

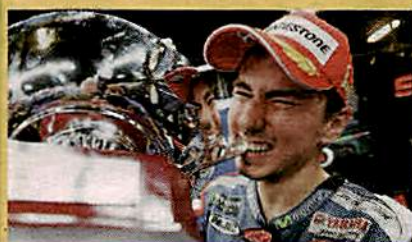
MOTOR SPORT aktuell

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

MotoGP

Weltmeister Lorenzo im Interview

S. 30



Rallye-WM

Champion Ogier siegt auch beim Finale

S. 19

MotoGP

Fazit nach Test – noch viele Baustellen

S. 25

DTM/GT Masters

2016 gemeinsame Sache in der Lausitz

S. 16

MotoGP

Wie weiter zwischen Rossi und Márquez?

S. 28

Race of Champions

Vorschau auf die Duelle in London

S. 18

**motorsport-
aktuell.com**

FAMOSER ROSBERG



Jeden
Dienstag
neu

Ist es der Druck, der von seinen Schultern gewichen ist? Oder hat Nico Rosberg die verwundbare Stelle bei Teamkollege Lewis Ha-

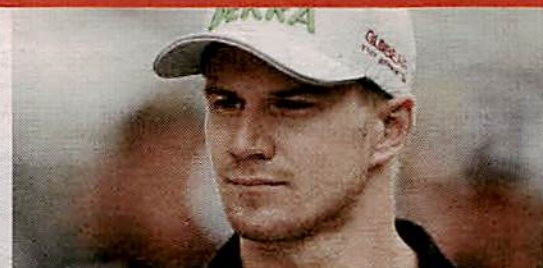
milton gefunden? Nach Mexiko hat der Deutsche auch in Brasilien nichts anbrennen lassen. Sein zweiter dominanter Sieg in Serie

lässt die Frage aufkommen: Warum hat Nico Rosberg nicht seit Beginn der Saison solche Leistungen abrufen können? **Ab S. 4**

Und weitere Top-Themen aus São Paulo



Sebastian Vettel: Wieder Dritter – jetzt auch fix in der WM



Nico Hülkenberg: Sechster und «Motorsportler des Jahres»



Fernando Alonso: Mit McLaren-Honda im totalen Elend



Max Verstappen: Mehr als ein super Überholmanöver





LIEBE LESER!

Drei Sätze in dieser MSA-Ausgabe beschäftigen mich. Sie stammen alle aus dem Umfeld der Formel 1. Sie zu kommentieren, ist eigentlich unsere Aufgabe. Und trotzdem fällt es schwer. Sie sprechen für sich – oder für die Menschen, die sie vom Stapel gelassen haben. Und vielleicht sollten sie deshalb unkommentiert bleiben. Da ist zum einen «good old» Bernie Ecclestone, dessen Aussage «Die Formel 1 ist ein beschissenes Produkt» schon ein paar Wochen alt ist, wir aber gerne an dieser Stelle nochmals aufgenommen haben (s. Kolumne auf Seite 6). Dann haben wir eine Antwort von Sauber-Teamchefin Monisha Kaltenborn, die meint: «Dass es letztes Jahr so viele schlechte Botschaften (über Sauber) gab, liegt an denen, die sie in die Welt gesetzt haben.» Auch hier wollen wir nicht weiter bohren. Schön, dass Sauber die Kurve gekriegt hat. Und hoffentlich 2016 wieder dort steht, wo es die Schweizer verdient haben – nämlich im vorderen Mittelfeld. Last but not least, FIA-Präsident Jean Todt: «Auf der Straße sterben jeden Tag mehr Menschen als bei den Anschlägen in Paris.» Ich glaube, auch dazu sagt man lieber nichts ...



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



WER? Lewis Hamilton (GB)
WO? São Paulo (BR)

WAS? F1-Weltmeister ehrt mit Helm Idol Ayrton Senna (BR)



WER? Mick Schumacher (D)
WO? Monza (I)

WAS? Geheimtest des Sohns von Formel-1-Rekordweltmeister Michael Schumacher (D) im Formel-4-Topteam von Prema



WER? Julien Ingrassia (I.) und Sébastien Ogier (F)
WO? Wales Rallye Großbritannien (GB)

WAS? Die Rallye-Weltmeister zeigen Flagge für die Terroropfer von Paris (F) und in ihrer französischen Helmat

INHALT

AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE**
Formel 1: Warum Renault an Red Bull liefern muss; Nürburgring: Mehr Sicherheit **S. 3**
FORMEL 1 Die verkehrte Welt des Nico Rosberg **S. 4**
FORMEL 1 Wo bleibt die deutsche Leidenschaft? **S. 6**
FORMEL 1 Sauber-Chefin Kaltenborn zieht Bilanz **S. 10**
FORMEL 3 Große Vorschau zum Macau-GP **S. 14**
LANGSTRECKEN-WM Finale in der Wüste **S. 15**
DTM/ADAC MASTERS Doppelte Action **S. 16**
RACE OF CHAMPIONS Sechs F1-Piloten dabei **S. 18**
RALLYE-WM Ogiers Sieg mit Trauerflor **S. 19**

MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**
MotoGP: Die Baustellen vor der WM 2016; Superbike-WM: Reiterberger gesetzt? **S. 25**
MOTOGP So lief der erste Test in Valencia **S. 26**
MOTOGP Das Pulverfass Rossi/Márquez **S. 28**
MOTO2 Geglückter Umstieg von Kent und Kiefer **S. 29**
MOTOGP Interview mit Weltmeister Lorenzo **S. 30**
MOTOGP Die große Saisonstatistik 2015 **S. 32**
MOTO3 Rossi-Schützling Bulega holt WM-Titel **S. 34**
SUPERCROSS Arandas Triumph in Stuttgart **S. 35**

PANORAMA

- TOP-TEAM** Das Comeback des Kiefer-Teams **S. 42**
TOP-FAHRER Bergkönig Norbert Brenner **S. 44**
BOXENGEFLÜSTER Leserbrief, Fan-Shop **S. 46**
IMPRESSUM **S. 47**
SERVICE Termine und TV-Programm **S. 47**

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT

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



Formel 1

Red Bull weiter mit Renault

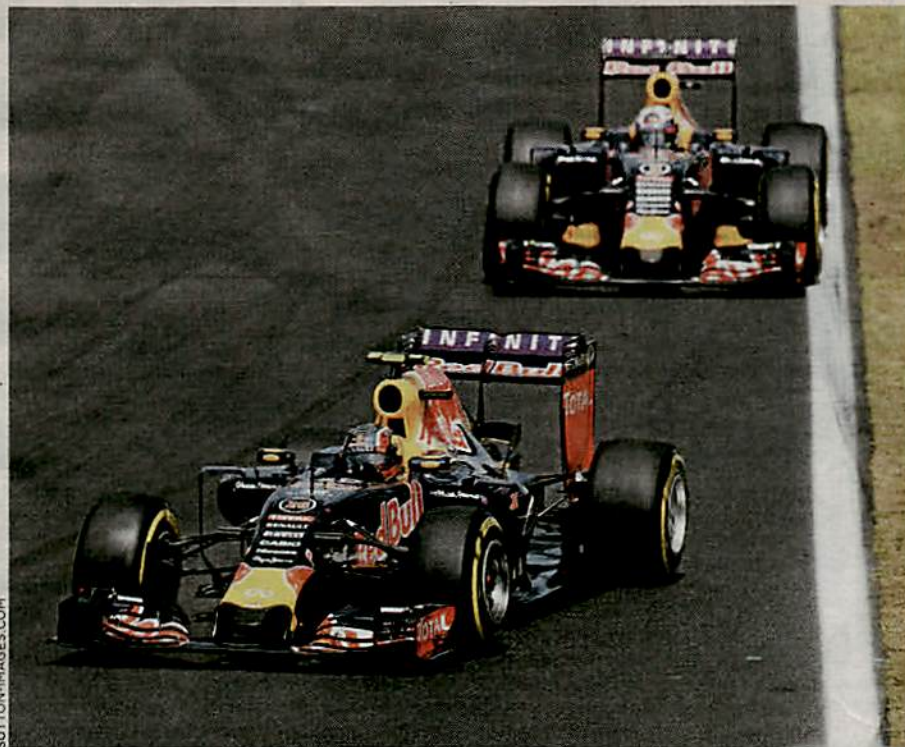
Von MICHAEL SCHMIDT

Red Bull wird auch 2016 in der Formel 1 fahren. Mit dem gleichen Motorenpartner. Renault muss liefern, auch wenn man aus der Formel 1 aussteigt. Weil offenbar der alte Vertrag nie richtig gekündigt wurde.

Es ist eine Geschichte, die kann nur die Formel 1 liefern. Red Bull will sich von Renault trennen, findet aber keinen Ersatz. Jetzt ist der Rennstall aus Milton Keynes wieder bei Renault gelandet. Kurios: Der ungeliebte Motorenpartner muss auch dann liefern, wenn Konzernchef Carlos Ghosn die Kaufoption bei Lotus nicht einlöst und Renault damit offiziell die F1 verlassen würde. Offenbar weil die Ehe mit Red Bull juristisch nie richtig gekündigt wurde.

Eigentlich wollte Red-Bull-Chef Dietrich Mateschitz nur noch in der Formel 1 bleiben, wenn er einen konkurrenzfähigen Motor bekommt. Doch Mercedes und Ferrari zeigten ihm die kalte Schulter. Damit standen die Zeichen auf Ausstieg. Bernie Ecclestone und Jean Todt retteten die Situation damit, dass sie den Billig-Motor aus dem Hut zauberten. «Das war die Bedingung dafür, dass Red Bull bleibt», bestätigte Teamberater Helmut Marko.

Red Bull will auch dann am Billig-Motor für 2017 festhalten, wenn die Formkurve bei Renault nächstes Jahr bergauf zeigt. Das könnte durchaus sein. Die Sportabteilung in Viry-Châtillon wurde auf den



Kurios, aber es bleibt dabei: Red Bull macht 2016 weiter – mit namenlosen Renault-Motoren

Kopf gestellt. So lief in Interlagos der frühere Mercedes-Motorenchef Axel Wendorff in Renault-Dienstkleidung durch das Fahrerlager. Er gehört seit September zum Beraterstab. Gerüchte sagen, dass der Deutsche zusammen mit Remi Tafin der neue starke Mann in Viry werden könnte.

Der Motor für 2016 soll völlig neu sein. Die jüngste Regeländerung gibt Renault mit 32 Token und der Freigabe aller verbotenen Entwicklungsbereiche

den Spielraum dazu. Renault hat vor allem mit dem Verbrennungsmotor und dem Turbolader Probleme. Der elektrische Teil ist gesund. Der Motor im Red Bull soll keinen Namen tragen. Gerüchte, er könnte Infiniti heißen, sind aus der Luft gegriffen. Infiniti ist 2016 nicht mehr bei Red Bull an Bord.

Kampfansage der Hersteller

Seit dem 13. November steht der Billig-Motor als Alternative für die Hybridantriebe ab 2017

zur Ausschreibung auf der FIA-Website. Zehn Tage lang haben Interessenten Zeit, sich um den Ausrüster-Vertrag für einen Motor zu bewerben, der sechs Millionen Euro kosten soll. Zugelassen sind nur Hersteller, die unabhängig von einem Automobilkonzern sind. Also Firmen wie Ilmor, Cosworth oder AER.

Es geht um einen 2,2-Liter-V6-Biturbo, der mit einem Ladedruck von 1,5 bar betrieben werden soll. Experten rechnen

mit einer Leistung zwischen 850 und 900 PS. Der Spritverbrauch wird mit 140 Kilo kalkuliert, also 40 Kilo über dem, was die Hybridantriebe konsumieren. Ob das durch Tankstopps oder größere Tanks im Auto abgefangen wird, ist noch nicht entschieden.

Die Hersteller sagen Ecclestone und FIA-Präsident Jean Todt den Kampf an. Sie wollen nicht hinnehmen, dass man mit einem Billig-Motor Rennen gegen die Hybrid-Autos gewinnen kann. Mercedes, Ferrari, Honda und Renault haben mehr als 100 Millionen Euro in die neue Technologie investiert. Und werden dann möglicherweise von Autos mit Motoren geschlagen, die man von der Stange kaufen kann.

Die erste Hürde der Strategiegruppe sollte für den Billig-Motor eine einfache Aufgabe sein. Es stehen jeweils sechs Stimmen der FIA und von Ecclestones FOM gegen die sechs Repräsentanten der Teams. Zu denen auch noch Red Bull gehört. In der F1-Kommission bräuchte die Billig-Motorfraktion 18 Ja-Stimmen. Diese Stimmen lassen sich für Ecclestone und Todt kaum finden. Doch im Notfall will die FIA dieses Gremium überspringen und die Abstimmung direkt in den Weltrat weiterleiten. Die FIA-Juristen haben dafür offenbar eine Hintertür gefunden. Wenn es um Sein oder Nichtsein der Formel 1 geht, könnte der Weltverband auf «höhere Gewalt» plädieren. Das Veto-Recht von Ferrari gilt in diesem Fall offenbar nicht. ♦

Nürburgring

FIA segnet Umbaumaßnahmen ab

Vergangene Woche hat die FIA die Änderungen an der Nürburgring-Nordschleife zur Erhöhung der Sicherheit abgesegnet. Damit fallen wie von MSA berichtet auch die Tempolimits.

Was die Fans der Naturrennstrecke freuen wird: Die einzige bauliche Maßnahme, die die Strecke an sich betrifft, ist eine Neuasphaltierung des Abschnitts «Quiddelbacher Höhe» auf etwa 500 Metern. Dadurch sollen die Bodenwellen beseitigt werden, die an dieser Stelle, kurz vor dem «Flugplatz», auch beim VLN-Saison-

auftritt für das Abheben des Nissan GT-R von Jann Mardenborough mitverantwortlich gewesen sein sollen.

An der entsprechenden Streckenstelle waren bereits nach dem Unfall weitere Fangzäune aufgestellt sowie die Reifenstapel verlängert worden.

Neue Zäune erhöhen Sicherheit

Die sechs restlichen Änderungen, die auch zur Streckenabnahme durch die FIA für drei weitere Jahre sorgen, sind: 1. ein zusätzlicher Zuschauerzaun ausgangs des Abschnitts «Hocheichen» rechterhand an der Abgrenzung zum Wirt-

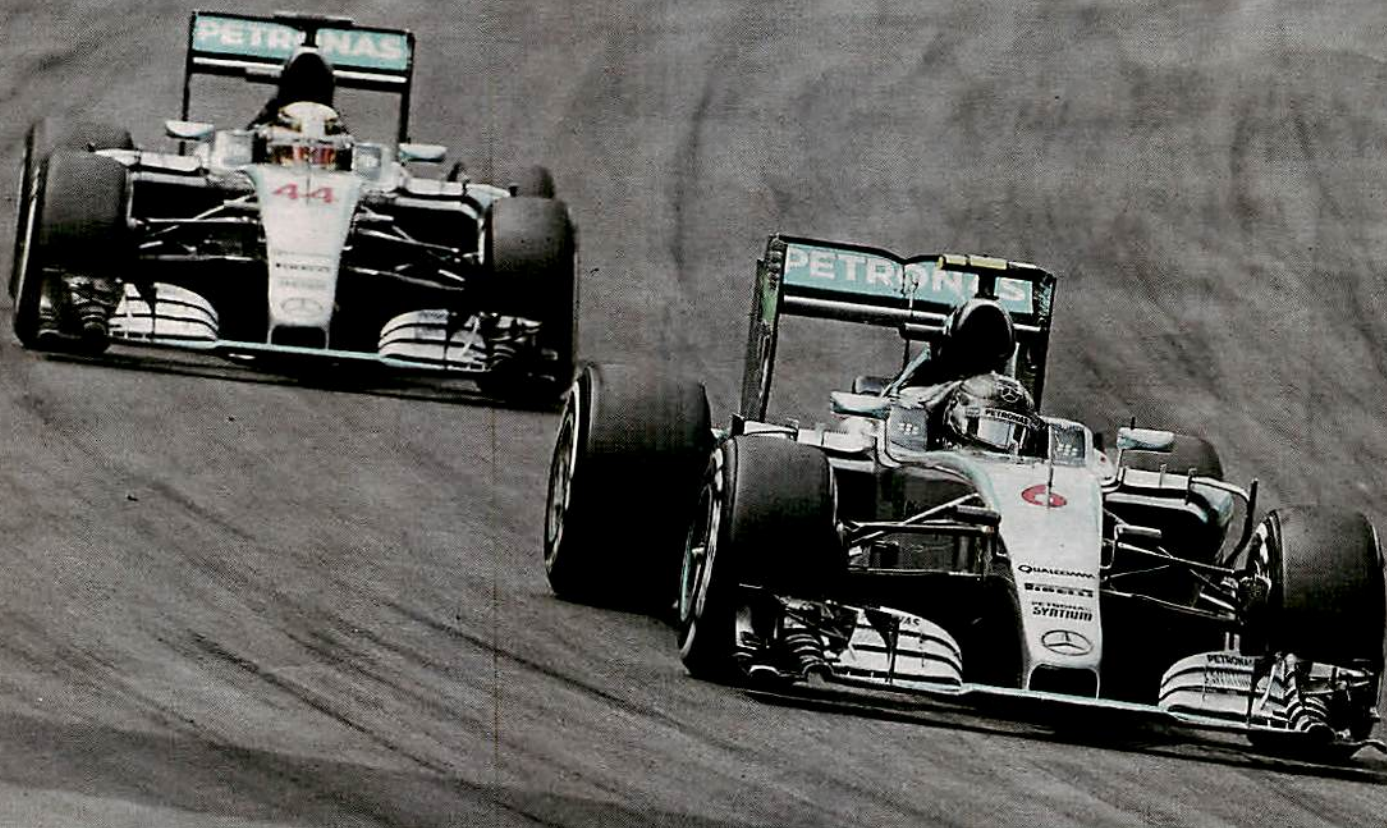
schaftsweg. 2. Am «Schwedenkreuz» wird rechterhand eine Zuschauer-Sperrzone eingerichtet und linkerhand ein neuer FIA-Fangzaun aufgebaut. 3. Im «Metzgesfeld» werden zusätzliche Zäune aufgestellt und die Leitplanke näher an die Strecke verlegt. 4. Am «Wippermann» wird die bisherige Lücke in den Fangzäunen geschlossen. 5. Im «Stefan-Bellof-S» wird hinter der Leitplanke ein Schutzzaun aufgestellt. 6. Auf der «Döttinger Höhe» wird auf 700 Metern ein zusätzlicher FIA-Fangzaun als Abtrennung zwischen Bundesstraße und Strecke aufgestellt. ♦ MBR



2016 wieder ohne Limits: VLN-Rennen auf der Nordschleife

Mercedes

Verkehrte Welt



Rosberg vor Hamilton: Über viele Rennen hinweg war die Reihenfolge umgekehrt; seit dem Großen Preis von Mexiko gibt Rosberg das Tempo im silbernen Lager vor

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Kaum ist die WM abgehakt, läuft Nico Rosberg zu Hochform auf. Dem Sieg in Mexiko ließ er 14 Tage später einen zweiten, ähnlich überlegenen Triumph in Brasilien folgen. Teamkollege Lewis Hamilton hatte wie schon in Mexiko nicht den Hauch einer Chance. Was die Frage aufwirft: Warum erst jetzt, lieber Nico?

