den Circuit de Navarra im Nordosten von Spanien statt.

» **Speedway** Das «Goldene Band der Junioren» gewann am Freitag vor dem Goldhelmrennen in Pardubice/CZ der Australier Max Fricke im Finale. Der 17-jährige Michael Härtel wurde trotz eines Sturzes vor Krystian Pieszczyk (PL) Zweiter. AH/RP/TS ♦

MOTOCROSS-GP USA / Resultate MXGP

Glen Helen/USA: 20. September 2015, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 38 Grad heiß.

1. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet; 15 Runden à 1,705 km (= 25,575 km)
1. Romain Febvre (F/Yamaha), 15 Runden in 35:54,457 min (= 42,735 km/h)
2. Cooper Webb (USA/Yamaha), 0,724 sec zurück
3. Josh Grant (USA/Kawasaki), 23,369 sec zurück
4. Jason Anderson (USA/KTM); 5. Toni Cairoli (I/KTM); 6. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki);
7. Dean Wilson (GB/KTM); 8. Gautier Paulin (F/Honda); 9. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda);
10. Marvin Musquin (F/KTM); 11. Ben Townley (NZ/Honda); 12. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha);
13. Tommy Searle (GB/KTM); 14. Davide Guarneri (I/TM); 15. Jose Butron (E/KTM);
16. Davi Millsaps (USA/KTM); 17. Tyla Rattray (ZA/Kawasaki); 18. Dean Ferris (AUS/Husqvarna);
19. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 20. Kei Yamamoto (JAP/Honda). – 33. Max Nagl (D/Husqvarna)
Schnellste Runde: Toni Cairoli (I/KTM), in 2:14,729 min (= 45,558 km/h)

2. Lauf: 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet; 15 Runden à 1,705 km (= 25,575 km)
1. Josh Grant (USA/Kawasaki), 15 Runden in 36:17,374 min (= 42,285 km/h)
2. Romain Febvre (F/Yamaha), 12,621 sec zurück
3. Cooper Webb (USA/Yamaha), 17,132 sec zurück
4. Dean Wilson (GB/KTM); 5. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda); 6. Glenn Coldenhoff (NL/Suzuki);
7. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 8. Gautier Paulin (F/Honda); 9. Tommy Searle (GB/KTM);
10. Davi Millsaps (USA/KTM); 11. Jose Butron (E/KTM); 12. Tyla Rattray (ZA/Kawasaki);
13. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 14. Dean Ferris (AUS/Husqvarna); 15. Davide Guarneri (I/TM);
16. Kirk Gibbs (AUS/KTM); 17. Antonio Balbi (BR/Kawasaki); 18. Adam Sterry (GB/KTM);
19. Jesper Jönsson (S/Husqvarna); 20. Riley Brough (USA/Honda). – 31. Max Nagl (D/Husqvarna)
Schnellste Runde: Josh Grant (USA/Kawasaki), in 2:15,217 min (= 45,394 km/h)

Nächstes Rennen: 27. September 2015, MXoN Ernée/F

Internet: www.mxgp.com

WM-Endstand Fahrer MXGP

1. Febvre	735
2. Paulin	592
3. Bobryshev	567
4. Simpson	481
5. Van Horebeek	449
6. Nagl (D)	442
7. Cairoli	432
8. Coldenhoff	423
25. Heidecke (D)	59
34. Ullrich (D)	23

WM-Endstand Hersteller MXGP

1. Yamaha	743
2. KTM	706
3. Suzuki	678
4. Honda	678
5. Husqvarna	630
6. Kawasaki	439
7. TM	139

MOTOCROSS-GP USA / Resultate MX2

Glen Helen/USA: 20. September 2015, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 38 Grad heiß.

1. Lauf: 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet; 15 Runden à 1,705 km (= 25,575 km)
1. Jessy Nelson (USA/KTM), 15 Runden in 36:33,129 min (= 41,981 km/h)
2. Chris Aldredge (USA/Kawasaki), 12,857 sec zurück
3. Shane McElrath (USA/KTM), 18,589 sec zurück
4. Max Anstie (GB/Kawasaki); 5. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 6. Tim Gajser (SLO/Honda);
7. Harri Kullas (FIN/Husqvarna); 8. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 9. Julien Lieber (B/Yamaha);
10. Pauls Jonass (LV/KTM); 11. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 12. Thomas Covington (USA/Kawasaki);
13. Benoît Paturel (F/Yamaha); 14. Brent van Doninck (B/Yamaha); 15. Bas Vaessen (NL/Suzuki); 16. Brian Bogers (NL/KTM); 17. Brandon Leith (USA/Kawasaki);
18. Samuele Bernadini (I/TM), 1 Rde zur.; 19. Ivo Monticelli (I/KTM); 20. Calvin Vlaanderen (NL/KTM);
21. Theodore Pauli (USA/Kawasaki). – Ferner: 24. Brian Hsu (D/Suzuki)
Schnellste Runde: Jessy Nelson (USA/KTM), in 2:15,333 min (= 45,355 km/h)

2. Lauf: 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet; 15 Runden à 1,705 km (= 25,575 km)
1. Jessy Nelson (USA/KTM), 15 Runden in 36:37,196 min (= 41,903 km/h)
2. Shane McElrath (USA/KTM), 5,211 sec zurück
3. Valentin Guillod (CH/Yamaha), 32,327 sec zurück
4. Tim Gajser (SLO/Honda); 5. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 6. Pauls Jonass (LV/KTM);
7. Harri Kullas (FIN/Husqvarna); 8. Max Anstie (GB/Kawasaki); 9. Benoît Paturel (F/Yamaha);
10. Ivo Monticelli (I/KTM); 11. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 12. Calvin Vlaanderen (NL/KTM);
13. Chris Aldredge (USA/Kawasaki); 14. Brian Bogers (NL/KTM); 15. Samuele Bernadini (I/TM);
16. Bas Vaessen (NL/Suzuki), 1 Rde zurück; 17. Thomas Covington (USA/Kawasaki);
18. Brandon Leith (USA/Kawasaki); 19. Theodore Pauli (USA/Kawasaki); 20. Nahuel Kriger (ARG/Yamaha)
Schnellste Runde: Jessy Nelson (USA/KTM), in 2:15,965 min (= 45,144 km/h)

Nächstes Rennen: 27. September 2015, MXoN Ernée/F

Internet: www.mxgp.com

WM-Endstand Fahrer MX2

1. Gajser	589
2. Jonass	564
3. Anstie	537
4. Guillod (CH)	511
5. Seewer (CH)	496
6. Lieber	430
7. Herlings	423
23. Jacobi (D)	104
34. Rauchenecker (A)	29
38. Hsu (D)	18

WM-Endstand Hersteller MX2

1. KTM	779
2. Kawasaki	755
3. Yamaha	645
4. Honda	630
5. Suzuki	497
6. Husqvarna	444
7. TM	113

Supermoto-WM Melk

Rot-Weiß-Rot räumt ab

Beim Supermoto-WM-Finale im österreichischen Melk gaben nicht die ausländischen Stars, sondern die Einheimischen den Ton an.

Auf heimatlichem Boden trumpften die österreichischen Fahrer groß auf. Es begann damit, dass Rudi Bauer im ersten Training die schnellste Zeit herausfuhr. Dann schafften gleich drei Österreicher (Maier, Bauer,

Höllbacher) den Einzug ins Finale. Damit noch nicht genug: Lukas Höllbacher holte mit seiner Husqvarna beide Laufsiege und sicherte sich so den dritten WM-Endrang.

Höllbachers Marschroute war klar: «Ich habe Kejmar im Visier und will vor ihm bleiben.» Die Rechnung ging auf. Hinter Chareyre und Bauer, aber vor dem Tschechen Kejmar, fädelt sich Höllbacher im ersten Lauf ein.

Dann stürmte er auf Rang 2 vor und packte in der Abwärtsphase zum Fahrerlager noch Chareyre und gewann.

Schneller KTM-Testpilot Maier

Hannes Maier, der mehr als ein Jahr keine Rennen gefahren war («ich fahre sonst nur Tests für KTM») und für diesen WM-Lauf seine Maschine auspackte, war die große Überraschung. Noch vor dem nun vierfachen

Weltmeister Chareyre wurde er Tageszweiter. Chareyre führte auch den 2. Lauf kurz an, wurde aber am Ende nur Fünfter. Dennoch konnte er dem schärfsten WM-Konkurrenten, dem Italiener Ivan Lazzarini, weitere 4 Punkte abnehmen. Kejmar – im 1. Lauf von 4 auf Rang 12 zurückgerutscht – heizte Höllbacher in Lauf 2 ein und holte Rang 2. Doch am 3. Endrang Höllbachers änderte das nichts. ♦ AD



Nach dem Start zum 1. Lauf: Chareyre vor Maier und Höllbacher

SUPERMOTO-WELTMEISTERSCHAFT / Resultate

Melk/A: 20. September, 7. Lauf; Wetter/Piste: wolkig, 18 Grad/trocken.

1. Lauf: 1. Lukas Höllbacher (A/Husqvarna), 14 Runden in 19:30,042 min; 2. Thomas Chareyre (F/TM), +4,583 sec; 3. Ivan Lazzarini (I/Honda), +9,178 sec; 4. Hannes Maier (A/KTM); 5. Teo Monticelli (I/Honda); 6. David Burbano (COL/Suzuki); 7. Devon Vermeulen (NL/Honda); 8. Christian Ravaglia (I/Honda); 9. Max Verderosa (I/Honda); 10. Rudolf Bauer (A/KTM). – Ferner: 12. Andreas Rothbauer (A/Honda); 13. Kevin Maurer (A/Kawasaki)

2. Lauf: 1. Höllbacher, 12 Runden in 16:53,324 min; 2. Pavel Kejmar (CZ/Husqvarna), +0,803 sec; 3. Maier, +2,935 sec; 4. Bauer; 5. Chareyre; 6. Monticelli; 7. Lazzarini; 8. Vermeulen; 9. Milan Sitrniansky (CZ/Honda); 10. Burbano
Endstand nach 14 Läufen: 1. Chareyre, 291 Punkte; 2. Lazzarini 274; 3. Höllbacher 256; 4. Kejmar 237; 5. Ravaglia 190; 6. Mauno Hermunen (FIN/TM), 188; 7. Vermeulen 176; 8. Monticelli 166; 9. Verderosa 162; 10. Asseri Kingelin (FIN), 135; – ferner: 16. Maier 38; 17. Bauer 29; 27. Rothbauer 17; 33. Maurer 8

Nächstes Rennen: 4. Oktober, SMO N Jesolo/I

Internet: www.supermos1.com

Langbahn-GP Morizès

De Jong historisch

Im drittletzten Lauf der Saison nahm Jannick de Jong in Morizès Erik Riss die WM-Führung weg und wurde erster niederländischer Weltmeister der Bahnsport-Geschichte.

Die Vorzeichen waren umgekehrt zum Finale 2014 in Mühlendorf: Nach Joonas Kylmäkorpi Verletzung ging Erik Riss mit zwei Punkten Vorsprung auf Jannick de Jong ins letzte WM-Finale; letztes Jahr waren es 7 Punkte Rückstand. Riss begann besser als sein holländischer

Widersacher und holte zehn Punkte aus seinen ersten drei Heats (De Jong: acht). Dann wendete sich das Blatt. Der 28-jährige Niederländer gewann ab Durchgang 4 jeden Lauf und nutzte die inneren Startplätze. Riss holte von Gelb zwei Punkte; von Grün wurde er Letzter. «Die Bahn hat sich nach drei Läufen völlig verändert; ich hatte keinen Start mehr. Ich konnte die Maschine nicht entsprechend abstimmen», erklärte der deprimierte Titelverteidiger.

Vor dem Endlauf wählte der 18-jährige Franzose Dimitri

Bergé als Punktbester Startplatz Weiß, De Jong Blau, für Riss blieb Grün. Riss musste De Jong drei Punkte abnehmen, um noch ein Titelstechen zu erzwingen. Doch der Gorredijker gewann vom Start, Riss war hinter Mathieu Trésarrieu, Bergé und Josef Franc von Beginn Letzter.

Riss hat keine Erklärung

«Überholen war möglich; ich weiß nicht, was ich falsch gemacht habe. Ich muss das in Ruhe analysieren», so Riss.

Die drei anderen Deutschen, Jörg Tebbe, Kai Huckenbeck

und Stephan Katt, belegten die Plätze 8 bis 10. Damit ist nur Riss auf den ersten 8 WM-Rängen und direkt für den GP 2016 qualifiziert. Doch Huckenbeck, Tebbe und Matthias Kröger haben sich bereits über den Challenge für 2016 qualifiziert. Stephan Katt (WM-13.) könnte lediglich als Nachrücker Glück haben. Kylmäkorpi ist, obwohl er nur zwei Rennen gefahren hat, als WM-Siebter noch direkt dabei. Für eine der drei zu vergebenden FIM-Wildcards bietet sich u.a. Vechta-Sieger Michael Härtel (WM-Neunter) an. ♦ TS



Erster niederländischer Weltmeister: Jannick de Jong

LANGBAHN-WM / Resultate

Morizès/F. 19. September 2015, Bahnlänge 520 m; Wetter: sonnig/16 Grad.
 1. Jannick de Jong (NL), 24 Punkte; 2. Mathieu Trésarrieu (F), 20; 3. Dimitri Bergé (F), 23; 4. Josef Franc (CZ), 16; 5. Erik Riss (D), 15; 6. Theo Pijper (NL), 14; 7. Glen Phillips (GB), 11; 8. Jörg Tebbe (D), 10; 9. Kai Huckenbeck (D), 10; 10. Stephan Katt (D), 10; 11. Richard Hall (GB), 8; 12. Stéphane Trésarrieu (F), 6; 13. Theo di Palma (F), 4; 14. Andrew Appleton (GB), 4; 15. Dirk Fabrik (NL), 1; 16. Alexandre Dubrana (F), 1; 17. Gabriel Dubernard (F), 0
WM-Endstand (nach 4 Läufen): 1. De Jong, 75 Punkte; 2. Riss 68; 3. Bergé 64; 4. Pijper 61; 5. Franc 53; 6. M. Trésarrieu 50; 7. Joonas Kylmäkorpi (S), 46; 8. Hall 44; 9. Michael Härtel (D), 36; 10. S. Trésarrieu 31; 11. Tebbe 29; 12. Phillips 28; 13. Katt 27; 14. Huckenbeck 23
 Internet: www.fim-live.com

Trial-WM der Nationen

Spanien zum 22. Mal Nationensieger

Toni Bou, neunfacher Einzelweltmeister, führte Spanien zum 22. Mannschaftstitel, dem zwölften in Folge.

Einen größeren Favoriten als Gastgeber Spanien konnte es nicht geben, überlegener hätte das heimische Quartett in L'Hospitalet de l'Infant nicht gewinnen können. Mit 89 Strafpunkten weniger als die zweitplatzierten Franzosen gewannen Toni Bou, Adam Raga, Albert Cabastany und Jeroni Fajardo, die ersten vier der Einzel-WM, das Heimspiel. Seit 2004, dem letzten Nationaltrial in Spanien, war das



Toni Bou

der zwölfte Sieg der Iberer in Folge!

Frankreich mit Speerspitze Alexandre Ferrer holte mit Platz 2 sein bestes Resultat seit 1992. Japan nahm erstmals seit 2011 wieder an der Nationen-WM teil und belegte auf Anhieb den 3. Podiumsplatz.

In der Trophy-Gruppe belegte Deutschland hinter Sieger Tschechien einen guten 2. Platz. Das Team mit dem einzigen WM-Teilnehmer, Franz

Kadlec, mit Jan Junklewitz, Mirco Kammel und Jan Peters kassierte nur 7 Punkte mehr als die Tschechen und verlor den sogar möglichen Sieg auf der zweiten Runde. ♦ TS/JM

Speedway-EM Ostrow

Saifutdinov verteidigt Titel gegen Pedersen

Mit seinem Sieg in Heat 14 gegen Nicki Pedersen sicherte sich Emil Saifutdinov in Ostrow vor 10 600 Zuschauern erneut den Speedway-EM-Titel. Im Semifinale konnte er jedoch nicht mehr antreten, weil er sich bei der Siegesfeier verletzt hatte – Platz 6! Nicki Pedersen, im ers-

ten Lauf wieder gestürzt, gewann das Finale vor Janusz Kolodziej und Antonio Lindbäck und wurde damit Vize-Europameister vor dem farbigen Schweden. Martin Smolinski erlitt trotz Trennung von Tuner Großwächter einen Rückschlag: 2 Punkte, Platz 15. ♦ TS



Titel verteidigt: Emil Saifutdinov, hinten Tagessieger Pedersen

SPEEDWAY-EM / Resultate

Ostrow/PL: 19. September 2015, 4. EM-Lauf; Bahnlänge: 372 m; Wetter: bewölkt, 16 Grad.
 1. Nicki Pedersen (DK), 12+3 Punkte; 2. Janusz Kolodziej (PL), 10+2; 3. Antonio Lindbäck (S), 15+1; 4. Przemyslaw Pawlicki (PL), 10+0; 5. Mateusz Szczepaniak (PL), 9; 6. Emil Saifutdinov (RUS), 9; 7. Martin Vaculik (SK), 9; 8. Hans Andersen (DK), 8; 9. Artjem Laguta (RUS), 7; 10. Piotr Pawlicki (PL), 7; 11. Peter Kildemand (DK), 7; 12. Grigorij Laguta (RUS), 6; 13. Piotr Protasiewicz (PL), 5; 14. Vaclav Milik (CZ), 2; 15. Martin Smolinski (D), 2; 16. Tomasz Jedrzejak (PL), 2; 17. Rune Holta (PL), 0
EM-Endstand nach 4 Läufen: 1. Saifutdinov 58; 2. Pedersen 55; 3. Lindbäck 51; 4. Kolodziej 33; 5. Vaculik 33; 6. G. Laguta 30; 7. P.Pawlicki 28; 8. A. Laguta 28. – Ferner: 14. Smolinski 17
 Internet: www.speedwayeuro.com