Nico Rosberg hat einen Lauf, der verdächtig an seinen Teamkollegen Lewis Hamilton erinnert. Zwischen dem GP von Belgien und jenem in Austin, wo sich der Brit den dritten Titel sicherte, war Hamilton nahezu unschlagbar. Lediglich ein technischer Defekt in Singapur konnte ihn einbremsen. Alles, was er sonst anfasste, machte er zu Gold. Nico Rosberg hatte das Nachsehen. Und manchmal konnte er einem schon leidtun. Hamilton war so dominant, dass die Medien darüber zu spekulieren begannen, ob Mercedes Rosberg behalten sollte.

Davon ist nach den Rennen in Mexiko und Brasilien definitiv keine Rede mehr. Rosberg ist in

der Form seines Lebens. «Leider etwas spät», wie Ex-Formel-1-Pilot David Coulthard trocken feststellte, «aber dafür ist seine momentane Form überwältigend.» Rosberg leistet sich derzeit keinen Fehler. Er ist hellwach. Und er tut das, was Hamilton nach der Sommerpause so auszeichnete: Er macht seinen Teamkollegen platt. Hamilton hat keinen Stich mehr. Stattdessen jammert er über Funk. In Mexiko hat er sich beklagt, dass ihn das Team zum Reifenwechsel bat, obwohl ihn seine Sohlen noch weiter getragen hätten. Und in Brasilien fragte er hilflos am Kommandostand nach, ob er nicht eine andere Strategie als sein Stallgefährte fahren könnte. Doch die Mercedes-Führung lehnte ab. «Das hätte mathematisch gesehen keinen Sinn gemacht», erklärte Sportchef Toto Wolff.

Ein unvertretbares Risiko

Ursprünglich sollten die Mercedes-Piloten mit zwei Stopps über die Distanz kommen. Das war auf dem Papier sechs Sekunden schneller als drei Stopps. Doch weil der Reifenabbau und der Verschleiß wegen Asphalttemperaturen von 40 Grad und dem verschärften

Tempo der Mercedes-Piloten höher waren als erwartet, schrumpfte der theoretische Vorteil des Zweistopp-Rennens auf zwei Sekunden.

Sebastian Vettels früherer zweiter Stopp und der überraschende Wechsel auf die weichen Reifen machte den Mercedes-Strategen die Aufgabe einfach. «Da war klar, dass Vettel dreimal stoppen würde. Das gab uns die Möglichkeit, ebenfalls auf die konservative Variante zu gehen. Wir wären bei unserem Vorsprung dumm gewesen, auf Risiko zu setzen», erklärte Technikdirektor Paddy Lowe.

Hamilton bettelte umsonst um die Risiko-Taktik. Mercedes hielt an seiner Politik fest, beide Fahrer gleich zu behandeln. Doch selbst wenn das Team seinen Fahrern freie Hand gelassen hätte, wäre für Hamilton eine Zweistopp-Strategie ein unvertretbares Risiko gewesen. «Lewis hatte einen deutlich höheren Reifenverschleiß als Nico. Bei ihm wäre es mit zwei Stopps ganz eng geworden», verriet die Strategen.

Rosberg legte nach: «Lewis wäre nie mit zwei Stopps über die Runden gekommen, so wie er gefahren ist. Er hat hinter mir so Druck gemacht, dass auch

ich schneller fahren musste, als ich wollte. Ich hatte meinen Speed voll auf ein Zweistopp-Rennen ausgelegt. Als ich gesehen habe, wie wild er hinter mir unterwegs war, wusste ich, dass er Reifenprobleme bekommen würde.» Hamilton gab zu: «Das Fahren in Nicos Windschatten hat die Reifen gekillt.»

Rosberg war einfach schneller

Rosberg legte den Grundstein zu seinem zweiten Sieg in Folge erneut im Quali. Mit einer nahezu perfekten Runde entzauberte er Hamilton und stellte seinen Mercedes auf den besseren Startplatz. Was in Interlagos aber nicht bedeuten muss, dass man einen Vorteil hat. Vier der letzten sechs Sieger gewannen nämlich von Startplatz 2 aus. Doch Rosberg ließ diese Statistik eiskalt. Er zog am Start direkt vor Hamilton und kontrollierte das Rennen souverän.

Zurück zu Hamiltons Forderungen: Wolff versteht die Aufregung in dessen Cockpit: «Wir haben zwei Wachhunde angestellt und keine Welpen. Logisch, dass Lewis nach allen Möglichkeiten sucht, Nico zu schlagen. Aber selbst der beste Instinkt im Auto kann nie den Überblick ersetzen, den die Box

hat. Würden wir die Fahrer über die Taktik entscheiden lassen, würden sie beim Großteil aller Rennen schlechter dastehen. Wir geben ihnen stets die zwei bestmöglichen Strategien.»

Hamilton bekam wie in Mexiko die Chance, dem Team zu zeigen, dass er schneller als Rosberg hätte fahren können, um eine alternative Strategie zu rechtfertigen. Das war nicht der Fall. «Nico hat nicht wegen der besseren Strategie gewonnen, sondern weil er einfach schneller war», erklärte Wolff. Und Chefstrategie James Vowles ergänzte: «Um Nico auf der Strecke überholen zu können, hätte Lewis acht Zehntel pro Runde schneller fahren müssen.»

Dem für flotte Sprüche bekannten Ex-Teamchef und heutigen TV-Kommentator Eddie Jordan fiel in Brasilien auf: «Seit es Regeln für den Luftdruck in den Reifen gibt, ist Rosberg schneller als Hamilton. Hat das eine mit dem anderen etwas zu tun?» Wolfs Antwort: «Das müssten wir analysieren. Ist ein interessanter Anhaltspunkt. Entscheidender wird aber sein, dass sich Nico über den Winter bewusst wird, was ihn so schnell gemacht hat.» Denn nur darauf kann er 2016 aufbauen. ♦



Wirkt wie ein Boxer in den Sellen: Lewis Hamilton auf dem Podest



Perfekte Strategie: Rosberg bei einem von insgesamt drei Stopps



Sein fünfter Saisonserfolg: Rosbergs Sieg war nie in Gefahr

Ferrari vs. Williams

Vettel kommt näher

Von BIANCA LEPPERT und
CHRISTIAN EICHENBERGER

Sebastian Vettel hat sich von seinem Tief in Mexiko erholt. Zwar war gegen Mercedes erneut kein Kraut gewachsen, dafür hatte man Williams im Griff. Deren Fahrer Felipe Massa wurde nach dem Rennen noch aus der Wertung genommen.

Valtteri Bottas schaffte es im Qualifying, das Ferrari-Duo zu sprengen. Der Finne stellte seinen Williams hinter Vettel, aber vor Landsmann Kimi Räikkönen, mit dem er zuletzt zweimal (Russland und Mexiko) aneinandergeraten ist. Die Gefahr, dass aller guten Dinge drei sein könnten, wurde jedoch entschärft. Bottas musste drei Plätze nach hinten weichen, weil er im Training am Freitag unter Rot überholt hatte. Doch auch von Startplatz 7 war der Blondschopf mit dem breiten Grinsen eine Gefahr. Ein super Start kapultierte ihn vor dem Senna-S auf Höhe des WM-Fünften. Wider Erwarten wurde es zwischen dem Williams und dem Ferrari eng. Doch Bottas steckte zurück. Eine neuerliche Feindberührung hätte das Fass wohl zum Überlaufen gebracht.

In der Folge war rasch klar: Ferrari hatte gegen vorne nicht viel zu bestellen, aber der Druck von hinten war auch harmlos. Räikkönen fuhr seinen vierten Platz (vor Bottas) locker nach Hause. Und Vettel stand zum 13. Mal in dieser Saison als Dritter auf dem Podest.

Vettels Hoffnung, sich am Start zwischen die Mercedes zu pressen, löste sich in Luft auf. Beide Mercedes kamen zu gut weg. «Der Start war okay, aber

nicht besser als der von Nico und Lewis. Sie waren einfach schneller. Aber von der Pace her waren wir hier näher dran als in den letzten Rennen. Das kommt auch daher, dass wir am Motor hart gearbeitet haben.»

Auch Teamchef Maurizio Arrivabene lobt die Mitarbeiter in der Motorenabteilung. «Das ist das Herz unseres Auto. Und ich muss mich bei der Motorenabteilung bedanken, was sie für eine Verbesserung seit letztem Jahr geschafft haben.»

Schaut man in die Tabelle der schnellsten Rennrunden, fehlen dem viermaligen Weltmeister 0,214 Sekunden auf Hamilton und 0,089 Sekunden auf Rosberg. Die Bestzeit im ersten Sektor geht an Vettel. Die beiden anderen Sektoren an Hamilton. Vor allem im dritten Sektor hatte Vettel den meisten Zeitverlust zu beklagen. In Mexiko betrug der Abstand noch 1,326 Sekunden.

Während Vettel mit drei Boxenstopps das Rennen beendete, holte man Räikkönen nur zweimal an die Box.

«Der Unterschied zwischen A und B war nicht groß.»

MAURIZIO ARRIVABENE

Die Entscheidung, Vettel für einen kurzen Stint auf weichen Reifen rauszuschicken, fiel während des Rennens. «Der Unterschied zwischen Variante A und B war nicht so groß, deshalb wollten wir es versuchen

und aggressiver sein», sagt Arrivabene.

Williams zweifelt Ergebnis an

Bei Williams hatte man schon während des Rennens eine Hiobsbotschaft erhalten. Am Williams von Massa wurden in der Startaufstellung zu hohe Reifentemperaturen gemessen. Um 17:53 Uhr Ortszeit entschieden die Kommissare nach Anhörung des Team-Vertreters, den Brasilianer aus der Wertung zu nehmen. Die Begründung: Die Temperatur des rechten Hinterreifens hatte die zulässige Höchstgrenze von 110 Grad Celsius um 27 Grad überschritten.

Williams lässt sich das nicht gefallen. Teammanager Rob Smedley will Berufung einlegen. «Wir haben zwei verschiedene Sensoren. Einer davon in der Reifendecke. Als wir in der Startaufstellung waren, haben wir 104 Grad gemessen. Das andere sind die Daten vom Auto, da betrug der Wert, der vom Infrarot-Sensor gemessen wurde, 105,7 Grad.»

Das Problem ist nicht neu. Mercedes ging es in Monza genauso. Damals kam man davon. «Wir haben unsere Daten an die FIA weitergegeben. Wir nutzen denselben Sensor wie die FIA und machen immer zufällige Tests am Wochenende, um sicherzustellen, dass so etwas nicht passiert.» Einen Vor- oder Nachteil hatte die Abweichung von den vorgegebenen Werten laut Smedley nicht. Allerdings fällt eine Unstimmigkeit auf: Bei einer um 27 Grad höheren Reifentemperatur hätte auch der Druck um 2,5 bis 3 PSI höher sein müssen. «Felipe hätte es nicht gemerkt, aber dem Ingenieur wäre das aufgefallen.» ♦



13. Ferrari-Podestplatz für Vettel: Die Mechaniker empfangen ihren Piloten im Parc fermé

MOMENT MAL!

Tun Sie es weiterhin!

Sie haben den Großen Preis von Brasilien verfolgt? Aus Prinzip? Womöglich live und gar bis zum Ende? Dann kann das nur bedeuten, dass die Formel 1 doch noch spannend ist, auch wenn die wichtigste Entscheidung längst gefallen ist. Aber wahrscheinlich gucken Sie auch Fußball-Bundesliga, obwohl am Ende meistens die Bayern gewinnen.

Damit wären wir schon bei der großen Parallele: Die Bayern-Meisterschaft und die Mercedes-WM unterscheiden nicht so viel. Und vielleicht ist es ein Stück weit auch der uns inwohnende Sensationsgedanke, der uns trotzdem vor die Fernseher treibt: Die Dauersieger stracheln, gar verlieren zu sehen.

Dominanzen sind nicht neu, insbesondere nicht in der Formel 1. Aber schon jetzt werden die Ferrari-Jahre im Verklärungszustand betrachtet, was angesichts der großen Taten von Michael Schumacher und seiner Scuderia auch gerechtfertigt ist. Und niemand würde die Überlegenheit von Sebastian Vettel infrage stellen, als Red Bull noch Flügel hatte. Aber die andauernde Bewunderung von Adrian Neweys aerodynamischen Fähigkeiten war im Übrigen auch keine besonders befriedigende Tätigkeit. Und siehe da, die Serie endete, weil die Konkurrenz davon angestachelt wurde. Das ist das Wesen des Wettbewerbs.

Oder, wie Jenson Button die Selbst-Kritik von Bernie Ecclestone («Die Formel 1 ist ein beschissenes Produkt») konterte: «Ich erinnere mich, wie ich in den Achtzigern Rennen guckte. Also so toll klangen die Motoren damals auch nicht.» Alles eben eine Frage der Wahrnehmung.

Wer jammern will, der soll das aus Sympathie mit den Gegnern tun. Mer-

cedes für die Perfektion zu verurteilen, würde die Idee des Sports überhaupt ad absurdum führen: Möge der Beste gewinnen. Immerhin sorgt Mercedes selbst mit dem offenen Kampf von Nico Rosberg gegen Lewis Hamilton dafür, dass es spannend bleibt. Das Management hat längst erkannt, dass man die

eigene Bühne nicht zerstören darf. Und Ferrari und Vettel mühen sich redlich, die Störenfriede zu spielen.

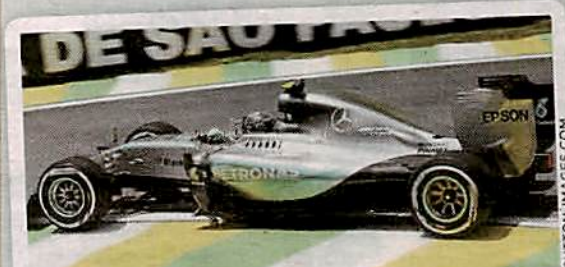
Immerhin sorgt das Geldverteilungsprinzip der Formel 1 – nach dem auch ein 16. Platz in einem Rennen wichtig sein kann – dafür, dass keiner aufgibt. Andere Einflüsse sollten es auch nicht geben. Ecclestone hat kapiert, dass die doppelten Punkte von Abu Dhabi im Vorjahr keine besonders gute Idee waren, zumal sie – gottlob – nichts am Ausgang der WM geändert haben.

Die vorangetriebene Änderung des Motorenreglements kann man mit gemischten Gefühlen betrachten. Aber ob sie sich gegen Mercedes richtet, darf bezweifelt werden. Der Branchenprimus hat immer noch die besten Voraussetzungen. Aber diese Regulationen sind in einem technischen Sport immer notwendig und auch weit besser als unleidige Zusatzgewichte. Der Eingriff von außen wird dennoch immer auf dem schmalen Grat der Wettbewerbsverzerrung balancieren.

Am Ende bleibt die Formel 1 für ihre Spannung selbst verantwortlich. Und mal ehrlich: Hat Vettel nicht erst richtig Profil gewonnen, seit er Herausforderer ist? Oder Hamilton, seit er die Champ-Aura auslebt? Es war gut, dass Sie eingeschaltet haben am Sonntag. Tun Sie es ruhig weiterhin. Das ist so souverän wie die Leistung von Mercedes.



Elmar Brümmer



Auch in São Paulo überlegen: Mercedes (im Bild: Rosberg)

Begeisterung in Deutschland

Wo ist bloß die

Von ELMAR BRÜMMER

Die Rennen in Brasilien, aber vor allem jenes in Mexiko haben eines klar aufgezeigt: Die Begeisterung in diesen Ländern ist riesig. Und steht in keinem Vergleich mit der Leidenschaft bei uns. Doch warum ist das so (gekommen)?

Es war die Stimmung, es war die Masse, es war die Überraschung. Das dürften die drei Gründe sein, warum die Formel-1-Fans immer noch den Großen Preis von Mexiko im Kopf haben, obwohl mit Interlagos gerade bereits das nächste Rennen gelaufen ist. Die Rückkehr des Autódromo Hermano Rodríguez war ein WM-Lauf mit «Gänsehautfaktor», wie Streckenarchitekt Hermann Tilke zu Recht bemerkte. Es gab niemanden in der so sonst abge-

klärten GP-Gemeinde, der sich nicht in den Bann der gigantischen PS-Fiesta hätte ziehen lassen. 135.000 verkaufte Tickets am Rennsonntag, 90.000 beim Freitagstraining – das war ein echter Publikumserfolg. Aber noch eindrucksvoller war das Spektakel, das die Lateinamerikaner auf den Tribünen veranstalteten. In Dezibel gemessen war das ausdrucksvoller als jeder Rennmotor, auch die lauten Saugmotoren wären in der Stadion-Atmosphäre untergegangen. Mexiko ist also der neue Maßstab dafür, wo die Formel 1 (wieder) hin sollte.

Sebastian Vettel, der nicht nur vierfacher Weltmeister, sondern auch Fan seiner Sportart ist, hat nach dem Rennen ketzerisch reportiert: «Vermutlich waren in Mexiko mehr deutsche Flaggen zu sehen als in Deutschland.» Und schon sind wir in Hockenheim und auf dem Nür-

burgring, wo sich ebenfalls imposante Tribünen befinden und eine Stadiongefühl auch leicht herzustellen wäre. Allerdings nicht mit jenen 50.000 Aufrechten, die sich im Sommer 2014 im badischen Motodrom verloren hatten. «Ich weiß nicht, was passiert ist», fragt sich Vettel, «es war mal großartig.» Sind die deutschen Motorsportfreunde nicht mehr leidenschaftlich genug? «Vielleicht sind die Leute geizig, vielleicht sind die Tickets zu teuer, vielleicht sind die Menschen realistischer bei dem, was sie für ihr Geld bekommen wollen als in anderen Ländern», überlegt der Heppenheimer weiter. «Es ist ein Rätsel.»

Die Erfolgsstory von Mexiko lässt sich nicht zum allgemeinen Maßstab machen. Dabei geht es nicht einmal um die offensivere Mentalität der Menschen. Hinzu kommen zwei Jahrzehnte Pause und ein stark aus-

AUS DEM FAHRERLAGER

Von MICHAEL SCHMIDT und BIANCA LEPPERT



Alex Wurz: Bald Teamchef?

Alexander Wurz hat in der Woche vor dem GP Brasilien seinen Rücktritt als Rennfahrer bekannt gegeben. Jetzt steht der Österreicher vielleicht vor einer neuen Karriere: Er hat ein Angebot von Manor-Besitzer **Stephen Fitzpatrick**, Teamchef bei Manor zu werden. Die alten Chefs **John Booth** und **Graeme Lownd** sind auf dem Absprung.

Jos Verstappen ist stolz auf die erste Saison seines Sohnes. Vor allem darauf, dass **Max Verstappen** auch mit schwierigen Situationen umgehen kann. In Mexiko mussten die Toro-Rosso-Fahrer ab Hälfte des Rennens vom Gas, weil der Motor zu überhitzen drohte. Trotzdem wurde Verstappen noch Neunter. «Ich hätte das nicht durchgestanden und vor lauter Frust Gas gegeben», lachte der ehemalige Teamkollege von **Michael Schumacher**.

Nelson Piquet verband das Angenehme mit dem Nützlichen. Der dreifache Weltmeister präsentierte drei Tage im Messegelände von São Paulo sein satellitengesteuertes Überwachungssystem für Lastwagen, Polizeiautos und Schiffe. Auch in private Pkw kann man die Telemetrie jetzt einbauen. Ein 100-Millionen-Dollar-Geschäft. Am Samstag tauchte Piquet mit seinen Söhnen an der Rennstrecke auf. **Pedro Piquet** nahm am Porsche-Cup-Rennen teil. Eigentlich sollte Piquet senior auf dem Podium die Sieger-Interviews machen, doch der 63-jährige Brasilianer hatte keine Lust darauf: «Am Sonntag fliege ich nach Brasilia zurück und schaue mir das Rennen am Fernseher an.»

Daniel Ricciardo verbrachte die Zeit zwischen den Grands Prix von Mexiko und Brasilien in den USA. Der Australier reiste via Miami nach Los Angeles, wo er sich einen Porsche 911 Cabriolet mietete und damit an der Küste entlang nach San Francisco fuhr. **Nico Hülkenberg** hatte es ruhiger, er verbrachte einige Tage am Strand von Cancún.

Galgenhumor bei McLaren-Honda: Als **Fernando Alonso**

im Q1 des Abschlusstrainings zum zweiten Mal innerhalb von 24 Stunden mit einem Motorschaden stoppte, setzte sich der Spanier am Streckenrand in einen Gartenstuhl und sonnte sich. Kollege **Jenson Button** kam als 17. nicht viel weiter. Am Ende des Q1 sprangen die beiden McLaren-Piloten spontan auf das Podium und ließen sich feiern. Sie werden noch ein bisschen warten müssen, bis sie wieder dort oben stehen.



Alonso im Gartenstuhl

Nico Hülkenberg hatte am Samstagabend nach dem Qualifying noch einen wichtigen Termin: Per Live-Schaltung war er bei der ADAC Sport Gala in München dabei. Hülkenberg wurde dort als «Motorsportler des Jahres» ausgezeichnet. Die Trophäe nahm Porsche-LMP1-Teamchef **Andreas Seidl** stellvertretend entgegen.

Leidenschaft geblieben?

geprägter, positiver Nationalstolz. An der Strecke haben sich die Mexikaner vor allem auch selbst gefeiert, haben der Welt gezeigt, dass sie dazugehören. Und wenn wir uns richtig erinnern, war in den ersten Jahren nach Michael Schumachers F1-Debüt auch in Hockenheim und in der Eifel die Hölle los. Es ist der Reiz des Neuen, des Erfolges, der wie ein Rausch funktioniert. Deswegen darf man den Veranstalter in Mexiko auch durchaus das Versprechen abnehmen, dass die Neuauflage des Rennens «noch größer» wird.

Es gibt mehr Alternativen

Motorsport-Deutschland ist verwöhnt, keine Frage, das bringen die jahrelangen Erfolge einzelner Fahrer und Marken mit sich. Deshalb klagt Vettel: «Es ist schade, dass weniger Leute gekommen sind, auch wenn deutsche Fahrer und ein deut-

liches Team um Siege kämpfen. Es scheint, als ob die Leute in anderen Ländern heute mehr Leidenschaft für den Motorsport zeigen.» Prinzipiell hat der Ferrari-Fahrer damit Recht. Was nicht bedeutet, dass es in seiner Heimat keine Begeisterung für das Rennfahren mehr gibt. Nur sind die Alternativen hierzulande viel größer – was den Motorsport, den Sport generell und die Unterhaltungsmöglichkeiten angeht.

Aus all den bekannten, in MSA ständig thematisierten Gründen stehen die deutschen Fans einigen Entwicklungen in der Formel 1 – zu Recht – kritisch gegenüber. Und, ohne den Mexikanern zu nahe treten zu wollen: Über die Jahre hinweg hat sich durch das Interesse auch ein hohes Wissensniveau gebildet. Da sind die Ansprüche höher, da ist die Auseinandersetzung stärker. Was also kann,

was muss passieren, damit Nico Rosberg wieder jenes Rockstar-Gefühl bekommt, dass er bei der Siegerehrung in Mexiko verspürte? Die Podiums-Zeremonie direkt in eine Kurve zu verlegen, ist sicher nicht das Problem. Auch Rosberg ist ratlos. Der große Schatten Schumachers allein kann es nicht mehr sein, gleichwohl sich das F1-Publikum in Deutschland immer noch mehrheitlich aus jenen zusammensetzt, die schon bei der «Schumania» dabei waren. Gegen einen so großen Charakter anzukommen, das ist nicht leicht. Dass die F1 es versäumt hat, sich neben Nachwuchsfahrern ein Nachwuchspublikum heranzuziehen, ist ein Teil der Problematik. Hinzu kommt, dass die Königsklasse ein Stück weit Alltags geworden ist, auch die glänzenden Mercedes-Erfolge nutzen sich ab. Niemand geht mehr

zu einem GP, um zu dokumentieren, dass Deutschland wieder wer ist. Das ist anders als in Mexiko, wo Investor Carlos Slim schwärmt: «Die Gewinner waren die mexikanische Öffentlichkeit und Mexiko selbst, da die Größe der Veranstaltung gezeigt hat, was wir können und wie großartig die Mexikaner sind.» Wenn dann noch abschreckende Preise und Beschränkungen hinzukommen, man stundenlang im Stau steht und nicht mit der U-Bahn an die Piste kommt wie in Mexiko, summiert sich das zu einer Art Rennfrust. Die deutschen Fans als «lausig» zu bezeichnen, wie es Bernie Ecclestone vor der Absage am Nürburgring getan hat, ist weder besonders fair noch angebracht.

Ein fataler Kreisverkehr

Dass es in diesem Jahr erstmals seit 1960 kein Rennen auf deutschem Boden gab, unterstreicht das alles. Für das System F1, das es Veranstaltern so schwer macht, wenn nicht die Regierung oder reiche Geldgeber hinter der Sache stehen, können die Fans nichts. Das Beispiel Austin, wo es trotz des verheerenden Wetters eine große Begeisterung bei den Zuschauern gab, verdeutlicht das: Der Staat Texas will seine Zuschüsse um ein Viertel kürzen, damit steht das zarte Pflänzchen US-Grand-Prix schon wieder vor dem Aus.

Das ist ein fataler Kreisverkehr. Allein schon solche Diskussionen töten viel an (Vor-)Freude. Weshalb Mexiko eben doch als Vorbild gelten kann. «Es war das Beste, was ich je gesehen habe, was die Organisation angeht und wie die Fans mitgegangen sind», lobt der Mercedes-Teamaufsichtsrat Niki Lauda. «Das erste Mal ist die Formel 1 unterwegs wie eine Fußball-WM, und Fußball ist für alle das Nonplusultra.»

Der Investor Tavo Hellmund, der einst auch für Austin den Weg bereitete, glaubt an eine fortgesetzte GP-Begeisterung in Mexiko und nicht an einen Einbruch, wie er beispielsweise nach dem ähnlich imposanten Comeback des Großen Preises von Österreich dann ein Jahr später stattgefunden hat. Tatsächlich wurde von den Veranstaltern in Mexiko ein Fünftel der Tickets über fünf Jahre hinweg verkauft. Eine Dauerkarte für die Formel 1, das ist eine ungewöhnliche Idee. Aber genau solche Ansätze braucht es, um neue Motorsport-Traditionen zu begründen – oder alte wieder aufleben zu lassen. ♦

NACHRICHTEN

Hat Pirelli Angst vor Reifenplatzern?

Pirelli Die Italiener haben den Reifentest für die UltraSoft-Mischung am 1. Dezember in Abu Dhabi bestätigt. Neun Teams werden dort von 9 Uhr vormittags bis 9 Uhr abends ihre Runden drehen. Die Presse ist ausgeschlossen. Offiziell, damit sich Fahrer und Ingenieure auf ihre Arbeit konzentrieren können. Inoffiziell, weil Pirelli Angst hat, dass es zu Reifenplatzern kommt. Bei Force India wurde bereits gespottet: «Ich würde als Journalist zum Mittagessen ins Yas Marina Hotel gehen. Da kriegst du auch alles mit.» Die Rennstrecke führt unter dem Hotel durch.

Wirbel wegen nicht bezahlter Rechnung

Lotus Schon am Mittwoch herrschte Wirbel im Fahrerlager. Die Lotus-Garage wurde von Sicherheitskräften bewacht und war mit einem Gitter abgesperrt. Die Kisten standen noch unangestastet vor der Box. Weil man offenbar dem Veranstalter noch 353000 Dollar schuldete, wurde dem Team der Zutritt verweigert. Am Donnerstag war der Spuk schon wieder vorbei. Man erzählt sich, Bernie Ecclestone habe ausgeholfen.

Schwarze Armbinden und Schweigeminute

Frankreich Die Terroranschläge in Paris beschäftigten auch das gesamte Formel-1-Fahrerlager. Auf Twitter drückten Teams und Fahrer ihr Mitgefühl aus. Romain Grosjean trug eine Armbinde mit der französischen Flagge über dem Rennanzug. Sein Team Lotus brachte die Hashtags #PrayforParis an den Autos an. Für Verwirrung sorgten Jean Todts Worte «Auf den Strassen sterben jeden Tag mehr Menschen als bei den Anschlägen in Paris» sowie die Schweigeminute in der Startaufstellung. Sie war im Vorfeld vom Automobilverband FIA zum Gedenken an die vielen Opfer im Straßenverkehr gedacht. Nach einigen Diskussionen hielt man an diesem Plan fest. Für die Opfer und deren Angehörige in Paris setzte man stattdessen in der Fahrerparade mit schwarzen Armbinden und einer französischen Flagge ein Zeichen. Die FIA hat ihren Hauptsitz am Place de la Concorde in Paris. ♦ MS/BL



Gibt es das noch in Deutschland? Begeisterte Fans (im Bild Grand Prix Brasilien) bei der Formel 1



Rätselt auch: Sebastian Vettel



Formel-1-GP in Hockenheim 2014: Viele leere Plätze auf den Tribünen

Team für Team - GP Brasilien

Force India: Platz 5



Lewis Hamilton: Am Limit und manchmal auch darüber



Lokalmatador Felipe Massa: Wertungsausschluss nach Rang 8



Hat schon die zwölfte Antriebseinheit im Heck: Fernando Alonso



Rotzfrech: Max Verstappen kassierte Sergio Pérez außenherum



Will Stevens im Manor: Mangels Updates immer weiter zurück

MERCEDES 6 ROSBERG P1, 44 HAMILTON P2

Für Lewis Hamilton begann das Brasilien-Wochenende schon bei der Anreise mit einem Fehlstart. Erst einen Tag später als geplant kam der Weltmeister in São Paulo an. Nach zahlreichen Partys und einem Autounfall in seiner Wahlheimat Monte Carlo musste sich der Brite im Fahrerlager einige unangenehme Fragen gefallen lassen. Die Teamleitung toleriert solche Eskapaden bekanntlich – zumindest solange die Leistung auf der Strecke stimmt. Doch wie schon 14 Tage zuvor in Mexiko musste sich Hamilton seinem Teamkollegen Nico Rosberg geschlagen geben. Im Qualifying fehlten acht Hundertstel, im Rennen betrug der Abstand am Ende 7,7 Sekunden. Immerhin war der elfte Silberpfeil Doppelsieger des Jahres nie gefährdet. Wenn Mercedes keine großen Fehler macht, hat Ferrari keine Chance. Die Ingenieure sorgen jetzt schon dafür, damit es in dieser Form auch 2016 weitergeht. Im Training waren die Autos mit einer Blende auf der Frontpartie unterwegs, mit der eine neue Karosserieform für die kommende Saison getestet wurde.

WM-Punkte/WM-Platz: 660/1.

WILLIAMS 19 MASSA DISQUALIFIZIERT, 77 VALTTERI BOTTAS P5

Williams hat in Brasilien sein großes Saisonziel erreicht. Der Traditionsrennstall sicherte vorzeitig Platz 3 in der Konstrukteurswertung – wie schon im Vorjahr. Bei Felipe Massa wird sich die Freude darüber in Grenzen halten. Der Lokalmatador erlebte ausgerechnet in seiner Heimatstadt ein Rennwochenende zum Vergessen. Schon im Qualifying hinkte der Routinier deutlich hinter Teamkollege Valtteri Bottas hinterher. Dann stellten die FIA-Kontrollure vor dem Start auch noch zu hohe Temperaturen und Drücke an den Reifen fest. Das führte nach dem Rennen zum Wertungsausschluss. Williams kündigte direkt Berufung an, um die vier WM-Punkte für Rang 8 zurückzubekommen. Auch bei Bottas lief nicht alles nach Plan. Nachdem der Finne im Training bei roten Flaggen überholt hatte, wurde er am Start drei Plätze zurückversetzt. Zwei davon holte er sich schon auf den ersten Metern wieder zurück. Ein ansonsten einsames Rennen beendete Bottas hinter Mercedes und Ferrari auf Rang 5.

WM-Punkte/WM-Platz: 253/3.

MCLAREN 14 ALONSO P15, 22 BUTTON P14

McLaren versucht, die Saison mit Anstand über die Bühne zu bringen. Doch in Brasilien machte sich das Honda-Werksteam mal wieder zur Lachnummer. Nachdem sich ein Triebwerk von Fernando Alonso schon im Freien Training in Rauch aufgelöst hatte, blieb der Spanier auch im Qualifying schon nach wenigen Metern stehen. Alonso nutzte die freie Zeit für ein Sonnenbad im Campingstuhl am Streckenrand. Bei der Analyse des Motors wurden Metallspäne im Öl festgestellt. Die Rückversetzung um 25 Startplätze wegen des Einsatzes von Antriebseinheit Nummer 12 machte den Kohl dann auch nicht mehr fett. Jensen Button im zweiten Auto hatte zwar keine Probleme mit der Zuverlässigkeit zu beklagen. Trotzdem kam der Brite auf Rang 14 am Ende nur eine Position vor Alonso ins Ziel. McLaren wollte unbedingt beide Autos über die Distanz bringen um Daten zu sammeln. Darunter litten Pace und Topspeed. Am Ende konnte Button nicht einmal Sauber-Pilot Felipe Nasr angreifen, der vor ihm mit Bremsproblemen kämpfte.