TRIAL-MANNSCHAFTS-WM / Resultate

L'Hospitalet de l'Infant/E: 20. September 2015, Wetter/Strecke: sonnig, 28 Grad/trocken.
 1. Spanien, 20 Strafpunkte (Toni Bou/Montesa, Albert Cabestany/Sherco, Jeroni Fajardo/Beta, Adam Raga/GasGas); 2. Frankreich 109 (Quentin Carles de Caudenberg/Beta, Benoit Dagnicourt/Beta, Alexandre Ferrer/Sherco, Loris Gubian/GasGas); 3. Japan 128 (Takahisa Fujinami/Montesa, Tomoyuki Ogawa/Montesa, Tsuyoshi Ogawa/Beta, Akira Shibata/Montesa); 4. Großbritannien 128 (James Dabill/Vertigo, Sam Haslam/GasGas, Jack Sheppard/JGas, Alexz Wigg/GasGas); 5. Italien 132 (Luca Cotone/Sherco, Matteo Grattarola/GasGas, Daniele Maurino/JGas, Gianluca Tournour/GasGas); 6. Norwegen 224 (Ib Andersen/Beta, Ivar Norum/Ossa, Hakon Pedersen/Ossa, Ole Kristian Sörensen/Sherco
 Internet: www.fim-live.com

NACHRICHTEN

Schröter in Richtung Titelverteidigung

Enduro-DM Erst in der letzten Sonderprüfung des Tages konnte Dennis Schröter die Gesamtwertung des 6. Laufes der Enduro-DM «Rund um den Aischgrund» gewinnen und einen weiteren Schritt zur Titelverteidigung gehen. Bis dahin hatte sich Andi Beier mit Davide von Zitzewitz um die Führung gestritten. «Ich hatte nach dem letzten Lauf in Burg ein paar Änderungen am Motorrad vorgenommen und habe beim Training in den letzten Wochen wieder das Gefühl für die Maschine bekommen wie früher», freute sich Beier, der sich damit die Chancen auf den Meistertitel in der E2-Klasse sicherte. Dort führt aber weiterhin noch Davide von Zitzewitz.

Bartosz Zmarzlik U21-Weltmeister

Speedway-U21-WM Mit Platz 3 beim dritten und letzten Finale in Pardubice/CZ sicherte sich der 20-jährige Pole Bartosz Zmarzlik seinen ersten Junioren-Weltmeistertitel. Das Rennen gewann der Däne Mikkel Michelsen vor seinem Landsmann Anders Thomsen. Damit waren beide in der WM punktgleich Zweite und fuhren ein Stechen um den Vize-WM-Titel. Michelsen fiel aus und wurde Dritter. Der Ruhstorfer Valentin Grobauer fuhr ein begeistertes Rennen, gewann zwei Läufe und landete in der U21-Weltelite mit neun Punkten auf Platz 6!

Platz 3 für Smolinski in Pardubice

Speedway Hinter Jurica Pavlic (HR) und Troy Batchelor (AUS) belegte Jawa-Werksfahrer Martin Smolinski einen überraschenden dritten Platz beim prestigeträchtigen Goldhelmenrennen von Pardubice/CZ. Im Sechser-Finale fiel der Pole Patryk Dudek in der letzten Runde in Führung aus.

Meister Venus siegt in Augsburg

Langbahn Das Gespannfestival in Augsburg-Haunstetten gewannen Venus/Heiß vor Stefan Brandhofer/Eibl und Markus Brandhofer/Zapf. Bei den Solisten fuhr Michael Härtel Maximum und siegte vor Lukas Fienhage und Michel Hofmann. ♦ TS

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Abt Sportsline



ABT S5-R, EZ 4/2009, 66000 km, 375 kW (510 PS), weiß, matt, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 39.900,- €. Chiffre 1117506

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28850

Aston Martin



V8 Vantage 4.7 Individual Sportshift, EZ 12/2008, 52000 km, 313 kW, 1. Hand, Dt. Fzg., Scheckh., Leder, Navi, Klima, SHZ, günst. Finanzierungen, 67.900,- €. F1 Automobil-Vertriebs GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251/949410, www.f1-automobile.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28853

BMW



ROLF HORN
www.rolfhorn.de

M5 Competition Paket M DKG, EZ 02/2015, 2000 km, 423 kW (575 PS), Singapur Grau, Leder, Navi Prof., Klima, SD, SHZ, 99.995,- € (MwSt. abw.) Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-0, www.rolfhorn.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28798

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

BMW Alpina



XD3 Biturbo, EZ 8/2015, 1 km, 257 kW (349 PS), 3x neu eingetroffen. Sofort verfügbar. Kraftstoffverbr. 6,6 l/100 km (kombt.), 7,3 l/100 km (innerorts), 6,2 l/100 km (außerorts), CO₂-Ausst. 174 g/km, Effizienzkl. B., 91.800,- € (MwSt. abw.). Auer Gruppe GmbH, Bodenseelale 2, 78333 Stockach, Tel. 07771/93050, www.auer-gruppe.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28822

Ferrari



360 Modena Sportauspuff, EZ 06/2002, 85000 km, 294 kW (400 PS), Dt. EZ, Scheckh., Leder, Navi, Klima, Xenon, günst. Finanzierungen möglich, 58.900,- €. F1 Automobil-Vertriebs GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251/949410, www.f1-automobile.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28824

Privat sucht 599 GTB und F 12, seriöse Abwicklung. Tel. 0171/7515577

Jaguar

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



F-Type, EZ 4/2014, 8800 km, 405 kW (550 PS), rot, Navi, Klima, Xenon, Kamera, 770 W Sound, WR, VB 93.000,- € (MwSt. abw.), lorenz-bl@gmx.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28626

Lamborghini



Murciélago Roadster 579 PS, EZ 06/2006, 56000 km, 426 kW (579 PS), Gold, Leder beige, Navi, Schaltwippen, Sonderfinanzierungen möglich, 149.900,- €. F1 Automobil-Vertriebs GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251/949410, www.f1-automobile.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28856

Maserati



Cambiocorsa, EZ 1/2006, 49500 km, 287 kW (390 PS), schwarz, Leder exklusiv, Klima, 1 Jahr Garantie, 50000 km Kundendienst / Kupplung neu, 32.900,- €. Tel. 0171/2096799, christian.paul@ek-bonn.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28718

www.MODENA.de, Tel. 06327/97700 H

Maybach



62, EZ 12/2004, 129939 km, 405 kW (551 PS), schwarz, Klima, 149.000,- €. Tel. 0174/7733543

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28875

McLaren



MP4-12C Sportauspuff H-Diffusor, EZ 01/2012, 17000 km, 460 kW (625 PS), Fire Black, Leder, LED, Schaltwippen, DSG, PDC, Tel., Klima, SHZ, 154.900,- €. F1 Automobil-Vertriebs GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251/949410, www.f1-automobile.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28855

Mercedes



E 250 Cabrio, EZ 3/2012, 25700 km, 150 kW (204 PS), grau-metallic, Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, Sommerfahrz., geringe KM-Leistung, VB 33.500,- €. Tel. 0172/4505554, kleinerv2@gmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28876

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

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28888



CLS 400 4Matic AMG Line, Voll! EZ 02/2015, 18000 km, 245 kW (333 PS), weiß, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., 65.000,- € (MwSt. abw.) Autohaus Reitmeier GmbH & Co.KG, Münchener Strasse 40, 93326 Abensberg, Tel. 09443/911933, www.autohaus-reitmeier.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28887

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50

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

Porsche



991 GT3 Clubsport, EZ 3/2014, 1960 km, 349 kW (475 PS), weiß, Klima, PCM, Sport Chrono, Liftsystem, Carbon-Paket + Mittelkonsole Carbon, Sportschalensitze, Sound Package Plus, Handylvorbereitung, 159.900,- € (MwSt. awb.), 0160/97535652, almegmbh@web.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28784

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

RCB



RCB-7 Fa. RCB Fahrzeug GmbH,
www.rcb7.de, Tel. 08076/8500

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

www.luetticke-motorsport.de

SICHERHEITSGÜRTE
BERATUNG • VERKAUF • SERVICE

ISA RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR
Tel.: 02651-9625 0
www.isa-racing.de

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

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

www.indysport.de

Jetzt online abonnieren!