WM-Punkte/WM-Platz: 27/9.

TORO ROSSO 33 VERSTAPPEN P9, 55 SAINZ JR. AUSFALL (P19)

Toro Rosso reiste mit dem Ziel nach Brasilien, Punkte auf Hauptkonkurrent Lotus gutzumachen. Doch daraus wurde nichts. Max Verstappen holte wieder einmal das Maximum aus dem Auto heraus. Von Startplatz 9 sorgte der Holländer mit seinen kompromisslosen Überholmanövern für die Höhepunkte im Rennen. Am Ende wurde der Aufwand immerhin mit zwei Punkten für Rang 9 belohnt. Das Supertalent fuhr damit schon zum sechsten Mal in Folge Zählbares ein. Das ist ein neuer Teamrekord. Den alten hielt ein gewisser Sebastian Vettel mit fünf Punkteankünften in Folge. Carlos Sainz jr. stand wieder einmal etwas im Schatten seines Teamkollegen. Im Qualifying flog der Spanier wegen eines Kupplungsproblems schon im Q2 durch den Rost. Auf dem Weg in die Startaufstellung starb auch noch der Motor ab. Das aus der Boxengasse aufgenommene Rennen endete für den Iberer nach wenigen Hundert Metern mit einem Antriebsdefekt. So wird das nichts mehr mit WM-Platz 6 für Toro Rosso. Rückstand auf Lotus: neun Zähler.

WM-Punkte/WM-Platz: 67/7.

MANOR (MARUSSIA) 28 STEVENS P17, 53 ROSSI P18

Zum 13. Mal brachte Manor Marussia beide Autos ins Ziel. Mangels Updates fallen die Manor-Renner in Sachen Pace aber immer weiter zurück. Wie üblich rollten Will Stevens und Alex Rossi am Ende des Feldes über den Strich. Dass Stevens das teaminterne Duell für sich entscheiden konnte, lag am schlechten Set-up des Autos von Rossi. Der US-Amerikaner klagte vor allem gegen Rennende über massives Untersteuern. Wichtiger als die Leistung auf der Strecke waren jedoch die Nachrichten abseits der Piste. Aus dem Manor-Lager drangen einige wichtige Personalentscheidungen für die Zukunft nach außen. Ex-McLaren-Teammanager Dave Ryan soll das Team bereits in Abu Dhabi verstärken. Der Brite ist schon seit mehr als 35 Jahren in verschiedenen Funktionen in der Formel 1 tätig. Teambesitzer Stephen Fitzpatrick plant aber noch einen weiteren Coup: Der Engländer soll bei Alex Wurz angefragt haben, ob er kommende Saison Teamchef des Rennstalls werden wolle.

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

im Trockenen

RED BULL 3 RICCIARDO P11, 26 KVYAT P7

Die wichtigste Nachricht gab es für Red-Bull-Fans schon vor dem ersten Freien Training. Teamchef Christian Horner bestätigte, dass der Rennstall auch 2016 sicher mit von der Partie ist (siehe auch Seite 3). Welcher Motor das neue Auto antreiben wird, ließ der Brite allerdings noch offen. Es sieht jedoch alles danach aus, als würde man mit Renault weitermachen. Dass es sich dabei nicht um die Wunschlösung handelt, wurde in Brasilien wieder einmal deutlich. Der Antriebslieferant probierte beim Auto von Daniel Ricciardo eine neue Ausbaustufe seines V6-Triebwerks aus. Doch ein Fortschritt war nicht zu erkennen. «Ich habe wohl umsonst zehn Startplätze geopfert», klagte Ricciardo schon nach dem Quali. Ohne den erhofften Regen fiel die Schadensbegrenzung aus. Auf P11 blieb der Australier ohne Punkte. Teamkollege Daniil Kvyat fuhr mit dem alten Aggregat auf P7. Die Red Bull-Strategen ließen sich im Rennen von Hülkenberg überrumpeln. Mangels Motor-Power kam der Russe auf der Geraden nicht mehr an Hülk vorbei. **WM-Punkte/WM-Platz: 178/4.**



Daniil Kvyat: Mit dem alten Renault-Aggregat immerhin Siebter

FERRARI 5 VETTEL P3, 7 RÄIKKÖNEN P4

Nach dem Doppelausfall von Mexiko wollte Ferrari unbedingt herausfinden, ob man den Rückstand auf Mercedes weiter reduzieren könnte. Im Qualifying sah es noch nicht danach aus. Die roten Autos blieben wieder einmal auf Respektabstand. Mehr als eine halbe Sekunde fehlte Sebastian Vettel auf Rosbergs Pole-Position. Im Rennen war der Deutsche etwas näher dran. Es reichte allerdings nicht, die Silberpfeile unter Druck zu setzen. «Wir haben Mercedes nicht ins Schwitzen gebracht», analysierte Technikchef James Allison trocken. «Wir sind im Laufe der Saison etwas näher rangelommen. Gerade so viel, um daran glauben, dass wir es über den Winter schaffen können, sie nächstes Jahr richtig unter Druck zu setzen.» Das größte Ärgernis für Vettel war der Grid-Boy, der sich in der Startaufstellung vor seinem Auto platzierte. Von Teamkollege Kimi Räikkönen ging für den Vierfach-Weltmeister keine Gefahr aus. Der Iceman konnte das Tempo des Schwesterautos nicht mitgehen – weder im Qualifying noch im Rennen. **WM-Punkte/WM-Platz: 401/2.**



Fuhr ein einsames Rennen: Der Drittplatzierte Sebastian Vettel

FORCE INDIA 11 PÉREZ P12, 27 HÜLKENBERG P6

Genau wie Williams hat Force India in Brasilien sein großes Saisonziel erreicht. Der britisch-indische Rennstall sicherte ein Rennen vor dem Saisonende Rang 5 in der Konstruktionswertung. So weit vorne war die Truppe von Teamboss Vijay Mallya in seiner Geschichte noch nie gelandet. In São Paulo stellte das Team wieder einmal unter Beweis, dass man absolut zu Recht so weit vorne steht. Vor allem Nico Hülkenberg demonstrierte eindrucksvoll die Stärken des Autos. Nach einem sehr guten Qualifying startete der Rheinländer auf Position 5. Doch noch vor der ersten Kurve verlor er zwei Plätze an Bottas und Kvyat. Mit einem frühen ersten Stopp schnappte er sich wenigstens den Red Bull wieder, der am Ende trotz des besseren Speeds keinen Weg mehr vorbei fand. Der überlegene Toppower – dank Mercedes-Power – machte das Verteidigen leicht. Bei Teamkollege Sergio Pérez lief dagegen nicht viel zusammen. Mit ungewöhnlich hohem Reifenverschleiß landete der Mexikaner nur auf dem zwölften Schlussrang. **WM-Punkte/WM-Platz: 120/5.**



Hülkenberg: Zum dritten Mal in dieser Saison auf P6 gelandet

LOTUS 8 GROSJEAN P8, 13 MALDONADO P10

Bei Romain Grosjean war die Stimmung nach den Terror-Anschlägen in seiner Heimatstadt Paris gedrückt. Auf seine Leistung hatten die schrecklichen Ereignisse allerdings keinen negativen Einfluss. Im Gegensatz zu Teamkollege Pastor Maldonado kam der Franzose im Qualifying immerhin ins Q2. Von Startplatz 14 zeigte der künftige Haas-F1-Pilot eine kämpferische Meisterleistung, die ihn bis auf Rang 8 in die Punkte brachte. Damit konnte der Franzose die Lotus-Hauptkonkurrenten von Toro Rosso quasi im Alleingang in Schach halten. Dabei geholfen hat auch ein neuer Frontflügel, der nach kleineren Modifikationen und einem erneuten Test im Freien Training erstmals im Rennen eingesetzt wurde. Bei Maldonado war auf eine Fortschritt nicht direkt zu erkennen. Der Venezolaner fiel im Rennen wieder einmal durch eine rüpelhafte Fahrweise auf. Bei einer Kollision mit Sauber-Pilot Marcus Ericsson handelte er sich eine Fünfsekunden-Strafe ein. Dank der Massa-Disqualifikation gab es nachträglich noch einen Zähler. **WM-Punkte/WM-Platz: 76/6.**



Kampf gegen Toro Rosso gewonnen: Lotus staubte fünf Zähler ab

SAUBER 9 ERICSSON P16, 12 NASR P13

Felipe Nasr hatte schon in Mexiko befürchtet, dass Sauber in diesem Jahr aus eigener Kraft nicht mehr in die Punkte fahren könne. Das sollte sich in São Paulo bestätigen. Schon im Qualifying strandeten beide Autos in der zweiten Runde. Für Nasr gab es ausgerechnet im Heimrennen noch eine Rückversetzung, weil er Landsmann Felipe Massa behindert hatte. Im Rennen lief es auch nicht viel besser. Die Sauber-Strategen setzten Nasr auf eine Zweistopp-Strategie. Marcus Ericsson ließ dreimal die Reifen wechseln. Doch weder die eine noch die andere Taktik endete in den Punkten. Nasr kämpfte mit Bremsproblemen auf verlorenem Posten. Am Ende nur Rang 13. Ericsson kam nach einer Kollision mit Pastor Maldonado gar nur auf Rang 16 ins Ziel. Wenn es etwas Positives für Sauber gibt, dann die Tatsache, dass auch Hauptkonkurrent McLaren-Honda nicht punkten konnte. Im Finale von Abu Dhabi müssen die Schweizer nun neun Punkte Vorsprung verteidigen, um Rang 8 in der Teamwertung zu sichern. Das sollte machbar sein. **WM-Punkte/WM-Platz: 36/8.**



Saubers Marcus Ericsson: Nach Kollision mit Maldonado nur 16.

Sauber-Teamchefin Monisha Kaltenborn über den aktuellen Hybrid-Motor: «Er ist einer der größten Kostentreiber»



Monisha Kaltenborn

«Sehen uns im vorderen Mittelfeld»

Zur Person Monisha Kaltenborn

Geburtstag 10. Mai 1971
Geburtsort Dehradun (IND)
Herkunftsland Indien/Österreich

KARRIERE

1990–1995 Studium der Rechtswissenschaften, Abschluss Magister iuris
1996/97 Rechtsanwaltskanzlei Gleiss, Lutz & Hirsch in Stuttgart
1997/98 Rechtsanwaltskanzlei Wolf, Theiss und Partner in Wien
1998/99 Fritz Kaiser Gruppe
2000 Leitung Rechtsabteilung Sauber
2001 Mitglied Geschäftsführung Sauber
2010 CEO der Sauber Motorsport AG
seit 2012 Teamchefin (mit Drittelanteil)

HOBBYS

Yoga, Tennis, Oper

Von MICHAEL SCHMIDT

Sauber-Teamchefin Monisha Kaltenborn (44) hat sich in Brasilien den Fragen von MSA gestellt. Dabei stehen das aktuelle Abschneiden sowie die Beschwerde vor der EU-Wettbewerbskommission im Vordergrund.

Ziehen Sie mal Bilanz. **MONISHA KALTENBORN:** Sportlich gesehen bin ich zufrieden. Wir haben uns grundlegend in die richtige Richtung bewegt. Was nach der letzten Saison auch nicht so schwer war. Wir haben in vielen Dingen wieder den Rhythmus gefunden, aber es gibt für mich noch Potenzial nach oben. **Was gefällt Ihnen nicht so?** Das Resultat. Und nur das zählt. Und mit Platz 8 kann ich nicht zufrieden sein.

«Es lag an denen, die es in die Welt gesetzt haben.»

MONISHA KALTENBORN

Wohin muss sich Sauber orientieren?

Wir müssen höhere Ambitionen haben. Traditionell sind wir ein Team, das nicht so weit hinten liegt. Ich sehe uns im vorderen Mittelfeld.

Es gab in diesem Jahr gute und schlechte Phasen. Lässt sich das Auf und Ab erklären?

Ich hätte mir mehr positivere Momente gewünscht. Mit zwei neuen Fahrern, die auch noch nicht so viel Erfahrung haben, gehört das halt dazu.

Sie behalten die Fahrer. Wird das 2016 ein Pluspunkt?

Das ist sicher ein wichtiger Faktor. Wir müssen auch das Auto verbessern und hoffen, dass Fortschritte im Antriebsstrang gemacht werden.

2014 war für Sauber eine Saison der Hiobsbotschaften. Sauber wurde regelmäßig totgeschrieben. Das ist dieses Jahr nicht mehr der Fall. Ist die Lage jetzt entspannter?

Dass es letztes Jahr so viele schlechte Botschaften gab, liegt an denen, die sie in die Welt gesetzt haben. Vielleicht haben die das Interesse an uns verloren. Für uns war immer klar: Wir gehen den richtigen Weg.

Wie schwierig ist es für Sie, zu wirtschaften?

Es ist schwierig. Und es bleibt auch deshalb so

schwierig, weil wir Entscheidungen ausgesetzt sind, die wir nur hinnehmen können. Zum Beispiel jene Entscheidungen, die von der Strategiegruppe kommen. Und die machen unser Leben nicht leichter. **Spielen die Motorkosten da eine Rolle?**

Der Motor ist einer der größten Kostentreiber. Und das ist völlig unbegründet. Die Hersteller bauen ihre Motoren so oder so. Wir haben von Anfang an gesagt: Ihr müsst auf die Kosten schauen. Das wurde immer zugesichert, nur keiner hat es getan. Es ist jetzt an der Zeit, die Kosten auf ein vernünftiges Niveau runterzubringen.

Trotzdem ist Sauber gegen den neuen Billig-Motor?

Die Hersteller und der Verband haben entschieden, dass wir den Hybrid-Weg gehen. Ich finde es für den gesamten Sport nicht gut, wenn wir jetzt wieder umkehren. Das wäre schlecht fürs Image. Es ist wichtig für die Hersteller, dass sie die Technologien zeigen können, die sie auch auf der Straße verwenden.

Nehmen wir mal an, 2017 ist so ein 6-Millionen-Euro-Motor auf dem Markt. Ist da die Versuchung nicht groß, zuzugreifen?

Ich würde mir wünschen, dass Ferrari uns den aktuellen Motor für dieses Geld anbietet. Ich kann mir das einfach nicht vorstellen, dass so ein Motor durchgeht. Wir haben doch gerade erlebt, dass Ferrari ein Veto-Recht hat. Wozu etwas diskutieren, wenn man weiß, dass irgendwann das Ende der Fahnenstange erreicht sein wird?

Sie haben zusammen mit Force India eine formale Beschwerde bei der EU-Kommission eingereicht. Warum überhaupt, und warum jetzt und nicht früher?

Es geht uns darum, dass wir nicht mit den Privilegien einverstanden sind, die einigen Teams eingeräumt wurden. Sei es aus monetären Gründen, sei es bei den Rechten der Entscheidungsfindung. Die Vorbereitung für diese Beschwerde hat sehr viel Zeit in Anspruch genommen. Deshalb ging es nicht früher. Wir haben versucht, mit den anderen zu reden. Wenn man irgendwann merkt, es bringt nichts, muss man eben diesen Weg gehen. **Haben Sie Repressalien gefürchtet?**

Repressalien habe ich nicht erlebt. Wir wollen festhalten, dass wir nicht gegen die anderen Teams vorgehen, sondern gegen die Inhaber der kommerziellen Rechte. Jetzt hoffen wir, dass die Kommission die Beschwerde aufnimmt und ein Verfahren eröffnet, um zu prüfen, warum diese Privilegien eingeräumt wurden. Es ist für die F1 gut und damit für alle.

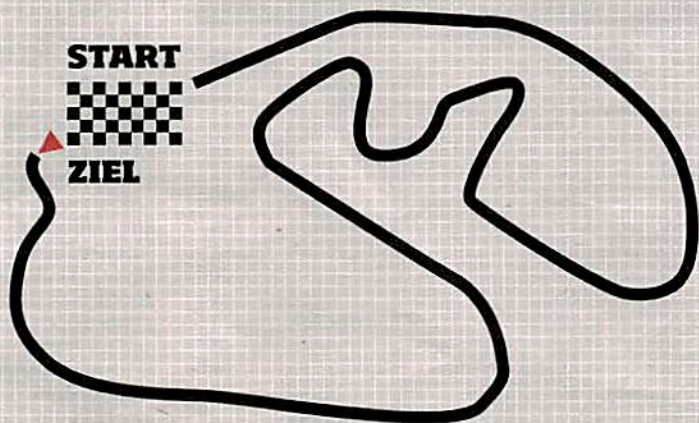
Wann rechnen Sie mit ersten Ergebnissen?

Noch dieses Jahr. ♦



STRECKE

GP Brasilien / São Paulo



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. Das Autódromo José Carlos Pace hatte 2015 zwei DRS-Zonen: von Kurve 3 (Curva do Sol) über die Reta-Oposta-Gerade und nach Kurve 14 (Arquibancadas) durch Kurve 15 auf die Start-Ziel-Gerade.

TRAININGS

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.		2. Freies Training (Fr) min/Rdn.		3. Freies Training (Sa) min/Rdn.		Topspeed Qualifying (Sa) km/h	
1. Hamilton	1:13,543 (28)	1. Rosberg	1:12,385 (42)	1. Hamilton	1:12,070 (16)	1. Pérez	340,1
2. Rosberg	1:14,062 (36)	2. Hamilton	1:12,843 (39)	2. Rosberg	1:12,193 (19)	2. Hamilton	339,4
3. Vettel	1:14,168 (27)	3. Vettel	1:13,345 (41)	3. Vettel	1:12,760 (19)	3. Vettel	338,5
4. Ricciardo	1:14,449 (27)	4. Räikkönen	1:13,500 (43)	4. Räikkönen	1:13,096 (20)	4. Massa	338,2
5. Räikkönen	1:14,549 (29)	5. Ricciardo	1:13,585 (39)	5. Bottas	1:13,335 (25)	5. Grosjean	336,5
6. Kvyat	1:14,696 (25)	6. Bottas	1:13,603 (37)	6. Hülkenberg	1:13,345 (19)	6. Rosberg	336,5
7. Bottas	1:14,886 (25)	7. Grosjean	1:13,634 (45)	7. Grosjean	1:13,437 (19)	7. Bottas	336,1
8. Verstappen	1:14,960 (38)	8. Hülkenberg	1:13,710 (43)	8. Pérez	1:13,506 (18)	8. Hülkenberg	335,1
9. Hülkenberg	1:15,174 (33)	9. Kvyat	1:13,848 (40)	9. Maldonado	1:13,534 (20)	9. Kvyat	335,1
10. Maldonado	1:15,192 (31)	10. Massa	1:13,870 (42)	10. Verstappen	1:13,548 (21)	10. Ricciardo	334,7
11. Sainz jr.	1:15,314 (38)	11. Pérez	1:14,056 (34)	11. Ricciardo	1:13,572 (23)	11. Nasr	331,5
12. Palmer*	1:15,352 (33)	12. Maldonado	1:14,124 (42)	12. Massa	1:13,742 (24)	12. Räikkönen	329,8
13. Button	1:15,379 (28)	13. Nasr	1:14,134 (44)	13. Kvyat	1:13,829 (17)	13. Ericsson	328,3
14. Nasr	1:15,381 (29)	14. Verstappen	1:14,226 (35)	14. Alonso	1:13,850 (19)	14. Sainz jr.	326,7
15. Pérez	1:15,408 (32)	15. Sainz jr.	1:14,326 (45)	15. Sainz jr.	1:13,959 (23)	15. Verstappen	325,7
16. Alonso	1:15,413 (29)	16. Button	1:14,644 (37)	16. Ericsson	1:14,185 (23)	16. Maldonado	323,9
17. Massa	1:15,469 (24)	17. Ericsson	1:14,772 (38)	17. Nasr	1:14,288 (22)	17. Button	319,5
18. Ericsson	1:15,798 (34)	18. Alonso	1:15,129 (10)	18. Button	1:14,445 (17)	18. Stevens	314,5
19. Rossi	1:17,860 (23)	19. Stevens	1:16,501 (35)	19. Stevens	1:16,671 (15)	19. Alonso	314,5
20. Stevens	1:18,090 (22)	20. Rossi	1:16,787 (35)	20. Rossi	1:17,059 (15)	20. Rossi	306,5

* für Grosjean

QUALIFYING

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Hamilton	1:11,682	1. Hamilton	1:11,665	1. Rosberg	1:11,282	Rosberg	6:12 Hamilton
2. Rosberg	1:11,746	2. Vettel	1:11,928	2. Hamilton	1:11,360	Ricciardo	11:7 Kvyat
3. Räikkönen	1:12,185	3. Rosberg	1:12,213	3. Vettel	1:11,804	Massa	8:10 Bottas
4. Vettel	1:12,240	4. Räikkönen	1:12,243	4. Bottas	1:12,085	Vettel	15:3 Räikkönen
5. Hülkenberg	1:12,595	5. Bottas	1:12,374	5. Räikkönen	1:12,144	Alonso	8:7 Button
6. Ricciardo	1:12,639	6. Hülkenberg	1:12,485	6. Hülkenberg	1:12,265	(Magnussen	0:1 Button)
7. Kvyat	1:12,730	7. Kvyat	1:12,527	7. Kvyat	1:12,322	Pérez	7:11 Hülkenberg
8. Verstappen	1:12,824	8. Verstappen	1:12,712	8. Massa	1:12,415	Verstappen	8:9 Sainz jr.
9. Bottas*	1:12,934	9. Ricciardo	1:12,825	9. Ricciardo****	1:12,417	Grosjean	17:1 Maldonado
10. Massa	1:12,980	10. Massa	1:12,858	10. Verstappen	1:12,739	Ericsson	9:9 Nasr
11. Grosjean	1:13,056	11. Nasr***	1:12,989			Stevens	2:3 Rossi
12. Nasr	1:13,111	12. Sainz jr.	1:13,045			(Stevens	8:3 Merhi)
13. Pérez	1:13,140	13. Pérez	1:13,147				
14. Sainz jr.	1:13,267	14. Ericsson	1:13,233				
15. Ericsson	1:13,346	15. Grosjean	1:13,913				
16. Maldonado	1:13,385						
17. Button	1:13,425						
18. Rossi	1:16,151						
19. Stevens	1:16,283						
20. Alonso**	keine Zeit						

* +3 Positionen (bei Roter Flagge überholt)
** +25 Positionen (Wechsel Power-Unit)

*** +3 Positionen (Blockieren eines Gegners)
**** +20 Positionen (Wechsel Power-Unit)

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Brasilien



< Valtteri Bottas (5.)
«Der Start war für mich der spannendste Teil des Rennens, da ich einige Plätze gutmachte. Danach musste ich nur die Reifen am leben halten und für die Zwei-Stopp-Strategie einteilen.»

Nico Hülkenberg (6.) >
«Das Rennen hat Spaß gemacht, obwohl ich am Start hinter Bottas und Kvyat zurückfiel. Zum Glück konnte ich dank einer aggressiven Strategie einen Platz zurückgewinnen.»



< Romain Grosjean (8.)
«Ich habe es richtig genossen, dank unserer aggressiven Strategie mit einigen Überholmanövern durchs Feld zu fahren. Es war ein sehr emotionales Wochenende, umso schöner ist eine Punkteplatzierung.»

Daniel Ricciardo (11.) >
«In den ersten Runden konnten wir einige Plätze gutmachen und haben dann den ersten Stopp aggressiv gelegt. Aber die Prime-Reifen haben leider nicht so lange gehalten wie erhofft.»



< Jenson Button (14.)
«Wir freuen uns nie besonders über Platz 14, aber das Rennen verlief einigermaßen angenehm. In den Kurven sind wir sehr konkurrenzfähig, so macht es da draußen zumindest etwas Spaß.»

Felipe Massa (DQ) >
«Die Atmosphäre hier ist immer fantastisch, ein großartiges Gefühl. Mein Rennen war leider nicht damit vergleichbar. Ich bin das ganze Wochenende nicht auf Zeiten gekommen.»



Höhepunkte des Rennens

Vor dem Start: Carlos Sainz jr. rollt auf dem Weg in die Startaufstellung nach der Boxenausfahrt aus und muss in die Box zurückgeschoben werden.

Start: Rosberg behält aus der Pole-Position heraus knapp die Führung. Die Top 4 bleiben unverändert, Bottas schießt von Startplatz 7 auf P5 vor, Hülkenberg fällt von SP5 auf P7 zurück.

1. Runde: Sainz, der aus der Box nachgestartet ist, rollt aus und muss das Rennen bereits beenden.

3. Runde: Ricciardo, der von Startplatz 19 losfahren musste, kommt bereits zum Reifenwechsel.

9. Runde: Als Erster der regulären Stopper kommt Hülkenberg zum Service.

10. Runde: Hülkenbergs direkter Gegner um P6, Kvyat, kommt nun zum Reifenwechsel und fällt hinter den Deutschen.

14. Runde: Auch die Top 5 waren nun allesamt beim ersten Stopp. Es gab keine Positionsverschiebungen.

20. Runde: Hamilton ist hinter Rosberg im DRS-Fenster und greift an.

28. Runde: Hamilton muss nach vorn abreißen lassen und liegt jetzt rund zwei Sekunden hinter Rosberg.

32. Runde: Mit einem beherzten Manöver schnappt sich Verstappen Pérez auf Platz 9. Vettel kommt an die Box und holt weiche Reifen.

33./34. Runde: Rosberg und Hamilton zum zweiten Stopp an der Box.

35. Runde: Maldonado dreht Ericsson herum und kassiert für seinen Rammstoß eine Fünf-Sekunden-Boxenstopp-Strafe.

39. Runde: Räikkönen, der noch nicht gestoppt hat, lässt Vettel für Platz 3 passieren. Der Finne lag zeitweise auf Platz 2.

41. Runde: Als Erster der Top 5 kommt Bottas zum letzten Reifenwechsel.

46. Runde: Erst jetzt kommt Räikkönen zum zweiten Stopp.

47./48./49. Runde: Vettel, Rosberg und Hamilton holen sich neue Reifen.

68. Runde: Verstappen erobert im harten Kampf P10 von Maldonado.

71. Runde (Ziel): Rosberg gewinnt den GP und macht den Vizetitel fix. Hamilton und Vettel komplettieren das Podest.

Nach dem Rennen: Massa (P8) wird wegen zu hoher Reifentemperaturen/-drücke vor dem Start nachträglich aus der Wertung genommen. ♦

GP VON BRASILIEN / Resultate

São Paulo (BR): 15. November 2015; 18. von 19 Läufen zur Formel-1-WM; 305,909 km über 71 Runden à 4,309 km; 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken, 29 Grad.



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stops	Reifen	Punkte
1. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	71	1:31:09,090 h		3	s-m-m-m	25
2. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	71	+7,756 sec		3	s-m-m-m	18
3. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF15-T	71	+14,244		3	s-m-s-m	15
4. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF15-T	71	+47,543		2	s-m-m	12
5. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW37	70	+1 Rde.		2	s-m-m	10
6. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM08	70	+1 Rde.		2	s-m-m	8
7. Daniil Kvyat (RUS)	Red-Bull-Renault RB11	70	+1 Rde.		2	s-m-m	6
8. Romain Grosjean (F)	Lotus-Mercedes E23	70	+1 Rde.		3	s-m-m-s	4
9. Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Renault STR10	70	+1 Rde.		3	s-m-m-s	2
10. Pastor Maldonado (YV)	Lotus-Mercedes E23	70	+1 Rde.		2	m-s-m	1
11. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB11	70	+1 Rde.		3	s-m-m-s	0
12. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM08	70	+1 Rde.		3	s-m-m-s	0
13. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C34	70	+1 Rde.		2	s-m-m	0
14. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-30	70	+1 Rde.		3	s-m-s-s	0
15. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-30	70	+1 Rde.		3	s-m-s-s	0
16. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C34	69	+2 Rdn.		3	s-m-m-s	0
17. Will Stevens (GB)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	67	+4 Rdn.		2	s-m-m	0
18. Alexander Rossi (US)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	67	+4 Rdn.		2	s-m-m	0

Nicht klassiert:
 Felipe Massa (BR) Williams-Mercedes FW37 70 +1 Rde. Disqualifiziert* 3 s-m-m-m 0
 Carlos Sainz jr. (E) Toro-Rosso-Renault STR10 0 +71 Rdn. Antriebsstrang 0 m 0

Durchschnittstempo des Siegers: 201,362 km/h **Schnellste Runde:** Hamilton, 51. Runde in 1:14,832 min (= 207,296 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.



Er kann einem leidtun: Alonso kämpft mit stumpfen Waffen

Topspeed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Grosjean	345,0	1. Hamilton	1:14,832
2. Bottas	344,0	2. Rosberg	1:14,957
3. Hamilton	340,9	3. Vettel	1:15,046
4. Vettel	340,1	4. Räikkönen	1:15,416
5. Räikkönen	340,0	5. Grosjean	1:15,739
6. Maldonado	340,0	6. Massa	1:15,743
7. Pérez	339,5	7. Ericsson	1:15,789
8. Massa	339,3	8. Pérez	1:15,970
9. Rosberg	338,7	9. Verstappen	1:15,972
Verstappen	338,7	10. Bottas	1:16,039
11. Hülkenberg	338,4	11. Ricciardo	1:16,313
12. Ricciardo	337,7	12. Button	1:16,321
13. Ericsson	336,3	13. Maldonado	1:16,354
14. Nasr	335,9	14. Kvyat	1:16,500
15. Kvyat	335,6	15. Alonso	1:16,519
16. Alonso	333,0	16. Hülkenberg	1:16,774
17. Button	329,4	17. Nasr	1:16,794
18. Rossi	319,0	18. Rossi	1:18,617
19. Stevens	318,3	19. Stevens	1:19,098
		Sainz Jr.	keine Zeit

Experten-Urteil



Christian Eichenberger
 Chef vom Dienst

Fahrer des Rennens



Nico Rosberg
 Fünfte Pole in Folge, zweiter Sieg in Serie.
 Nico Rosberg hat auch in Brasilien nichts anbrennen lassen und sicherte sich nicht nur seinen fünften Saisonsieg, er ist ein Rennen vor Schluss auch uneinholbar WM-Zweiter. Und hat damit «seine Mini-WM» gegen Sebastian Vettel bereits gewonnen. Irgendwie wird man den Eindruck nicht los, dass Rosberg ohne Druck besser fährt. Oder ist es etwa Lewis Hamilton, der seit dem Gewinn der WM nachgelassen hat? Der Unterschied ist auf jeden Fall sehr klein. Aber das war er eigentlich über die ganze Saison. Nur eben (bis vor Kurzem) zum Vorteil von Hamilton. Jetzt hat Rosberg die Oberhand.

Heimlicher Gewinner



Max Verstappen
 Toro Rosso ging in das Rennen, um den Rückstand auf Lotus zu verkleinern. Dieses Vorhaben gelang nicht. Romain Grosjean holte als Achter zwei Zähler mehr als Verstappen (9.) Dennoch gebührt dem Rookie die Auszeichnung «heimlicher Gewinner». Ganz einfach deshalb, weil sein Überholmanöver gegen Sergio Pérez im Senna-S absolute Weltklasse war. Der Zweikampf mit Lotus um den sechsten Platz in der Konstrukteurswertung geht in zehn Tagen in Abu Dhabi in die letzte Runde. Die Italiener müssen dort neun Punkte mehr machen als Lotus, um noch vorbeizuziehen.

Heimlicher Verlierer



Felipe Nasr
 Der Brasilien-GP ist für jeden einheimischen Fahrer das Highlight. Leider vermochte Felipe Nasr bei seiner Premiere nicht zu überzeugen. Nasr setzte auf eine Zwei-Stopp-Strategie und musste dafür bitter bezahlen. Im letzten Rennviertel kämpfte der Mann aus Brasilien mit stumpfen Waffen und fiel kontinuierlich zurück. ♦



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Vettel	1072
2. Pérez	1068
3. Hamilton	1065
4. Rosberg	1045
5. Massa	1025
Ricciardo	1025
7. Nasr	1016
8. Bottas	983
9. Kvyat	972
10. Verstappen	971
11. Ericsson	945
12. Räikkönen	909
13. Sainz jr.	903
14. Button	874
15. Hülkenberg	846
16. Stevens	821
17. Grosjean	802
18. Merhi	685
19. Maldonado	778
20. Alonso	717
21. Rossi	302
22. Magnussen	0

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Mercedes AMG Petronas F1	2110
2. Williams Martini Racing	2008
3. Infiniti Red Bull Racing	1997
4. Scuderia Ferrari	1981
5. Sauber F1 Team	1961
6. Sahara Force India F1 Team	1914
7. Scuderia Toro Rosso	1874
8. Manor F1 Team	1808
9. McLaren Honda	1591
10. Lotus F1 Team	1580
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	1094/2188