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

FERODO
Motorsport- und High Performance Bremsbeläge

Service • Verkauf • Beratung

BSA-Motorsport.com
Viernheim
e-mail: info@bsa-motorsport.com

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

Veranstaltungen

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

NASCAR Reisen, Finale Florida/Homestead, 1-wöchige Reise, 19.11.-26.11.2015, Komplettpreis ab 1499,- €. Info unter: www.racing-total.de, info@racing-total.de, Heyman-Tours in 41334 Nettetal, Tel. 0049/2153/957066, Fax 0049/2153/957068



Sportwagenproduktion zu verk. "Erleben Sie Ihren Traum ein Auto in Kleinserie zu bauen" Wir laden Sie zu einer Verkaufsveranstaltung ein! 0171/9823172

Versicherungen

www.rennkasko.de

Rennsportversicherungen.
www.clickvers.de, www.racecarcover.de

**- Unfallschutz -
Racing Policy.de**

Versicherungen für den Motorsport

Versicherungen für den Motorsport
Top: Veranstalterhaftpflicht
sportvers.de

Verschiedenes

Navihalterung zum Festeinbau von Mobilien Navi, im Ablagefach auf dem Armaturenbrett oder Radio-DIN-Schacht. Im BMW, VW, Ford, SMART... info@navi-hiding-system.de

Zubehör

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

Renntransporter



mehrere TRAILER sofort VERFÜGBAR!
www.trailertech.eu

Toyota



FJ CRUISER - EXPEDITION, EZ 2008, km 53900, 258 PS, Navi, Rückfahrkamera, Wassertank, Kühlschrank, Reifendrucksteuerung, Winde, Benzin Tanksystem 185 Liter, 39.000,- €. Kontakt: ludomaxim@gmail.com

VW



Golf VII, EZ 5/2014, 24000 km, 81 kW (110 PS), rot, Stoff, Navi, Tel., Klima, SHZ, NR-Fzg., Wie NEU !!! 1. HAND !!!, VB 23.000,- €. 0179/4557504, nickstrauss@gmx.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 28907

Literatur

MOTORSPORT aktuell ab ca. 1982, nahezu vollständig, sport auto ab ca. 1972 ebenso, gegen Gebot. Tel. 0176/98227445



Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

IM RÜCKSPIEGEL

1995
1975

1985
1965

Die September-Highlights

Von LEOPOLD WIELAND

... vor 20 Jahren



Johnny Herbert in Monza

David Coulthard in Estoril

Formel 1 Zum dritten Mal innerhalb eines Jahres krachte es am 10. September 1995 zwischen Michael Schumacher (Benetton-Renault) und Damon Hill (Williams-Renault). Nach Adelaide (WM-Finale 1994) und Silverstone (England-GP 1995) war Monza (Italien-GP 1995) der Schauplatz. Dort passierte es so: Als Hill den Taki Inoue (Footwork-Hart) überrunden wollte, fuhr er Schumacher hinten auf. Beide schieden aus. Auch das führende Ferrari-Duo Jean Alesi/Gerhard Berger musste aufgeben: Berger, nachdem ihm Alesi abgerissene Onboard-Kamera eine Vorderradaufhängung zertrümmert hatte, Alesi mit einer gebrochenen Hinterradaufhängung. So erbte Schumi-Teamkollege Johnny Herbert wie schon in Silverstone auch in Monza den Sieg. Zweiter wurde Mika Häkkinen (McLaren-Mercedes), Dritter

Heinz-Harald Frentzen (Sauber-Ford).

Im WM-Endspurt gegen Schumacher und Benetton präsentierte Williams eine optimierte B-Version seines Autos zum Portugal-GP in Estoril. Doch damit gewonnen hat dann der «falsche» Williams-Pilot: David Coulthard. Hinter dem Siegedebütanten wurde Schumacher Zweiter, Hill nur Dritter. Das neue Zwischenklassement in der Fahrer-WM: 1. Schumacher 72 Punkte, 2. Hill 55 Punkte und 3. Coulthard 39 Punkte. Hinter den Kulissen war Coulthards Teamwechsel zu McLaren-Mercedes zum Saisonende weitgehend beschlossen.

IndyCar Und aus dieser Rennserie sollte der Coulthard-Nachfolger kommen: Jacques Villeneuve, der IndyCar-Meister 1995. Der diesen Titel trotz eines nur zwölften und elften Platzes im vorletzten und letz-

ten Saisonlauf schaffte. Die zwei letzten Sieger des Jahres waren: Al Unser jr. (Penske-Mercedes) in Vancouver und Gil de Ferran (Reynard-Mercedes) in Laguna Seca.

Formel 3000 Platz sieben war ein glorreicher für Vincenzo Sospiri in Estoril. Damit wurde der Italiener aus dem Supernova-Team im sechsten Anlauf F3000-Champion. Der Sieger in Portugal Tarso Marques, der talentierte DAMS-Nachwuchspilot aus Brasilien.

ITC/DTM Beide DTM-Rennen auf dem Stadtkurs in Singen entschied Kurt Thiim (Mercedes) für sich. P6 und P3 reichten Markenkollege Bernd Schneider zum ersten DTM-Titel.

AVUS Beim Super-Touren-Wagen-Cup auf dem Berliner Stadtkurs wurde Kieth Odor tödlich verletzt. Der Nissan des Briten war nach einem Crash quer auf der Piste stehend von Frank Biela (Audi) gerammt worden.

... vor 40 Jahren



Niki Lauda und Clay Regazzoni in Monza (rechts)

Formel 1 Der Grand Prix von Italien 1975 war das totale Fest in rot. WM-Tabellenführer Niki Lauda und sein Ferrari-Teamkollege Clay Regazzoni besetzten in Monza zunächst die erste Startreihe. Allein das ließ die Fanmassen von einem Freudentaumel in den nächsten fallen. Dann ging Regazzoni beim Start in Führung. Der Schweizer aus dem Tessin galt bei den Tifosi zumindest als halber Italiener. Und der führte nun. Was Ferrari intern so abgesprochen hatte. Denn Lauda brauchte für den vorzeitigen Titelgewinn in diesem vorletzten Saisonrennen nur noch einen halben Punkt zu holen. Also hängte sich der Österreicher hinter «Regas» Heckflügel. Dritter war bald Emerson Fittipaldi, der Titelverteidiger im McLaren-Ford. Er war der Einzige, der neben Lauda noch WM-Chancen hatte. Aber dazu wäre ein Sieg von Carlos Reutemann (Brabham-Ford) und ein Ausfall Laudas nötig gewesen.

Immerhin kam «Fitti» noch an Lauda (immer mehr Übersteuern) vorbei und wurde Zweiter. Doch der dritte Rang reichte: Lauda wurde erster Ferrari-Weltmeister seit John Surtees 1964. Und dank Regazzonis Sieg war die Scuderia des Commendatore Enzo Ferrari nach elf Jahren auch erstmals wieder Konstrukteurs-Champ der automobilen Königsklasse. Während sich der Chef daheim im Fernsehsessel still freute, wehrte Lauda erste Gratulanten entschuldigend ab: «Ich denke gerade nach, über mein Auto.» Seine Antwort auf die Frage, ob er glücklich sei, lautete: «Nur wenn ich hier lebend rauskomme!» Und weil Ferrari wieder mal verdächtig wurde, mit zu großem Hubraum zu fahren, zettelte Rennleiter Luca di Montezemolo gar selbst eine Untersuchung der Zwölfzylinder durch den Automobil-Weltverband FIA an.

Clay Regazzoni war das alles egal. «Mein schönster Sieg», ju-

belte er. Es war offiziell sein dritter in der F1 nach Monza 1970 und Nürburgring 1974. Der GP Schweiz, den er im August 1975 in Dijon gewonnen hatte, zählte ja nicht zur WM.

Formel 2 Die beiden September-Rennen gingen beide an das March-BMW-Team. In Zolder (Belgien) siegte Michel Leclère in beiden Läufen und damit insgesamt, in Nogaro (Frankreich) Patrick Tambay. Dort wurde nur in einem Heat gefahren. Der bereits als Europameister feststehende Jacques Laffite (Martini-BMW) blieb jeweils punktlos.

DRM Beim Finale in Hockenheim sicherte sich Hans Heyer (Ford Escort) per Sieg in der Division 2 den Titel des Deutschen Rennsport-Meisters. Vor Klaus Ludwig (Ford Capri), der den letzten Saisonlauf der Division 1 gewann. Dritter der Endtabelle wurde Albrecht Krebs (BMW 3.0 CSL). Der fiel im Division-1-Rennen allerdings mit Motorschaden aus.

des Automobilsports

... vor 30 Jahren



Ayrton Senna in Spa-Francorchamps



Christian Danner in Donington (links Mario Hytten)

Formel 1 Beim GP von Italien 1985 stand die Formel 1 noch unter Schock: Denn Stefan Bellof, eines ihrer größten Nachwuchstalente überhaupt, war eine Woche zuvor beim Sportwagen-WM-Lauf in Spa (Belgien) tödlich verunglückt. Sein Tyrrell blieb deshalb in Monza unbesetzt. Und Zakspeed, deren einziger Pilot Jonathan Palmer ebenfalls am Spa-Wochenende der Sportwagen-WM einen Beinbruch erlitten hatte, trat gar nicht erst an.

Lotus-Renault-Pilot Ayrton Senna konnte seine Pole-Position nur kurz behaupten. Noch in der ersten Runde zog das Williams-Honda-Duo Keke Rosberg und Nigel Mansell am Brasilianer vorbei. Prost (McLaren-TAG/Porsche) kam bald auch an Senna vorbei, war Dritter und plötzlich Zweiter. Grund: Mansell hatte ein Elektronikdefekt an die Box gezwungen und weit zurückge-

worfen. Ein Motorschaden am Rosberg-Auto machte Prosts Sieg endgültig klar. Nelson Piquet (Brabham-BMW) und Senna komplettierten als Zweiter und Dritter das Podium.