Runde für Runde		FAHRER/STARTPLATZ																			
	Nr.	6	44	5	7	27	26	77	19	33	55	11	9	12	8	13	22	53	28	3	14
1.	6	44	5	7	27	26	77	19	11	33	8	12	22	3	13	14	53	9	28		
2.	6	44	5	7	27	26	77	19	11	33	12	8	3	22	13	14	9	53	28		
3.	6	44	5	7	27	26	77	19	11	33	12	8	22	13	14	9	3	53	28		
4.	6	44	5	7	27	26	77	19	11	33	8	12	22	13	14	9	53	28	3		
5.	6	44	5	7	27	26	77	19	11	33	8	12	22	14	13	9	53	28	3		
6.	6	44	5	7	27	26	77	19	11	33	8	12	22	14	13	9	53	28	3		
7.	6	44	5	7	27	26	77	19	11	33	8	12	22	14	13	9	53	28	3		
8.	6	44	5	7	27	26	77	19	11	33	8	12	22	14	13	9	53	28	3		
9.	6	44	5	7	27	26	77	19	11	33	27	8	12	22	14	13	9	53	28	3	
10.	6	44	5	7	27	26	77	26	33	19	11	12	8	22	14	13	9	27	3	53	28
11.	6	44	5	7	27	26	77	12	33	22	14	13	9	27	26	19	11	8	3	53	28
12.	6	44	5	7	12	14	13	77	22	27	26	9	19	11	33	8	3	53	28		
13.	44	6	5	12	7	13	77	27	14	26	19	11	33	8	3	22	53	9	28		
14.	44	6	5	7	12	77	13	27	26	19	11	33	8	3	22	14	9	28	53		
15.	6	44	5	7	27	26	77	13	27	19	11	33	8	3	22	12	14	9	53	28	
16.	6	44	5	7	27	26	77	13	27	19	11	33	8	3	22	12	14	9	53	28	
17.	6	44	5	7	27	26	77	13	27	19	11	33	8	3	22	12	14	9	53	28	
18.	6	44	5	7	27	26	77	13	27	19	11	33	8	3	22	12	14	9	53	28	
19.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	11	33	8	3	22	12	14	9	53	28	
20.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	11	33	8	3	22	12	14	9	53	28	
21.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	11	33	8	3	22	12	14	9	53	28	
22.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	11	33	8	3	22	12	14	9	53	28	
23.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	11	33	8	3	12	22	14	9	53	28	
24.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	11	33	8	3	12	22	14	9	53	28	
25.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	11	33	8	13	3	12	22	14	9	53	28
26.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	11	33	8	3	12	22	14	9	53	28	
27.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	11	33	8	3	12	22	14	9	53	28	
28.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	11	33	8	12	22	3	14	9	53	28	
29.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	11	33	8	12	22	9	13	14	3	53	28
30.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	11	33	8	12	22	9	13	14	3	53	28
31.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	11	33	8	12	9	13	14	22	3	53	28
32.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	33	8	11	12	13	14	3	22	9	53	28
33.	44	6	7	5	77	27	26	19	33	8	11	12	13	3	22	14	9	28	53		
34.	44	6	7	5	77	27	26	19	8	33	12	13	11	3	22	14	9	28	53		
35.	6	44	7	5	77	26	19	27	8	12	13	33	11	3	22	14	9	28	53		
36.	6	44	7	5	77	26	19	27	12	13	33	11	8	3	22	14	9	28	53		
37.	6	44	7	5	77	26	19	27	13	12	33	8	11	3	22	14	9	28	53		
38.	6	44	7	5	77	26	19	27	13	12	33	8	11	3	22	14	9	28	53		
39.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	11	33	8	12	11	3	22	14	9	28	53
40.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	8	33	11	3	22	14	12	9	53	28	
41.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	8	33	11	3	22	14	12	9	53	28	
42.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	8	33	11	3	22	14	12	9	28	53	
43.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	8	33	11	3	22	14	12	9	28	53	
44.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	8	33	11	3	22	14	12	9	28	53	
45.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	8	33	11	3	22	14	12	13	9	28	53
46.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	8	33	11	3	22	14	12	13	9	28	53
47.	6	44	5	7	27	26	77	13	26	19	8	33	11	3	22	14	12	13	9	28	53
48.	44	6	5	7	27	26	19	8	33	3	11	22	14	12	13	9	28	53			
49.	44	6	5	7	27	26	19	8	33	3	11	22	14	12	13	9	28	53			
50.	6	44	5	7	27	26	19	8	33	3	11	22	14	12	13	9	28	53			
51.	6	44	5	7	27	26	19	8	33	3	11	14	12	22	13	9	28	53			
52.	6	44	5	7	27	26	19	8	33	3	12	13	14	11	22	9	28	53			
53.	6	44	5	7	27	26	19	8	33	12	13	11	3	22	14	9	28	53			
54.	6	44	5	7	27	26	19	8	12	13	33	11	3	22	14	9	28	53			
55.	6	44	5	7	27	26	19	12	13	8	33	11	3	22	14	9	28	53			
56.	6	44	5	7	27	26	19	13	8	12	33	11	3	22	14	9	28	53			
57.	6	44	5	7	27	26	19	13	8	12	33	11	3	22	14	9	28	53			
58.	6	44	5	7	27	26	19	8	13	33	12	11	3	22	14	9	28	53			
59.	6	44	5	7	27	26	19	8	13	33	11	12	3	22	14	9	28	53			
60.	6	44	5	7	27	26	19	8	13	33	11	3	12	22	14	9	28	53			
61.	6	44	5	7	27	26	19	8	13	33	11	3	12	22	14	9	28	53			
62.	6	44	5	7	27	26	19	8	13	33	11	3	12	22	14	9	28	53			
63.	6	44	5	7	27	26	19	8	13	33	11	3	12	22	14	9	28	53			
64.	6	44	5	7	27	26	19	8	13	33	11	3	12	22	14	9	28	53			
65.	6	44	5	7	27	26	19	8	13	33	11	3	12	22	14	9	28	53			
66.	6	44	5	7	27	26	19	8	13	33	3	11	12	22	14	9	28	53			
67.	6	44	5	7	27	26	19	8	33	13	3	11	12	22	14	9	28	53			
68.	6	44	5	7	27	26	19	8	33	13	3	11	12	22	14	9	28	53			
69.	6	44	5	7	27	26	19	8	33	13	3	11	12	22	14	9	28	53			
70.	6	44	5	7	27	26	19	8													

Formel 3

Rosenqvist wäre die Nummer 6

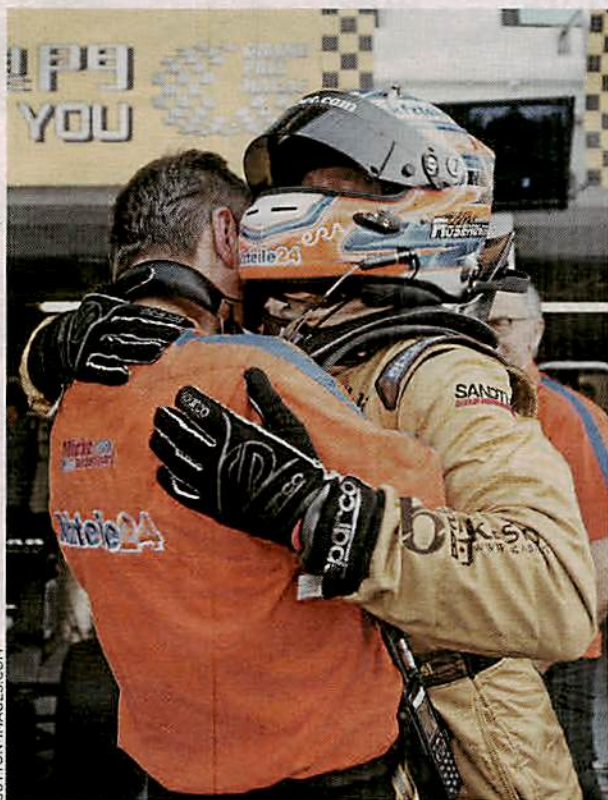
Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Am Wochenende findet in Macau zum 62. Mal der Formel-3-Grand-Prix statt. Für Formel-3-Europameister Felix Rosenqvist geht es dabei um die Titelverteidigung. Das haben vor ihm erst fünf Fahrer geschafft.

Erst fünf Fahrer haben das Kunststück vollbracht, den Formel-3-Grand-Prix von Macau zweimal in Serie zu gewinnen. Zuletzt Edoardo Mortara. Der Macau-Spezialist gewann 2009 und 2010 das prestigeträchtige F3-Rennen in der ehemaligen Kronkolonie. Vor ihm gelang es auch Geoff Lees (1979/1980), Riccardo Patrese (1977/1978), John MacDonald (1972/1973) und Arsenio Laurel (1962/1963).

Felix Rosenqvist hat gute Chancen, sich ebenfalls in die Liste einzutragen. Der amtierende Formel-3-Europameister startet für das hochfavorisierte Team von SJM Theodore Racing by Prema. Und er gilt im Feld der 29 (bisher) gemeldeten Fahrer als der Erfahrenste. «Sechs Jahre F3-Erfahrung. Da kann keiner mithalten», grinst Jake Dennis, Teamkollege von Rosenqvist im Spielerparadies.

Aus deutscher Sicht liegen die Hoffnungen auf Markus Pommer. Der für Motopark startende Heilbronner wurde 2014 bei



Siegte 2014 und gilt erneut als haushoher Favorit: Felix Rosenqvist

seiner Premiere Elfter. Damals setzte Motopark nur ein Auto ein. In diesem Jahr geht man mit zwei Fahrzeugen an den Start. Im zweiten Auto sitzt der Brasilianer Sérgio Sette Câmara, der mit zwei Podestplätzen 2015 auf sich aufmerksam machte.

Auch Vorjahressieger Mücke ist natürlich wieder mit von der Partie. Diesmal mit Neuling Mikkel Jensen aus Dänemark und dem US-Amerikaner Santino Ferrucci, der im Vorjahr bei seinem ersten Start für Fortec Platz 8 belegte.

Startnummer und Fahrer	Team	Auto
1 Felix Rosenqvist (S)	SJM Theodore Racing by Prema	Dallara-Mercedes
2 Jake Dennis (GB)	SJM Theodore Racing by Prema	Dallara-Mercedes
3 Lance Stroll (CDN)	SJM Theodore Racing by Prema	Dallara-Mercedes
5 Kenta Yamashita (J)	Tom's	Dallara-Toyota
6 Nick Cassidy (NZ)	Tom's	Dallara-Toyota
7 Antonio Giovinazzi (I)	Carlin	Dallara-Volkswagen
8 Gustavo Menezes (USA)	Carlin	Dallara-Volkswagen
9 Yu Kanamaru (J)	Carlin	Dallara-Volkswagen
10 Callum Hott (GB)	Carlin	Dallara-Volkswagen
11 Mitsunori Takahashi (J)	B-Max Racing	Dallara-Toyota
12 Yuki Sekiguchi (J)	B-Max Racing	Dallara-Toyota
15 Charles Leclerc (MC)	Van Amersfoort	Dallara-Volkswagen
16 Alessio Lorandi (I)	Van Amersfoort	Dallara-Volkswagen
17 Alexander Albon (T)	Signature	Dallara-Volkswagen
18 Dorian Boccia (F)	Signature	Dallara-Volkswagen
19 Markus Pommer (D)	Motopark	Dallara-Volkswagen
20 Sérgio Sette Câmara (BR)	Motopark	Dallara-Volkswagen
21 Daniel Juncadella (E)	Fortec	Dallara-Mercedes
22 Chang Wing Chung (RC)	Fortec	Dallara-Mercedes
23 Martin Cao Hongwei (RK)	Fortec	Dallara-Mercedes
24 Santino Ferrucci (USA)	Mücke Motorsport	Dallara-Mercedes
25 Mikkel Jensen (DK)	Mücke Motorsport	Dallara-Mercedes
27 Arjun Maini (IND)	Three Bond with T-Sport	Dallara-Tomei
28 Ryan Tveiter (USA)	Team West-Tec	Dallara-Mercedes
29 Sam MacLeod (GB)	Team West-Tec	Dallara-Mercedes
30 Alexander Sims (GB)	Double R Racing	Dallara-Mercedes
31 Matthew Solomon (RC)	Double R Racing	Dallara-Mercedes
32 Li Zhi Cong (RC)	Jo Zeller Racing	Dallara-Mercedes

Stand: 15.11.

Interessant ist auch eine andere Statistik: 13 der aktuell 20 Formel-1-Fahrer standen in Macau bei der Formel 3 am Start. Gewonnen hat keiner von ihnen. Felipe Nasr (2011) und Jenson Button (1999) belegten Rang 2. Sebastian Vettel (2005) und

Valtteri Bottas (2010) wurden jeweils Dritte. Roberto Merhi (2014) und Marcus Ericsson (2009) verpassten als Vierte das Podium knapp. Der Rest, darunter auch der dreimalige Weltmeister Lewis Hamilton (2004), ging leer aus. ♦

NACHRICHTEN

Nachfolger für Walker gefunden

IndyCar Jay Frye heißt der neue Rennchef der IndyCar-Serie. Der ehemalige Boss des Red-Bull-NASCAR-Teams tritt damit die Nachfolge des zurückgetretenen Derrick Walker an. Frye war zuletzt beim IndyCar-Dachverband Hulman Motorsports in einer führenden Position in der Finanzabteilung tätig.

Schumi jr. schon bald ein «Ferraristi»?

Formel 4 Mick Schumacher hat letzte Woche in Monza für das italienische Top-Team Prema getestet. Der Sohn von F1-Legende Michael Schumacher traf dabei auch Luca Badoer. Der frühere Cheffingénieur seines Vaters ist heute Boss des Ferrari-Academy-Programms. ♦ CE

GP3

Ocon: Titel und dann ab in die DTM?

Während in der GP2 die Entscheidung um den Titel gefallen ist, gibt es in der GP3 bei den verbleibenden vier Läufen noch ein heißes Duell zwischen Luca Ghiotto (I) und Esteban Ocon (F).

Marvin Kirchhöfer hatte in seinem zweiten Jahr den Titel angepeilt. Doch den muss er sich zwei Rennwochenenden vor Schluss abschminken. 52 Punkte Rückstand auf den Führenden Luca Ghiotto sind zwar mathematisch aufholbar, doch dafür müsste nicht nur der Trident-Kutscher am Wochenende in Bahrain einen Einbruch erleiden. Auch der mit 50 Punkten vor Kirchhöfer liegende Verfolger Esteban Ocon müsste straucheln. Also geht es für Kirchhöfer – wie schon im Vorjahr – «lediglich» um Platz 3: «Ich will noch gute Rennen zei-

gen. Und hoffentlich einen Sieg einfahren. Aber an die Meisterschaft denke ich nicht mehr.»

Auch Kirchhöfer in die DTM?

Die Zukunft von Kirchhöfer ist offen. In Jerez hatte er kürzlich 3,5-Liter-Luft geschnuppert. Konkretes liegt jedoch nicht vor. Die GP2/Formel 2 dürfte aus

finanzieller Sicht nicht zu stemmen sein. «Vielleicht klappt es aber mit der DTM», meint der junge Kirchhöfer vielsagend.

Davon träumt auch Teamkollege Ocon. Er kann in seinem ersten GP3-Jahr Meister werden. Und dann, wenn Pascal Wehrlein zu Manor in die F1 wechselt, dessen Platz in der

DTM einnehmen. Es sei denn, Mercedes setzt ihn auf den GP2-Titel an. Auch Ghiotto liebäugelt mit der GP2. «Doch zuerst steht jetzt der Titelgewinn auf der Agenda», so der Italiener.

Apropos 2016: Die sieben gesetzten Teams dürfen im kommenden Jahr vier Autos einsetzen (bisher drei). ♦ CE



Führt vor den letzten beiden Läufen immer noch: Luca Ghiotto



Kämpft um Platz 3: Kirchhöfer



In Bolt-Pose: Esteban Ocon

Langstrecken-WM

Der Showdown in der Wüste



Die Aspiranten auf die Fahrer-WM (v.l.): Hartley/Bernhard/Webber sowie Tréluyer/Lotterer/Fässler

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

Am Samstag steht mit den 6h von Bahrain das Finale der Langstrecken-WM (WEC) an. Während Porsche den Hersteller-WM-Titel bereits in der Tasche hat, geht es beim Kampf um den Fahrertitel noch hoch her.

Im Duell zwischen Mark Webber, Brendon Hartley und Timo Bernhard (Porsche) sowie André Lotterer, Marcel Fässler und Benoît Tréluyer (Audi) sind die Piloten des Zuffenhausener LMPI-Sportwagens die Favoriten. Zwölf Punkte Vorsprung für das Porsche-Trio bedeuten, dass ihnen Platz 3 im Rennen sicher zum Titel reicht.

Da Toyota wohl auch in Bahrain nur abgeschlagene dritte Kraft sein wird, hat Porsche es also komplett in der Hand. Selbst wenn Audi einen Doppelsieg holt, könnte Porsche mit Teamtaktik das WM-Leader-Trio zu Platz 3 verhelfen. Sollten die Tabellenführer die Pole-Position holen, würde sogar P4 reichen. Bernhard würde damit

der vierte deutsche Sportwagen-Weltmeister, nach Stefan Bellof (1984), Hans-Joachim Stuck (1985) und André Lotterer (2012).

Bei Audi muss man also fast darauf hoffen, dass bei der Konkurrenz etwas schiefliegt. Risikofaktoren gibt es genug, auch wenn die Situation klar scheint.

Porsche GT: Titel und Ende?

«Solange eine Chance besteht, kämpfen wir um den Titel. Bei harten Bedingungen wie in Bahrain ist einiges möglich», sagt Audis LMPI-Leiter Chris Reinke. Und sein Porsche-Pendant Fritz Enzinger mahnt: «Die Unwägbarkeiten eines 6h-Rennens mit dichtem Verkehr und zahllosen Überraschungen darf man niemals unterschätzen.»

In Bahrain werden rund 25 bis 30 Grad Lufttemperatur und Asphalttemperaturen von teilweise über 40 Grad erwartet. Jedoch nur für die ersten beiden Rennstunden, denn danach beginnt die Abenddämmerung.

Auch bei den GT kann Porsche noch die Titel abräumen. Richard Lietz geht als WM-Leader der Fahrer ins Finale. In der Herstellerwertung fehlen nur

vier Punkte auf Ferrari. Das Saisonfinale in Bahrain ist dabei offenbar die letzte Ausfahrt für den Werks-Porsche 911 RSR in der GTE-Pro-Klasse der WEC. Nach MSA-Informationen aus Konzernkreisen wird das GT-Werksprogramm von Porsche in der Langstrecken-WM 2016 nicht fortgesetzt. Diese Entscheidung soll angeblich schon vor dem VW-Abgasskandal getroffen worden sein. Wie es im GT-Sport weitergeht, wird Porsche wohl auf der Jahresabschlussfeier am 12. Dezember in Stuttgart offiziell bekanntgeben.