Der Anfang Juni wegen der beim Training stellenweise aufgebrochenen Asphaltdecke abgesagte Belgien-GP wurde am 15. September 1985 nachgeholt. Auf noch regennasser Piste ging Senna an Pole-Setter Prost vorbei in Führung. Piquet drehte sich beim Angriff auf Prost in der ersten Kurve und hielt die Verfolger auf. Die Bahn trocknete ab und bald wechselten alle auf Slicks. Der zweite FI- und Saisonsieg Sennas war nur noch Formsache. P2 ging trotz Drehers an Mansell, P3 an Prost. Niki Lauda (McLaren-TAG/Porsche) startete nicht in Spa. Bei einem Unfall im Freitagstraining (Gaspedalklemer) hat er sich das rechte Handgelenk gebrochen.

IndyCar In Sanair gewann Ol- die Johnny Rutherford, in Michigan Bobby Rahal (beide March-Cosworth).

Formel 3000 Christian Danner (March-Cosworth) gewann das Finalrennen in Donington. So wurde der Bayer erster Champ der F2-Nachfolge-Serie.

Sportwagen-WM In Spa starb Stefan Bellof. Er hatte in einem privaten Brun-Porsche beim Kampf um die Spitze versucht, Porsche-Werkspilot Jacky Ickx in der Highspeed-Passage Eau Rouge zu überholen. Sieger: Baldi/Wollek (Lancia). In Brands Hatch gewannen Bell/Stuck (Porsche).

DSM Final-Sieger auf dem Nürburgring wurde Paolo Barilla, im Joest-Porsche des abwesenden, weil schon als Meister feststehenden Jochen Mass.

DPM (DTM) P1 auf Siegerlandring und Nürburgring: Klaus Ludwig (Ford). Meister: Per Stureson (Volvo).

... vor 50 Jahren



Jackie Stewart und Graham Hill in Monza (oben)

Formel 1 Der 12. September 1965 war nicht der Tag des seit dem Nürburgring-GP feststehenden neuen Weltmeisters: Jim Clark kam schon beim Start des Großen Preises von Italien in Monza schwer in die Gänge. Dennoch fand der Schotte in seinem Lotus-Climax bald wieder Anschluss an die Spitzengruppe.

Dort ging es auf dem Highspeed-Kurs mit seinen vier Geraden und noch ohne Schikanen an der Spitze permanent hin und her zwischen Clark und dem BRM-Duo Graham Hill und Jackie Stewart. Mehrmals pro Runde – insgesamt rund 80 Mal – wechselte die Führung. Bis zu seinem Kupplungsdefekt hatte auch Titelverteidiger John Surtees im Ferrari beim Heimrennen seines Arbeitgebers ganz vorne mitmischen können. Enzo Ferrari hatte seinen FI-Autos für Monza verbesserte Zylinderköpfe, Doppelzündung und vier Zündspulen verpassen lassen.

Eine defekte Benzinpumpe warf Clark nach 63 der 76 Runden aus der Windschattenschlacht. Die war danach nur noch ein Duell Hill/Stewart. Und jeder im Königlichen Park von Monza glaubte an Stallregie von BRM-Teamboss Tony Rudd. Ob es die nun gab oder nicht, ein Fahrfehler entschied die Partie. Und zwar zugunsten von FI-Neuling Stewart: Seite an Seite flogen sie in der Schlussrunde auf die Zielkurve, die Parabolica, zu. Rechts innen Stewart, links außen Hill. Hill war zu schnell, sein Wagen schob geradeaus über die Vorderräder und geriet links auf die Grasnarbe. Der Champ von 1962 musste das Gaspedal kurz lufpen. Schon war Stewart vorbei und unter der Zielflagge hindurch.

«Es war, als wäre ich mit einer Rakete geflogen», hat Stewart hinterher immer wieder gern erzählt. Auf jeden Fall hatte der schottische Rookie eine Rekordfahrt hingelegt. Mit einem Stundenmittel von 209,961

km/h, das er über die 437 km lange Monza-Distanz erzielt hatte. Dritter wurde Dan Gurney (Brabham-Climax). Bester Ferrari-Pilot war Lorenzo Bandini als Vierter.

Formel 2 Zweimal trat die FI-Elite im September 1965 auch eine Klasse tiefer an. In Oulton Park (England) gewann Surtees auf einem Lola-Cosworth das International-Gold-Cup-Rennen. Beim Grand Prix von Albi holte sich Clark (Lotus-Cosworth), der in Oulton Park nur Sechster geworden war, den größten Pokal.

GTI-WM Das 500-km-Rennen auf dem Nürburgring endete mit dem Gesamtsieg der Brüder Mauro und Lucien Bianchi auf Alpine. Über die gleiche Distanz war in Bridgehampton (USA) Hap Sharp in Jim Halls überlegenem Chapparral der Sieger. Sharp hatte zuvor bereits auf einem Chapparral mit Automatik-Getriebe auch das US-Sportwagen-Finale in Elkhart Lake gewonnen.

Jochen Luck

«The Voice»: 90 Jahre und

Von IMRE PAULOVITS

Er war die Stimme an den deutschen Rennstrecken und ist heute eine lebende Legende. Jochen Luck, vier Jahrzehnte lang Streckensprecher der größten Rennveranstaltungen in Deutschland, feiert am Mittwoch, 23. September seinen 90. Geburtstag.

Sie sind die grauen Eminenzen des MotoGP-Fahrerlagers schlechthin: Jochen Luck und seine Frau Hildegard, das wohl älteste Paar, das regelmäßig fast alle europäischen Grands Prix besucht. Und nicht nur besucht: Noch immer haben sie einen festen Platz im Mediacenter und sind bestens über das Tagesgeschehen informiert.

«Ich habe meinen Computer geheiratet», lacht Luck, wenn er den heutigen Journalisten beim Arbeiten zusieht. Er hatte nur Papier und Stift, höchstens eine Schreibmaschine, um die Dinge um das Rennengeschehen zu erfassen. Dafür konnte er auf die Hilfe von Hildegard, die stets seine Rennleidenschaft teilte, und mit der er seit 57 Jahren verheiratet ist, vertrauen. Sie führte die Rundentabellen und pflegte die Karteikarten, auf denen alle Daten zu den Fahrern notiert waren, und die sie immer passend herausnahm, während ihr Mann die Rennen kommentierte.



Luck und Frau Hildegard 1978



Die Lucks 2015: viel Interesse

Der ewige MotoGP-Fan: Jochen Luck besucht heute noch die meisten Europa-Grand-Prix. «Das ist mein Leben und es hält mich jung»

Die Lucks 2015: viel Interesse

kein bisschen leiser

«Das waren ja nicht nur die Motorrad-GP, sondern auch die Formel 1 und andere Autorennen, Geländesport und Bahnrennen. Wir waren an jedem Wochenende woanders. Für jede Serie hatte ich einen eigenen Karteikarten-Koffer», blickt «der Computer» zurück.

Vom Rennfahrer zum Sprecher

Angefangen hat alles 1949. Nach Kriegsgefangenschaft und Arbeit bei der amerikanischen Feuerwehr auf dem Flugplatz in Kassel begann Jochen Luck eine kaufmännische Lehre und ging seiner Leidenschaft, dem Motorradsport aktiv nach. Als beim «Rund um Schotten» der Streckensprecher ausgefallen war, sprang er ein, und das Publikum war begeistert. Luck schränkte das Rennfahren ein und wurde für immer mehr Veranstaltungen gebucht. 1953 debütierte er auf dem Nürburgring. Als dort 1955 erstmals ein Motorrad-WM-Lauf stattfand, war er auch dabei. «Geoff Duke hat dort auf Gilera vor Walter Zeller auf der BMW bei den 500ern gewonnen, bei den 250ern HP Müller vor Wolfgang Brand auf ihren NSU, bei den 125ern Carlo Ubbiali vor Luigi Taveri auf ihren MV Agusta. Bei den 350ern wurde August Hobl auf der Dreizylinder-DKW Zweiter hinter der Moto Guzzi von Bill Lomas. Bei den Gespannen gab es einen Dreifachsieg von BMW durch Willi Faust/Karl Remmert, Wilhelm Noll/

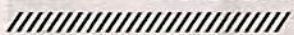
Fritz Cron und Walter Schneider/Manfred Grünwald», erinnert er sich noch heute.

Als er 1957 auf dem Nürburgring den legendären Sieg von Juan Manuel Fangio kommentierte, wusste er mehr als erlaubt war. «Hildegard war von einem der italienischen Maserati-Mechaniker, der ihr schöne Augen machen wollte, in die Box eingeladen worden. Sie hörte, wie Fan-



«In der MotoGP treffen wir viele junge Menschen.»

JOCHEN LUCK



gio die Renntaktik besprach und in der 13. Runde einen Reifenstopp einplante», schmunzelt Luck. «Ich habe dann erzählt, dass der führende Fangio bald zu einem Boxenstopp reinkommen wird. Der Nürburgring-Geschäftsführer kam dann in die Sprecherkabine und war ganz außer sich, wie ich so etwas behaupten kann. Als Fangio dann tatsächlich reinkam, sagte er nichts mehr.»