Wurz beendet seine Karriere

Beim Finale in Bahrain wird auch der zweifache Le-Mans-Sieger Alexander Wurz im Fokus stehen. Der ehemalige Formel-1-Pilot gab letzte Woche bekannt, dass er seine professionelle Rennkarriere zum Ende des Jahres beenden wird. Der 41-jährige Österreicher zeigte sich nach zwölf Jahren Formel 1 und weiteren acht Jahren Prototypensport auf höchstem Niveau dankbar und stolz, dass er sein halbes Leben im Top-Motorsport verbringen durfte. ♦

SCHAEFFLER



PRÄSENTIERT

WEC-COCKPIT LIVE



Von **Timo Bernhard**
Porsche-Team

Richtig glauben kann ich es immer noch nicht: Weltmeister! Mit Porsche den Hersteller-Titel geholt zu haben, bedeutet mir unheimlich viel. Ich bin der dienstälteste Porsche-Werksfahrer und von Anfang an im LMPI-Projekt dabei. Im Juni 2013 fuhr ich das allererste Rollout mit dem 919 Hybrid. Die Anfänge waren nicht leicht, und wir haben eine extrem steile Lernkurve gemeistert. Da flossen und fließen jede Menge Schweiß und Herzblut. Das gilt nicht nur für mich, sondern für alle Beteiligten bei Porsche und bei unseren Partnern. Jetzt haben wir im erst zweiten Jahr schon die Hersteller-WM im Sack. Das ist eine Teamleistung, die jeden bei uns extrem stolz macht.

Aber es ist noch nicht vorbei, vor allem nicht aus Fahrersicht! Am Samstag steht das WEC-Finale in Bahrain an. Mark Webber, Brendon Hartley und ich reisen als Tabellenführer in der Fahrerwertung an. Sind wir das auch nach

unseren letzten sechs Rennstunden des Jahres noch, hätte Porsche alles abgeräumt: den Le-Mans-Sieg, die Hersteller- und die Fahrer-Weltmeisterschaft. Ein Traum. Um ihn zu erfüllen, müssen wir aber noch eben diese sechs Stunden oder umgerechnet rund 1000 Rennkilometer bewältigen. Unsere Situation mag komfortabel wirken, schließlich würde uns ein dritter Platz reichen. Doch im dichten Verkehr kann immer etwas schiefliegen. Zudem darf man auch die komplexe Technik des 919 nicht außer Acht lassen.

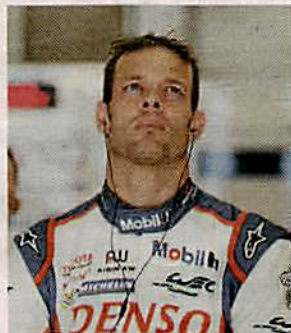
Trotzdem: Ich weiß, dass wir gut sind. Nach dem zweiten WM-Lauf in Spa hatten wir 33 Punkte Rückstand. Seitdem haben wir mittlerweile zwölf Punkte Vorsprung herausgefahren. Wir werden auch das Finale mit der gewohnten Konzentration angehen. Die Engländer sagen: «Keep your head down.» Das werden wir tun. Und - so oder so: Den Weltmeistertitel der Hersteller, den nimmt uns keiner mehr!



Steuert auch auf Fahrer-WM-Titel zu: Porsche 919 Hybrid Nr. 17



Vermutlich vor letztem Einsatz: Werks-Porsche aus der GTE-Pro



Hört nach Bahrain auf: Wurz

SCHAEFFLER-NEWS

Während Schaeffler-Repräsentant Armin Schwarz auf dem Weg zum Pre-Run für die Baja 1000 in der Wüste Mexikos war, fand am Schaeffler-Standort in Bühl eine Autogrammrunde sowie eine Frage- und Antwort-Runde auf Twitter (@schaefflergroup) mit DTM-Fahrer Mike Rockenfeller und ABT Schaeffler Audi Sport Formel E-Pilot Daniel Abt statt.

NACHRICHTEN

Quintarelli: Vierter Titel in fünf Jahren

Super GT Beim Sieg des Lexus von Andrea Caldarelli und Ryo Hirakawa reichte beim Finale in Motegi Platz 2 für Tsugio Matsuda und Ronnie Quintarelli (Nissan) zur erfolgreichen Titelverteidigung. Für den Italiener Quintarelli ist es nach 2011, 2012 und 2014 bereits der vierte Titel innerhalb von fünf Saisons. Seine ersten beiden Titel hatte der Nissan-Werkspilot mit Masataka Yanagida eingefahren. In der GT300-Klasse stand mit André Couto der Meister bereits vor dem Finale fest. Der Sieg ging an den Toyota Prius von Koki Saga und Yuichi Nakayama. Jörg Müller und Seiji Ara kamen im Studie-BMW bei schwierigen Wetterbedingungen auf Platz 9, womit sie das Jahr auf Gesamttrang 7 beenden.

Frommenwiler siegt, Gronckel pausiert

VLN Beim Kart-Event der «VLN Fanpage» gewann das Team des Schweizer Philipp Frommenwiler, der gemeinsam mit den Fans Frank Wodarz und Edison Ramanaj am Start stand. Im großen Finale setzte sich sein Team vor denen von Christopher Brück und VLN-Meister Tim Gronckel durch. Gronckel kündigte am Rande des Events an, dass die Startnummer 1 im kommenden Jahr nicht in der VLN starten wird. Tim Gronckel wird vorerst eine Motorsport-Pause einlegen. Bruder Dirk zur Saison 2016 in die RCN umsteigen.

GT und TCR: Sechs Mal gemeinsam

ADAC GT Masters/TCR Der vorläufige Kalender für das ADAC GT Masters 2016 mit nur sieben (!) Events wurde vergangene Woche präsentiert. Saisonauftakt ist am 16./17. April in Oschersleben. Die weiteren Stationen: Sachsenring (30.4./1.5.), Lausitzring (4./5.6.), Spielberg (23./24.7.), Nürburgring (6./7.8.), Zandvoort (20./21.8.) und Hockenheim (1./2.10.). Mit Ausnahme des Events am Lausitzring (gemeinsam mit DTM) ist auch die ADAC TCR Germany stets mit an Bord. Die TCR wird vermutlich am Le-Mans-Wochenende (18./19.6.) ihren siebten Event gemeinsam mit der TCR Int. Series in Oschersleben haben. Eine Bestätigung dessen steht aber noch aus. ♦ MBR

DTM/ADAC GT Masters

Doppelte Lausitz-Action

Von ARNO WESTER

MSa hat über die Idee einer gemeinsamen Veranstaltung von ADAC GT Masters und der DTM bereits am 13. Oktober berichtet. Exakt vier Wochen später hat der ADAC diese Möglichkeit nun auch offiziell bestätigt.

Der vor allem von vielen Fans erhoffte gemeinsame Event geht vom 3. bis zum 5. Juni 2016 auf dem Lausitzring über die Bühne. «Das gemeinsame Rennwochenende von ADAC GT Masters und der DTM ist im kommenden Jahr der Höhepunkt im deutschen Motorsportkalender», meint ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk: «Es ist gut, dass wir gemeinsam mit der ITR (DTM-Dachorganisation, d. Red.) ein Motorsportfestival für die Fans schaffen und gleichzeitig der Welt zeigen können, was der deutsche Motorsport zu bieten hat.»

Damit wurde allerdings vorläufig auch die Hoffnung zerlegt, dass das gemeinsame Auftreten der fanfreundlichsten Tourenwagenserie Europas und der «Liga der Supersportwagen» auf dem Sachsenring stattfindet. Zumindest für 2016 war das laut Tomczyk kein Thema.

Budapest statt Oschersleben?

Zuletzt haben die beiden populärsten Rennserien Deutschlands im Juni 2008 auf dem Nürnberger Norisring für ein Saison-Highlight gesorgt. Schon damals gab es viele (ver-



Dürfen sich 2016 auf gemeinsamen Event von DTM und GT Masters freuen: Fans am Lausitzring

gebliche) Stimmen, die sich eine Wiederholung wünschten. Nach rund acht Jahren ist es im Juni 2016 also wieder so weit.

«Wir freuen uns, dass wir es geschafft haben, dass die DTM und das ADAC GT Masters gemeinsam durchstarten. Es zeigt einmal mehr, dass wir zusammen ein spektakuläres Event schaffen können, auf das sich ganz Motorsport-Deutschland freuen kann», sagt DTM-Chef Hans Werner Aufrecht.

Damit zeichnet sich auch der DTM-Kalender 2016 ab, der in Kürze veröffentlicht werden soll. An den in Heft 43 angekündigten Terminen hat sich nichts geändert. Jedoch ist eine mögli-

che Veranstaltung in Portugal inzwischen vom Tisch. Stattdessen soll nun wie 2014 wieder in Budapest gefahren werden. Allerdings waren ursprünglich an diesem Wochenende (23.-25.9.) zwei Rennen in der Motorsport Arena Oschersleben geplant. Die stehen nun aber offenbar auf der Kippe.

Offiziell wollen sich die Verantwortlichen zu den angeblichen Spekulationen nicht äußern. Hans Werner Aufrecht hat am Rande des DTM-Rennens Ende August in Moskau gegenüber MSA versichert, dass alle Rennstrecken, die für 2016 einen gültigen Vertrag haben, auch im DTM-Kalender 2016

stehen. Und der Dreijahresvertrag mit der nördlichsten Rennstrecke Deutschlands läuft bis einschließlich 2016!

Am mangelnden Interesse der Fans kann es jedenfalls nicht liegen: Nur in Hockenheim, Nürnberg und Nürburg wurden dieses Jahr offiziell mehr Zuschauer verkündet als in Oschersleben (66000). Auch die Tatsache, dass die Motorsport Arena von der ITR schon zweimal (2009, 2010) zum «DTM-Veranstalter des Jahres» gekürt wurde, spricht für die gute Arbeit des Teams um Geschäftsführer Thomas Voss, das bei dieser Beurteilung 2012 und 2013 zudem den zweiten Platz belegte. ♦

GT World Cup

Wer siegt in Macau?

Mit Spannung wird bei der 62. Auflage des Macau Grand Prix vor allem die Premiere des FIA GT World Cup erwartet. Fünf Marken (Aston Martin, Audi, McLaren, Mercedes und Porsche) haben werksseitig Fahrer in zum Teil neuen GT3-Sportwagen genannt.

Dabei wird interessant zu beobachten sein, wer Vorjahressieger Maro Engel (Mercedes-Benz) und vor allem «Mister Macau», Edoardo Mortara (Audi), Paroli bieten kann. Der italienische DTM-Pilot, der in dem Spielerparadies bereits sechsmal erfolgreich war, hat den GT Cup dreimal in Folge (2011/2012/2013) gewonnen und ist auch 2014 als Dritter hinter «Sternfahrer» Renger van der

Zande auf das Siegerpodest geklettert. Sein neuer Audi R8 LMS wird vom schon 1999 in Macau siegreichen Audi Sport Team Phoenix eingesetzt.

Weitere deutsche Teilnehmer mit Chancen auf einen Podiumsplatz sind René Rast (WRT-Audi) und Stefan Mücke in einem Aston Martin Vantage des Teams Craft Bamboo. ♦ AW



Vorjahressieger: Maro Engel

TCR Int. Series

Kampf des Seat-Trios

Zehn Jahre (2005 bis 2014) zelebrierte die Tourenwagen-WM (WTCC) im Spielerparadies Macau das spektakuläre Saisonfinale. Das ist Geschichte. Stattdessen wird am Wochenende die TCR International Series auf dem anspruchsvollen Stadtkurs nahe Hongkong ihren ersten Titelgewinner ermitteln.

Drei Fahrer – alle in einem Seat Leon – haben vor den beiden Finalläufen im engen Leitplankenkanal die Chance, Geschichte zu schreiben und sich den Fahrertitel in der Debütsaison der TCR zu sichern. Dabei besitzen die beiden Jäger von Tabellenführer Stefano Comini (299 Punkte) einen nicht zu unterschätzenden Vorteil gegenüber dem Schweizer:

Sowohl Pepe Oriola (297) als auch sein spanischer Landsmann Jordi Gene (265) verfügen aus ihren WTCC-Jahren über reichlich Macau-Erfahrung (Oriola 2./2013, Gene 3./2009). Ein nicht zu unterschätzender Vorteil wenn es darum geht, in den engen Häuserschluchten die Ideallinie und dabei Zehntelsekunden zu finden. ♦ AW



Tabellenführer: Comini

NASCAR Phoenix

Schafft Gordon den Abschieds-Titel?

Wegen Regens in der Wüste Arizonas ging das vorletzte Saisonrennen erst nach Redaktionsschluss dieser MSA zu Ende. Jeff Gordon kann in seinem 797. und letzten Cup-Rennen den fünften Titel holen.

Seit dem 15. November 1992 war Jeff Gordon bei jedem Rennen im NASCAR-Oberhaus am Start. Exakt 23 Jahre später fuhr er in Phoenix sein vorletztes Rennen. Der «Iron Man», mit den meisten Rennstarts in Folge, war jedoch schon vor dem durch Regen verschobenen Rennen fest für das Finale in Homestead qualifiziert.

Die Ausgangssituation vor dem letzten Rennen des Jahres in Florida ist einfach: Wer von den «Championship 4» (von denen die drei weiteren neben Gordon zu Redaktionsschluss noch nicht feststanden) die beste Platzierung in Homestead erreicht, ist Meister.

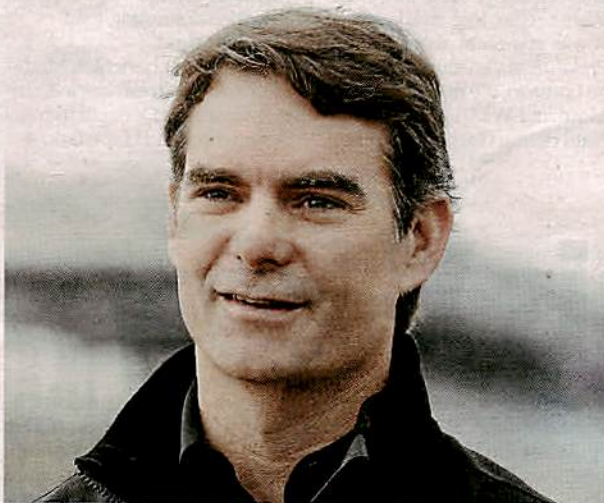
Vergangenes Jahr, als der Knockout-Chase Premiere fei-

erte, machte Kevin Harvick mit einem Sieg seinen ersten Titel klar. Gordon holte die Pole und fuhr im Rennen die meisten Führungsrunden, ist also in Florida – trotz leichter Hendrick-Schwäche dort – keinesfalls zu unterschätzen.

Hollywoodreifer Abschied?

Für Gordon wäre es der perfekte Abschluss einer schillernden Karriere. Der wegen seines Ewig-Hauptsponsors «Rainbow Warrior» und seiner schier unendlichen Erfahrung auch «Big Daddy» genannte Kalifornier wurde erstmals 1995, danach 1997, 1998 und zuletzt 2001 Champion im Sprint Cup, der damals noch Winston Cup hieß.

Für die noch laufende Saison – passend zu seiner Startnummer die 24., in der er aktiv ist – kündigte er seinen Rücktritt als Cup-Pilot an. Der Meistertitel würde für die sensationsliebenden Amerikaner eine perfekte, vielleicht sogar hollywoodreife Story ganz nach ihrem Geschmack liefern. ♦ MBR



Jeff Gordon: In Homestead Abschied mit dem fünften Cup-Titel?



GETTY IMAGES

Letzten Sonntag in Phoenix: Air Titan und abgedeckte Autos



40 JAHRE EINE GEMEINSAME LEIDENSCHAFT.

WIR GRATULIEREN ZU 40 JAHREN MOTORSPORT AKTUELL.

20,8 km Asphalt. 73 Fieberkurven. 100% Höllenfieber. 40 Jahre spezialisiert auf Leidenschaft. Auf der längsten und schwersten Rennstrecke der Welt werden Geschichten in den Asphalt gebrannt. Rennfahrer zu Legenden. Reportagen zu Erlebnissen. Erlebe selbst die Herausforderung. Entdecke die Nürburgring-Fahrerlebnisse. Werde Teil des Mythos oder verschenke Adrenalin pur.



nuerburgring.de

Race of Champions - die Fahrer

Mit sechs F1-Fahrern

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Am Wochenende kehrt das Race of Champions zum ersten Mal seit 2011 (Düsseldorf) nach Europa zurück. Gefahren wird im Olympiastadion von London. Unter den prominenten Fahrern sind auch sechs aktuelle Formel-1-Piloten.

Prominentester unter ihnen ist zweifelsohne der vierfache Weltmeister Sebastian Vettel, der beim «RoC» zwischen 2007 und 2012 gemeinsam mit Michael Schumacher den Nations Cup gleich sechsmal in Folge gewinnen konnte. Er trifft auf seine aktuellen F1-Mitstreiter Romain Grosjean (RoC-Sieger 2012), seinen letztjährigen Red Bull-Teamkollegen Daniel Ricciardo, Jenson Button, Felipe Massa und Le-Mans-Sieger Nico Hülkenberg – «Hülk» ist auch Vettels Partner für den diesjährigen Nations Cup.

Sieben Briten beim Heimspiel

Ebenfalls aus der F1-Fraktion, wenn auch aktuell ohne Stammcockpit, sind Lotus-Tester Jolyon Palmer (wird 2016 Stammpilot) und Williams-Testerin Susie Wolff (tritt Ende des Jahres zurück) dabei. Als Merce-



Spannende Kopf-an-Kopf-Duelle garantiert: Beim «RoC» treffen die Weltbesten aufeinander



Wieder mit dabei: Vettel



Vorjahressieger: Coulthard

des-Ersatzfahrer und dritter Deutscher im Bunde ist wie im Vorjahr auch Pascal Wehrlein am Start. Der DTM-Champion kam 2014 bis ins Finale und unterlag dort David Coulthard, der als letztjähriger Sieger von Barbados natürlich ebenfalls mit von der Partie ist.