«The Voice»

Wie er zu seinem Spitznamen kam, kann Jochen Luck genauso

plastisch erzählen. «1965 bin ich von VW nach Daytona eingeladen worden, um dort die Formel V mit zu kommentieren. Der amerikanische Sprecher bat mich, den Fahrern genauso wie sie es aus Deutschland gewohnt waren zu sagen, dass ihr Rennen ansteht. Da sprach ich die gewohnten Sätze ins Mikrofon: «Achtung Fahrerlager, Achtung Fahrerlager, die Klasse Formel V bitte zum Vorstart.» Und der Streckensprecher sagte dem erstaunten Publikum: «Ladies and Gentlemen, that was the Voice of Hockenheim.»

Die großen Rennen in Deutschland wurden in den 1970er-Jahren von Jochen Luck, Reiner Braun und Kali Hufstadt kommentiert. Am Nürburgring waren sie meist zu zweit. Es war eine legendäre Zeit, als Hufstadt über die Landstraßen mit dem Motorrad an die einzelnen Streckenabschnitte der Nordschleife flitzte, um von dort zu berichten. «Den Bazillus zum Motorradfahren hat er von mir bekommen», verrät Luck.

Er selbst fährt bis heute Motorrad. 1985 bis 1992 fuhr er mit einer Norton Manx Oldtimerrennen, seither tourt er regelmäßig mit seiner BMW R 80 GS. «Die habe ich von Richard Schalber. Er hat sie um 30 Kilo leichter gemacht und den Motor optimiert», sagt er stolz. Als er vor drei Jahren bei mehreren GP fehlte, erfuhren wir hinter-

her den Grund. «Mir ist die BMW beim Rangieren auf den Fuß gefallen.»

Doch von solchen Dingen lässt sich Luck nicht beirren, er reist mit Frau Hildegard mit dem Auto zu den Europa-Grand-Prix und die beiden genießen die Reiseerei genauso wie die Rennen selbst.

MotoGP hält jung

Zwischen 1949 und 1987 war Jochen Luck bei 488 Veranstaltungen und über 2500 Einzelrennen Kommentator. «Das war reines Hobby», stellt seine Frau klar. «Am Montag mußte er um sieben Uhr wieder in der Firma auf dem Teppich stehen.» Die Firma, das war von 1952-1980 Mercedes Benz in Kassel, und von 1980-1991 MAN in Kassel, wo er Niederlassungsleiter war. Bereits berentet, hat er dort auch seinen letzten großen Deal zwischen der Dorna und MAN eingefädelt.

Das gemeinsame Hobby mit seiner Frau hält die beiden Motorsport-Fans bis heute jung. «Wir kommen in der MotoGP immer mit jungen Menschen zusammen, so orientieren wir uns an denen. In unserer Generation reden sonst alle nur noch davon, wo es wehtut.» So wünschen wir den beiden zum 90. Geburtstag von einem der größten Motorsport-Journalisten, den Deutschland je hatte, dass sie ihr Hobby noch lange fröhnen können. ♦



Jochen Luck und Dieter Braun bei dessen zweiten WM-Titel 1973



Interesse für Technik im Detail



Infokarten als Kommentierhilfe



Jochen Luck und Dieter Braun an dessen 70. Geburtstag 2013



Auf Norton bei Oldtimerrennen



Die BMW fährt Luck auch heute

Namen & Nachrichten

Aufhören oder nicht

» Jacques Cornu Der Langstrecken-Weltmeister von 1982 und 250er-WM-Dritte von 1988 und 1989 gab beim Bol d'Or Classic in Le Castellet Abschied. «Nach 41 Jahren war dies mein letztes Rennen!», sagte der 62-jährige Schweizer. Beim Abschiedsrennen auf der Kawasaki Z 1000 des Bolliger-Teams hatte er kein Glück: Er fiel mit Motorschaden aus.

» Uwe Reich Der Hobby-Rennfahrer aus Lohmar bei Siegburg feiert am 22. September seinen 75. Geburtstag. Seit 45 Jahren ist der Steuerberater mit eigener Kanzlei in Solingen zumeist im Tourenwagensport unterwegs. Und zum endgültigen Rücktritt konnte er sich bis heute nicht entschließen, «weil die Rennerei meinen Körper und den Geist jung hält.» So startet der quirlige Renn-Opa jetzt immer öfter im Team mit Sohn Marc-Uwe (32) bei Oldtimer-Events und historischen Tourenwagen-Rennen. Der Jubilar hat mehrere Jahrzehnte in diversen Markenserien verbracht, dazu in DTT, DTC, VLN. Sein Rekord mit 40 ununterbrochenen Starts beim 24h-Rennen Nürburgring (1970-2010) gilt als unerreich. ♦ MSA/RB



Jacques Cornu



Uwe Reich

PAULOVITS

BOLLIGER

WAGNER

FAN-SHOP

Modelle, Bücher, DVDs – alles, was das Racer-Herz begehrt

< Die ersten 2015er in 1:43

So schnell gab es die aktuellen F1-Renner noch nie. Minichamps hat den Sauber C34 (von Ericsson/Nasr) genauso in die Startaufstellung geschoben wie den Lotus E23 (von Grosjean/Maldonado). Ca. 70 Euro, im Fachhandel, Infos: www.minichamps.de



McLaren-Insiderwissen >

Sie wollen Insiderwissen über McLaren erfahren? Dann ist das Buch von Alexander Tyler «A Life and Times with McLaren» das absolut richtige. 44,90 Euro, 456 Seiten, englisch, ISBN: 978-1-935007-21-0, im Fachhandel oder bei: www.rallyandracing.com



< Komplettes Erfolgsrezept

Dieses Coaching ist erprobt im Motorsport, aber für jeden im Alltag anwendbar: «Ready To Win – der ganzheitliche Weg zum Erfolg». 32,00 Euro, 368 Seiten, ISBN: 978-3-200-03954-4, bei Amazon oder per Mail von Autor Michael Erhart: office@erhart.biz



Senna und sein Brabham >

Ayrton Senna war 1983 auf dem Sprung in die Formel 1. Er testete für Williams und (in Le Castellet) für Brabham. Von diesem Test gibt es nun eine 1:18er-Miniatur aus dem Hause Minichamps. Rund 145 Euro, im Fachhandel, Infos: www.minichamps.de



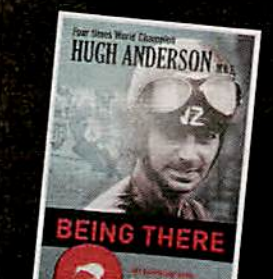
< Neues von Red Bull

Noch mehr Minichamps-Modelle von 2015: Den Toro Rosso STR10 gibt es von Max Verstappen und Carlos Sainz. Der Red Bull RB11 ist in den beiden Fahrer-Versionen Kvyat und Ricciardo erhältlich. Rund 70 Euro, im Fachhandel, Infos: www.minichamps.de



Geschichte einer Legende >

Hugh Anderson war in den 1960er-Jahren einer der ganz großen Helden der Motorrad-WM. In seiner Autobiografie schildert er diese Ära und seine Hintergründe in höchst spannender Art. 34,50 Euro, 375 Seiten, englischsprachig, bei: www.sma-racing.de



NACHRUF

Peter Voncken

Einer der tapfersten Kämpfer war er – für Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit, für das Leben und gegen den Tod. Doch jetzt war der Tod nach Jahren schwerer Krankheit doch stärker als Peter Voncken. Unser ehemaliger Kollege ist am Dienstag letzter Woche (15.9.), nach nur knapp neun Monaten Ruhestand, für immer von uns gegangen. Er wurde fast 62 Jahre alt. Beinahe 17 Jahre lang hat Peter Voncken als Journalist für MOTORSPORT aktuell gearbeitet. Dabei verantwortete er die meiste Zeit über die Produktion der Motorrad-Offroad-Seiten, den historischen Motorsport, die Termin- und TV-Hinweise sowie die Leserbriefe. Besonders die Zuschriften «seiner» Leser lagen ihm immer ganz besonders am Herzen. Deshalb steht sein Nachruf hier auch genau an der richtigen, der ihm so extrem wichtigen Stelle im Blatt. Der überzeugte Rheinländer aus Aachen war bis zuletzt ein Vollblutjournalist. Nicht nur Motorsport, auch Lokalpolitik rund um den Bodensee – nach Kalifornien seine zweite Wahlheimat – globale Kultur und dabei vor allem Rockmusik waren Peter Vonckens Themen – stets mit spitzer Feder und auch mit spitzer Zunge am Radiomikrofon. Für mich bleibt er vor allem ein liebenswerter Wohltäter, der allein mit nur einem netten Spruch helfen und heilen konnte. Rock den Himmel, mein lieber Peter! ♦ LEOPOLD WIELAND



EISELE

LESERBRIEFE

Erhebliche Verzerrung Zur Gewichtsregelung in der DTM

Kann sich BMW über seine Siege wirklich richtig freuen? Sie können anscheinend nur dann gewinnen, wenn sie weit weniger Gewicht als die Konkurrenz an Bord haben? Für mich sind die Gewichte schon eine erhebliche Verzerrung des Wettbewerbs. Denn Mercedes und insbesondere Audi haben dadurch viele Punkte einbüßen müssen, ohne wirklich schlecht gefahren zu sein. Und die Tagespresse erwähnt diese Umstände nicht. Bei den Rennen in Oschersleben wird dort aufgrund mangelnder Kenntnisse von einer

uneingeschränkter und klaren BMW-Dominanz gesprochen, ohne ein Wort zum Gewicht zu verlieren.

Da sträuben sich beim fachkundigen Fan die Nackenhaare. Vorschlag: Zur besseren Transparenz sollten wenigstens alle Autos mit den Gewichten beschriftet sein. Thorsten Eilers, D-38640 Goslar

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@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 Schiffner

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel, Georg Dobes, Andreas Göhring, Martin Grühler, Michael Heinrich, Klaus-Eckhard Jost, Sven Kopf, Annette Laqua, Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon, Stefanie Szapka, Julius Tarnert, 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 Viasaty

Schweiz: Jörg Kaufmann, Peter Wyss

Spanien: Manuel Pecino

Italien: Martin Straka

USA: Mary Bignotti 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, Nikolaj Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weisse, Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard, Simona de Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

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

Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

Leuschnerstraße 1

70174 Stuttgart

Telefon: +49 (0)711 182-01

MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport Gruppe

Redaktionelle Gesamtleitung:

Ralph Alex, Jens Katemann

Stellvertreterin: Birgit Priemer

Leitung Geschäftsbereich Automobilität:

Tim Ramms, Kai Fevabend (Stv.)

Gesamtanzeigeneitung Automobilität:

Markus Eiberger

Anzeigeneitung:

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 1345

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig

leifrig@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 1579 / 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 Kioskkauf von € 60,00 (D); € 65,00 (A).

Abonnentenservice:

Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,

70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,

Telefax 0711-182 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



Japan-GP F1 2014: Hamiltons trauriger Sieg nach Bianchi-Crash



Aragon-GP der MotoGP-Klasse 2014: Valentino Rossi stürzte

TERMINE

AUTOMOBIL

25.-27.9.	Rallye, Zypern-Rallye	EM	CY
26./27.9.	Formel 3, Nürburgring	EM	D
26./27.9.	DTM/Tourenwagen, Nürburgring	DM	D
26./27.9.	Formel Renault 3.5/2.0, Le Mans		F
26./27.9.	Porsche Carrera Cup, Nürburgring		D
26./27.9.	Audi Sport TT Cup, Nürburgring		D
27.9.	Formel 1, Suzuka	WM	J
27.9.	WTCC/Tourenwagen, Shanghai	WM	RC
27.9.	NASCAR, Loudon/New Hampshire		USA
27.9.	Bergrennen, Esthoben - St. Agatha	OM	A

MOTORRAD

26.9.	Speedway, Stockholm	WM	S
26.9.	Speedway/Paar, Debrecen	EM	H
26./27.9.	IDM Superbike, Hockenheim	DM	D
26./27.9.	Supersport, Stendal	DM	D
26.9.	Speedway/Bundesliga, Landshut	DM	D
26.9.	Enduro, Tuchem	DM	D
26./27.9.	Trial, Wildberg-Sulz	DM	D
26./27.9.	Red Bull Rookies Cup, Alcañiz/Aragon		E
26./27.9.	IRRC/Rundstrecke, Frohburg		D
26.9.	Speedway, Parchim		D
27.9.	MotoGP/Moto2/Moto3, Alcañiz/Aragon	WM	E
27.9.	Motocross der Nationen, Ernée	WM	F
27.9.	SMR/Rundstrecke, Slovakiaring	SM	SK
27.9.	Langbahn, Pfarrkirchen	DM	D
27.9.	ADAC Junior Cup/Rundstrecke, Hockenheim		D
27.9.	Speedway/Team-Cup, Herxheim		D

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 22.9.

22.30 Langstrecken-WM, Austin/Texas (USA), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 22.35 Rallycross-WM, Barcelona (E), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
 23.30 Blancpain GT Series, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

DONNERSTAG, 24.9.

21.05 Rennlegenden: Die Draufgänger (Doku.) **N-TV**

FREITAG, 25.9.

2.55 Formel 1, Suzuka (J), 1. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**
 6.00 Formel 1, Suzuka (J), 1. Freies Training (W) **SPORT 1**
 6.55 Formel 1, Suzuka (J), 2. Freies Training (live) **SKY SPORT 1, ORF 1, SPORT 1**
 14.00 Formel 1, Suzuka (J), 1./2. Freies Training (Zus.) **SPORT 1**
 16.10 Rennlegenden: Die Tragödien (Doku.) **N-TV**

17.05 Rennlegenden: Die Draufgänger (Doku.) N-TV

23.00 Rallye-EM, Zypern-Rallye, Rennen/1. Tag (Zus.) **EUROSPORT**

SAMSTAG, 26.9.

1.15 Rallye-EM, Zypern-Rallye, Rennen/1. Tag (Zus.) **EUROSPORT**
 4.55 Formel 1, Suzuka (J), 3. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**
 7.00 Formel 1, Suzuka (J), Freie Trainings (Zus.) **RTL**

7.45 Formel 1, Suzuka (J), Vorberichte und Qualifikation (live) **RTL**
 7.45 Formel 1, Suzuka (J), Vorberichte zur Qualifikation (live) **ORF 1**
 7.50 Formel 1, Suzuka (J), Vorberichte zur Qualifikation (live) **SKY SPORT 1**
 7.55 Formel 1, Suzuka (J), Qualifikation (live) **ORF 1, SRF 2**
 11.00 Formel-3-EM, Nürburgring (D), Rennen (live) **N-TV**
 13.00 DTM, Nürburgring (D), 1. Rennen (live) **ARD**

15.45 Porsche Carrera Cup, Nürburgring (D), 1. Rennen (live) **SPORT 1**
 16.00 Formel Renault 3.5, Le Mans (F), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 16.30 Formel 1, Suzuka (J), Qualifikation (Zus.) **SPORT 1**
 16.30, 18.00 Tourenwagen-WM, Shanghai (RC), Qualifikation (Zus.) **EUROSPORT**
 18.05 Wenn die Zeit rast: Ein Rennteam im Dauereinsatz (Doku.) **N24**
 22.30 Formel Renault 2.0, Le Mans (F), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

SONNTAG, 27.9.
 0.00 Rallye-EM, Zypern-Rallye, Rennen/2. Tag (Zus.) **EUROSPORT**
 5.30 Formel 1, Suzuka (J), Vorberichte zum Rennen (live) **SKY SPORT 1**
 5.30 Ferrari: Mythos, Legende, Gegenwart (Doku.) **RTL**
 6.00 Formel 1, Suzuka (J), Vorberichte zum

Rennen (live) **RTL**
 6.00 Formel 1, Suzuka (J), News zum Rennen (live) **ORF 1**
 6.25 Formel 1, Suzuka (J), Vorberichte und Rennen (live) **ORF 1**
 6.30 Formel 1, Suzuka (J), Rennen (live) **SRF 2**
 6.55 Formel 1, Suzuka (J), Rennen (live) **SKY SPORT 1**
 7.00 Formel 1, Suzuka (J), Rennen (live) **RTL**
 8.30, 9.30 Tourenwagen-WM, Shanghai (RC), 1. und 2. Rennen (live) **EUROSPORT**
 9.40 Formel-3-EM, Nürburgring (D), Rennen (live) **N-TV**
 13.00 Formel 1, Suzuka (J), Rennen (Zus.) **ORF 1**
 13.20 DTM, Nürburgring (D), 2. Rennen (live) **ARD**
 14.00 Formel 1, Suzuka (J), Rennen (W) **SKY SPORT 1**
 18.30 DTM kompakt: Nürburgring (D), Rennen (Magazin) **N-TV**
 20.15 Porsche Carrera Cup, Nürburgring (D), 2. Rennen (Zus.) **SPORT 1**
 20.45 Formel 1, Suzuka (J), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
 21.00 Formel Renault 3.5, Le Mans (F), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 22.15 Motorsport Weekend: Entscheidungen vom Wochenende (Magazin) **EUROSPORT**
 23.00 Rallye-EM, Zypern-Rallye, Rennen/3. Tag (Zus.) **EUROSPORT**
 23.00 Formel Renault 2.0, Le Mans (F), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

MONTAG, 28.9.
 3.45 Formel 1, Suzuka (J), Rennen (W) **ORF 1**

MOTORRAD

DIENSTAG, 22.9.

21.35, 22.30 Superbike-WM, Jerez (E), 1. und 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 21.15 Supersport-WM, Jerez (E), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 23.00 Langstrecken-WM, Le Castellet/Bol d'Or (F), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

MITTWOCH, 23.9.
 0.30 Motocross-WM, Glen Helen/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

DONNERSTAG, 24.9.
 19.00 Motorrad-WM/MotoGP, Moto2, Moto3, Misano (I), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

FREITAG, 25.9.
 8.30, 14.00 Speedway-EM, Ostrow (PL), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 13.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 14.00 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT**

SONNTAG, 27.9.
 10.30 Motorrad-WM, Alcañiz/Aragon (E), Vorberichte Rennen (live) **EUROSPORT**
 11.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **ORF SPORT+**
 12.05 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **SRF 2**
 12.15 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
 13.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2, SPORT 1+**
 14.30 Motocross der Nationen, Ernée (F), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **ORF SPORT+**
 13.50 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **SRF 2**
 16.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 3. Rennen (live) **EUROSPORT 2, SPORT 1+**
 19.45, 20.15 Motorrad-WM/Moto2/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (W) **EUROSPORT**
 21.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 1./2./3. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 22.15 Motorsport Weekend: Entscheidungen vom Wochenende (Magazin) **EUROSPORT**

MONTAG, 28.9.
 3.45 Formel 1, Suzuka (J), Rennen (W) **ORF 1**

MOTORRAD

DIENSTAG, 22.9.

21.35, 22.30 Superbike-WM, Jerez (E), 1. und 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 21.15 Supersport-WM, Jerez (E), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 23.00 Langstrecken-WM, Le Castellet/Bol d'Or (F), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

MITTWOCH, 23.9.
 0.30 Motocross-WM, Glen Helen/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

DONNERSTAG, 24.9.
 19.00 Motorrad-WM/MotoGP, Moto2, Moto3, Misano (I), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

FREITAG, 25.9.
 8.30, 14.00 Speedway-EM, Ostrow (PL), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 13.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 14.00 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT**

SONNTAG, 27.9.
 10.30 Motorrad-WM, Alcañiz/Aragon (E), Vorberichte Rennen (live) **EUROSPORT**
 11.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **ORF SPORT+**
 12.05 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **SRF 2**
 12.15 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
 13.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2, SPORT 1+**
 14.30 Motocross der Nationen, Ernée (F), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **ORF SPORT+**
 13.50 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **SRF 2**
 16.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 3. Rennen (live) **EUROSPORT 2, SPORT 1+**
 19.45, 20.15 Motorrad-WM/Moto2/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (W) **EUROSPORT**
 21.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 1./2./3. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 22.15 Motorsport Weekend: Entscheidungen vom Wochenende (Magazin) **EUROSPORT**

MONTAG, 28.9.
 3.45 Formel 1, Suzuka (J), Rennen (W) **ORF 1**

15.00 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT**

SAMSTAG, 26.9.

8.30 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Freie Trainings (Zus.) **EUROSPORT**
 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT**

10.45 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 11.45 Motorrad-WM, Alcañiz/Aragon (E), Vorberichte zur Qualifik. (live) **EUROSPORT**
 12.30 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), Qualifikation (live) **EUROSPORT**
 13.30 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Qualifikation (live) **EUROSPORT**
 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), Qualifikation (W) **EUROSPORT**
 19.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), Qualifikation (W) **EUROSPORT**
 19.30 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Qualifikation (W) **EUROSPORT**
 20.15 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), Qualifikation (W) **EUROSPORT**

SONNTAG, 27.9.
 10.30 Motorrad-WM, Alcañiz/Aragon (E), Vorberichte Rennen (live) **EUROSPORT**
 11.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **ORF SPORT+**
 12.05 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **SRF 2**
 12.15 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
 13.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2, SPORT 1+**
 14.30 Motocross der Nationen, Ernée (F), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **ORF SPORT+**
 13.50 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **SRF 2**
 16.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 3. Rennen (live) **EUROSPORT 2, SPORT 1+**
 19.45, 20.15 Motorrad-WM/Moto2/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (W) **EUROSPORT**
 21.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 1./2./3. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 22.15 Motorsport Weekend: Entscheidungen vom Wochenende (Magazin) **EUROSPORT**

MONTAG, 28.9.
 3.45 Formel 1, Suzuka (J), Rennen (W) **ORF 1**

DIENSTAG, 22.9.
 21.35, 22.30 Superbike-WM, Jerez (E), 1. und 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 21.15 Supersport-WM, Jerez (E), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 23.00 Langstrecken-WM, Le Castellet/Bol d'Or (F), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

MITTWOCH, 23.9.
 0.30 Motocross-WM, Glen Helen/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

DONNERSTAG, 24.9.
 19.00 Motorrad-WM/MotoGP, Moto2, Moto3, Misano (I), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

FREITAG, 25.9.
 8.30, 14.00 Speedway-EM, Ostrow (PL), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 13.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 14.00 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT**

SONNTAG, 27.9.
 10.30 Motorrad-WM, Alcañiz/Aragon (E), Vorberichte Rennen (live) **EUROSPORT**
 11.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **ORF SPORT+**
 12.05 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **SRF 2**
 12.15 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
 13.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2, SPORT 1+**
 14.30 Motocross der Nationen, Ernée (F), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **ORF SPORT+**
 13.50 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **SRF 2**
 16.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 3. Rennen (live) **EUROSPORT 2, SPORT 1+**
 19.45, 20.15 Motorrad-WM/Moto2/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (W) **EUROSPORT**
 21.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 1./2./3. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 22.15 Motorsport Weekend: Entscheidungen vom Wochenende (Magazin) **EUROSPORT**

MONTAG, 28.9.
 3.45 Formel 1, Suzuka (J), Rennen (W) **ORF 1**

DIENSTAG, 22.9.
 21.35, 22.30 Superbike-WM, Jerez (E), 1. und 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 21.15 Supersport-WM, Jerez (E), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 23.00 Langstrecken-WM, Le Castellet/Bol d'Or (F), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

MITTWOCH, 23.9.
 0.30 Motocross-WM, Glen Helen/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

DONNERSTAG, 24.9.
 19.00 Motorrad-WM/MotoGP, Moto2, Moto3, Misano (I), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

FREITAG, 25.9.
 8.30, 14.00 Speedway-EM, Ostrow (PL), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 13.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 14.00 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT**

SONNTAG, 27.9.
 10.30 Motorrad-WM, Alcañiz/Aragon (E), Vorberichte Rennen (live) **EUROSPORT**
 11.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **ORF SPORT+**
 12.05 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **SRF 2**
 12.15 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
 13.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2, SPORT 1+**
 14.30 Motocross der Nationen, Ernée (F), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **ORF SPORT+**
 13.50 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **SRF 2**
 16.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 3. Rennen (live) **EUROSPORT 2, SPORT 1+**
 19.45, 20.15 Motorrad-WM/Moto2/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (W) **EUROSPORT**
 21.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 1./2./3. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 22.15 Motorsport Weekend: Entscheidungen vom Wochenende (Magazin) **EUROSPORT**

MONTAG, 28.9.
 3.45 Formel 1, Suzuka (J), Rennen (W) **ORF 1**

DIENSTAG, 22.9.
 21.35, 22.30 Superbike-WM, Jerez (E), 1. und 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 21.15 Supersport-WM, Jerez (E), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 23.00 Langstrecken-WM, Le Castellet/Bol d'Or (F), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

MITTWOCH, 23.9.
 0.30 Motocross-WM, Glen Helen/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

DONNERSTAG, 24.9.
 19.00 Motorrad-WM/MotoGP, Moto2, Moto3, Misano (I), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

FREITAG, 25.9.
 8.30, 14.00 Speedway-EM, Ostrow (PL), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 13.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT**
 14.00 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT**

SONNTAG, 27.9.
 10.30 Motorrad-WM, Alcañiz/Aragon (E), Vorberichte Rennen (live) **EUROSPORT**
 11.00 Motorrad-WM/Moto3, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **ORF SPORT+**
 12.05 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **SRF 2**
 12.15 Motorrad-WM/Moto2, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
 13.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2, SPORT 1+**
 14.30 Motocross der Nationen, Ernée (F), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **ORF SPORT+**
 13.50 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (live) **SRF 2**
 16.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 3. Rennen (live) **EUROSPORT 2, SPORT 1+**
 19.45, 20.15 Motorrad-WM/Moto2/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (W) **EUROSPORT**
 21.00 Motocross der Nationen, Ernée (F), 1./2./3. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 22.15 Motorsport Weekend: Entscheidungen vom Wochenende (Magazin) **EUROSPORT**

MONTAG, 28.9.
 3.45 Formel 1, Suzuka (J), Rennen (W) **ORF 1**

DIENSTAG, 22.9.
 21.35, 22.30 Superbike-WM, Jerez (E), 1. und 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 21.15 Supersport-WM, Jerez (E), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 23.00 Langstrecken-WM, Le Castellet/Bol d'Or (F), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**



HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH
 ZUM 40-JÄHRIGEN JUBILÄUM
 VON **MOTORSPORT AKTUELL!**

Seit 1975 bringt Motorsport aktuell Woche für Woche das spannende Renngeschehen zum Leser. Stets auf den Punkt, gut recherchiert, kritisch und mit interessanten Hintergrundberichten.

Wir erinnern uns gerne an die vielen Erfolge, die die Motorsport aktuell mit ALPINA geteilt hat, und freuen uns auf weitere spannende Berichterstattung mit Benzin im Blut.

ALPINA Burkard Bovensiepen GmbH + Co. KG
 Alpenstraße 35-37 • 86807 Buchloe • 08241-5005-0

| www.ALPINA.DE

| www.ALPINA-CONFIGURATOR.DE

| www.FACEBOOK.COM/ALPINA.AUTOMOBILE

| www.YOUTUBE.COM/ALPINA.AUTOMO-