Beim britischen Heimspiel sind neben Button, Palmer, Wolff und Coulthard zudem Ex-DTM-Pilot Andy Priaulx, BES-Champion Alex Buncombe und der zweifache BTCC-Meister

Jason Plato im Zeichen des «Union Jack» dabei.

ZDFinfo überträgt alles live

Zu den Urgesteinen unter den RoC-Teilnehmern zählt Tom Kristensen, der seit 2001 bei jeder Ausgabe dabei war und damit nicht nur Rekord-Gesamtsieger in Le Mans, sondern auch Rekord-RoC-Starter ist. Er will zeigen, dass er auch im Ruhestand nichts verlernt hat und endlich seinen ersten Sieg beim Einzelevent einfahren. Im Na-

tions Cup spannt er erneut mit Petter Solberg zusammen.

Komplettiert wird das 20 Fahrer starke Feld vom Premierenmeister der Formel E und Ex-F1-Pilot Nelson Piquet jr., dem Indy-500-Sieger von 2014 und IndyCar-Champ von 2012, Ryan Hunter-Reay, Tourenwagen-Weltmeister José María López sowie aus Sicht der Zweirad-Fraktion Mick Doohan und Jorge Lorenzo, die mit jeweils fünf Motorrad-WM-Titeln auch im Auto richtig Gas geben können.

Daumen drücken geht für die deutschsprachigen Fans diesmal übrigens besonders einfach. Der digitale Free-TV-Sender ZDFinfo überträgt sowohl den Nations Cup am Freitag als auch den Einzelevent am Samstag komplett. Los geht es am Freitagabend um 20.50 Uhr, am Samstagnachmittag geht es ab 15.30 Uhr rund.

Als Reporter berichten Moderatorin Katja Streso sowie Kommentator Aris Donzelli live aus der englischen Hauptstadt. ♦

Race of Champions - die Autos

Action von AMG bis X-Bow



Erstmals mit von der Partie: Mercedes-AMG GT S mit 510 PS

Die Stars beim Race of Champions sind unbestritten die Fahrer. Doch die Sportgeräte, mit denen die Kopf-an-Kopf-Duelle ausgefahren werden, sind kaum weniger spektakulär.

Die schlechte Nachricht vorweg: Die spektakulären Stadium Super Trucks, die im vergangenen Jahr auf Barbados für einige teils auch unfreiwillige Stunt-Einlagen gut waren und jede Menge Fans gewannen, sind diesmal nicht dabei.

Auf fetten V8-Sound muss man aber auch in diesem Jahr nicht verzichten. Zum einen dank der Rückkehr der rund 450 PS starken Euro Nascars. Zum anderen dank des Mercedes-AMG GT S, der den Fahrern erstmals zur Verfügung steht und mit 510 PS gleich mal als stärkstes Fahrzeug des Wettbewerbs auftritt.

Als zweites neues Fahrzeug steht der Radical SR3 SRX im Angebot. Ein Leistungsgewicht von etwas über 2 kg pro PS (256 PS/570 kg) übertrifft sogar das des rund 1,5 Tonnen schweren Mercedes. In einer ähnlichen Leistungsgewichtsliga spielt auch der Ariel Atom Cup (245 PS/550 kg), der – im Süden Englands gebaut – erneut mit dabei ist und somit der «Lokalheld» unter den Autos ist.

Audi und VW nicht dabei

Unbestritten die Autos mit dem höchsten Wiedererkennungswert sind die RoC-Buggys (170 PS/450 kg), die natürlich auch diesmal dabei sind. Mit dem RX 200 (210 PS/595 kg) sowie dem kleinen Bruder RX150 (200 PS/420 kg) besteht die Buggy-Abteilung wie üblich aus insgesamt drei Fahrzeugen.

Last but not least ist neben dem Mercedes-AMG noch ein

weiteres Auto aus dem deutschsprachigen Raum am Start: Der KTM X-Bow (240 PS/790 kg), der sich über die letzten Jahre fest im RoC-Feld etabliert hat.

Der Audi R8 LMS, der in den vergangenen Jahren für viel Spektakel sorgte (man erinnere sich zum Beispiel an den Unfall von Heikki Kovalainen in der Esprit Arena in Düsseldorf), ist diesmal nicht dabei. Im Vergleich zum Vorjahr fällt ebenfalls der VW Polo RX weg.

Übrigens: Im vergangenen Jahr spielten die Autos auch im Finale eine entscheidende Rolle. David Coulthard und Pascal Wehrlein trafen dort im ersten Lauf mit KTM X-Bow aufeinander. Wehrlein, nicht an die in diesem Auto verwendete H-Schaltung gewöhnt, traf die Gassen nicht perfekt und musste den Lauf abgeben. «Für dieses Jahr trainiere ich das», so Wehrleins Ansage. ♦ MBR



Erneut ein Auto fürs Finale? Der KTM X-Bow ist wieder dabei

Großbritannien

Die Meisterprüfung



Nebensache Rallye: Ogier siegte souverän – aber die Terror-Nacht in seiner Heimat nahm ihn mit

Von REINER KUHN und
MICHAEL HEIMRICH

Wenn der Regen waagrecht übers Land peitscht und dennoch Zehntausende Fans an den Prüfungen feiern, dann ist die Zeit der Wales-Rallye Großbritannien gekommen. Weltmeister Sébastien Ogier siegte in bekannter Manier, zum Feiern war ihm dennoch nicht zumute.

Die Entscheidungen in der Weltmeisterschaft waren längst gefallen. Ogier und Volkswagen standen seit Wochen als neue Meister fest, das Finale in Wales war nur noch eine Frage der Ehre. Für Jari-Matti Latvala ging es dabei vor allem darum, ein Achtungszeichen für die kom-

mende Saison zu setzen. Denn vor allem auf den britischen Prüfungen hatte er einen Vorteil gegenüber seinem übermächtig wirkenden Teamkollegen Ogier. Der Finne war im zarten Alter von 17 Jahren nach Großbritannien geschickt worden, um dort das nötige Rüstzeug für seine spätere WM-Karriere zu erlangen. «Diese Strecken sind so etwas wie meine zweite Heimat», frohlockte Latvala. Doch das tut er fast jedes Jahr und bringt sich anschließend zügig um seine Chancen. Dieses Mal passierte es bereits auf der zweiten Prüfung. Zwei Kurven nach dem Start verpasste der Finne den Bremspunkt und landete in einem tiefen Loch, aus dem es kein Entrinnen gab. Latvala musste vor Ort über sieben Stunden ausharren, ehe ihn das

Team und den mit Schlamm überdeckten Polo zurück in den Service holen konnte.

In der Zwischenzeit konnte er darüber nachdenken, warum ihm erneut so ein folgenschweres Missgeschick passiert war. Die Verbindungsetappe zwischen erster und zweiter Prüfung war kurz. Latvala und Beifahrer Miikka Anttila schafften es gerade so, einen Reifen zu tauschen, doch Zeit fürs Warmfahren blieb nicht mehr. Diesen Umstand unterschätzte das Duo und landete abseits der Strecke. Der Neustart am Samstag sorgte für weiteren Verdruss. Eine gebrochene Antriebswelle beendete auch diese Etappe vorzeitig. Immerhin setzte Latvala noch die Bestzeit auf der abschließenden Power-Stage. Doch wirklich zufrieden konnte

er mit diesem Wochenende nicht sein: «Dieser Lauf war ein bisschen ein Spiegelbild meiner Saison 2015. Dennoch nehme ich das Positive mit, ich bin zum zweiten Mal in Folge Vizeweltmeister und habe in der zweiten Hälfte der Saison sehr gute Ergebnisse eingefahren.»

Wenn Rallye Nebensache wird

Ogier war seinen einzigen Gegner frühzeitig los und konzentrierte sich darauf, einen ausreichenden Abstand auf den nachfolgenden Kris Meeke zu halten. Sogar von seiner ersten Startposition war der VW-Pilot begeistert, denn je mehr Fahrzeuge über die Prüfungen rauschten, umso mehr brach die Oberfläche auf und sorgte für große Unterschiede beim Gripniveau. Ogier verstellte am Freitagmit-

tag noch etwas die Dämpfer und schien der glücklichste Fahrer im Feld zu sein, ehe ihn die Nachricht vom Terroranschlag in Paris ereilte. «In solch einem Moment wird einem sehr schnell bewusst, wie zweitrangig das ist, was man selbst gerade tut», sagte Ogier, den die Ereignisse der Nacht sichtlich mitgenommen hatten. Trotzdem machte er weiter und spulte die letzten Kilometer in bekannt souveräner Art ab, um seinen achten Saisonsieg zu feiern. Im Ziel verzichteten Ogier und Co Julien Ingrassia jedoch auf die üblichen Jubelposen und zeigten sich stattdessen mit der französischen Nationalflagge – eine starke Geste der Verbundenheit mit ihren Landsleuten.

FORTSETZUNG S. 20



Bestes Wales-Resultat eines Briten seit 14 Jahren: Der vorerst vertragslose Meeke holte Platz 2

FORTSETZUNG VON S. 19

Diesem Beispiel folgten auch andere Fahrer. Dabei hätte vor allem Kris Meeke allen Grund zum großen Jubel gehabt. Mit seinem zweiten Platz sorgte er nicht nur für das beste Wales-Ergebnis eines britischen Fahrers seit 14 Jahren, sondern gab auch eine Empfehlung für seine Weiterverpflichtung bei Citroën ab. Noch immer lassen die Franzosen das eigene Team und die Öffentlichkeit im Unklaren, wie es künftig weitergehen soll. Bleibt man 2016 dabei und steigt dann aus, weil man sich die nötige Neuentwicklung des World Rally Cars sparen will? Oder zieht man sofort den Stecker (siehe Seite 23)? «Ich tappe auch im Dunklen», beteuerte Meeke, dessen offene Art dieser Meisterschaft so gut tut. «Mein Garten benötigt dringend ein paar Handgriffe. Vielleicht werde ich mich um diesen kümmern», scherzte der Nordire über seine Pläne für die kommende Saison.

Fahren für einen neuen Vertrag

Die Neubesetzung einiger Cockpits war in der Tat ein großes Thema beim Saisonfinale. Nicht nur bei Citroën ist noch alles offen, auch M-Sport-Chef Malcolm Wilson machte deutlich, dass sich seine Fahrer gefälligst mit einer starken Leistung für einen neuen Vertrag empfehlen sollten. Jungspund Elfyn Evans zog sich beim Heimspiel trotz eines Reifenschadens als Sechster noch halbwegs glimpflich aus der Affäre, doch für Ott Tänak könnte

es der vorerst letzte Einsatz im Werksauto gewesen sein. Der Este landete am Sonntag neben der Strecke und verbuchte eine wenig hilfreiche Nullnummer.

Um einen Platz bei M-Sport soll sich unter anderem Robert Kubica bewerben, der nach zwei Jahren als Privatier unbedingte in ein Werkscockpit will. Klappt das nicht, gedenkt sich der Pole aus der Rallye-WM zu verabschieden. «Aber ich würde gerne weitermachen, denn ich merke, dass ich mich in diesem Jahr wirklich gesteigert habe», so Kubica. Doch das geringe Budget und die Belastung, ein eigenes Team zu führen, haben das Nervenkostüm des ehemaligen Formel-1-Piloten ange-

griffen. «Jeder erwartet, dass ich mit den Werksautos mithalte. Aber das geht nicht. Wir müssen jetzt unsere Optionen ausloten. Nur eins weiß ich: So wie jetzt, geht es nicht weiter.»

Auch Mads Östberg wäre ein Kandidat für M-Sport, sollte er bei Citroën vor die Tür gesetzt werden. Der Norweger, dessen Innenraum durch ein Loch im Unterboden so stark verschmutzte, dass seine Füße teilweise von den Pedalen abrutschten, leistete sich am Samstag einen entscheidenden Fahrfehler, als er in einer langsamen Rechtskurve untersteuernd in eine Böschung krachte und nur Dank des Einsatzes der Fans weiterfahren konnte. Mehr als



Schotter wie Eis: Hyundais Sordo «rutschte» auf Rang 4



Mikkelsen: Vom Spital auf P3



Kubica: Umschauen für 2016



Schlammpannung: Latvalas Polo R WRC nach Ausritt in WP2

der siebte Rang war für den Norweger nicht drin. Zum Glück für Östberg sicherte der zweite Platz von Meeke die Vizemeisterschaft von Citroën in der Herstellerwertung ab. Entsprechend kleinlaut zeigte sich er sich im Ziel.

Neuville mit Wut im Bauch

Auch bei Hyundai gab es wenig Grund zum jubeln. Thierry Neuville, ins B-Team versetzt, damit er ohne Druck fahren konnte, musste schon auf der dritten Prüfung staunend mitantehen, wie die Radbolzen am linken Hinterrad absicherten und seinen i20 in ein Dreirad verwandelten. Mit gehörig Wut im Bauch, setzte der Belgier am

Samstagmorgen zwei Bestzeiten, doch der erhöhte Einsatz gipfelte in einem fulminanten Überschlag. Selbstvertrauen für das kommende Jahr tanken sieht irgendwie anders aus.

Seine beiden Markenkollegen Dani Sordo und Hayden Paddon mühten sich auf den rutschigen Schotterprüfungen redlich, doch mehr als der vierte und fünfte Platz war nicht drin. Jetzt ruht die Hyundai-Hoffnung auf dem neuen i20 WRC, der beim Saisonauftakt 2016 debütieren wird und die Lücke zu Volkswagen schließen soll und muss. Anfang Dezember wird der Hoffnungsträger am Teamsitz im bayerischen Alzenau vorgestellt. Entpuppt sich das Auto als Rohrkrepierer, steht nicht nur die Karriere von Teamchef Michel Nandan auf der Kippe.

Andreas Mikkelsen dagegen hat seine Zukunft bei Volkswagen spätestens mit dem Sieg in Spanien abgesichert. Sorgen machte der Norweger seinem Arbeitgeber dennoch. Am Mittwoch klagte er über Unwohlsein. Umgehend wurde er nach Deutschland zur intensiven Untersuchung ins Sportklinikum Bad Nauheim geflogen. Von dort gab es Entwarnung. Mikkelsen kehrte noch am gleichen Abend zurück, startete beim Finale und holte Platz 3. Im Gegensatz zu manch anderem Fahrerkollegen fiebert Mikkelsen dem nächstjährigen WM-Auftakt schon jetzt entgegen: «Wir hatten ein tolles Jahr. Ich kann den Start der neuen Saison kaum erwarten.» In knapp zehn Wochen ist es soweit. ♦

NACHGEHAKT BEI Jost Capito

(56/D) Der Volkswagen-Motorsportdirektor über den gelungen Saisonabschluss, die Auswirkungen des Abgasskandals auf das VW-Motorsportprogramm sowie die bevorstehende Saison.

Von REINER KUHN

? Erneut stehen zwei VW-Piloten auf dem Podium. Der perfekte Saisonabschluss? Auch wenn uns heute nicht zum Feiern zumute ist, war die Rallye in Wales die Krönung einer großartigen Saison. Mit zwölf Siegen, drei verschiedenen Volkswagen-Siegerduos und mehr Podiumsätzen als zuvor war es das erfolgreichste Jahr. Aber ich sehe noch Luft nach oben.

? In welcher Form beeinflusst der sogenannte Abgas-Skandal das VW-Motorsportprogramm?

Es geht weniger darum, den Motorsport komplett in Frage zu stellen. Vor dem Gesichtspunkt, welche enorme Kosten auf den Konzern zukommen, muss aber jeder Bereich sehen, wo er sparen kann oder noch effizienter arbeiten. Obwohl wir unsere Mittel sehr effizient eingesetzt haben, sehe ich Möglichkeiten, Abstriche zu machen und konkurrenzfähig zu bleiben - so wie bisher.

? Also keine Veränderungen? Natürlich tragen wir den veränderten Rahmenbedingungen Rechnung. Wir sind aber über-

zeugt, mit unseren drei Fahrern auch 2016 erfolgreich sein zu können.

? Wie gehen sie 2016 an? Vollkonzentriert. Denn unsere Ziele haben sich nicht geändert: Wir wollen alle Titel gewinnen.

? Gefällt ihnen der WM-Kalender für 2016? Wir freuen uns über China, sind aber nicht glücklich über 14 Veranstaltungen, das belastet das Budget mehr als 13. Und drei WM-Läufe im Oktober sind ein logistischer Alptraum.



Saisonfinale

Schlammmpackung bevorzugt

Von REINER KUHN

So widrig können die Wetterbedingungen bei der Rallye Großbritannien scheinbar gar nicht sein: Das Gros der WM-Piloten trauert dem nasskalten Saisonabschluss nach, der 2016 durch das sonnige Australien ersetzt wird.

Ben Taylor und sein Organisationsteam haben die seit zehn Jahren am Saisonende ausgetragene Wales Rallye GB zwar umgekrempelt, den Charakter des WM-Klassikers aber erhalten: Ein neues Zuhause im Nordosten des Landes nahe Chester, weitere Fan-Attraktionen im Servicepark sowie die Rückkehr von Kulturprüfungen wie Hafren, Sweet Lamb, Dyfi oder die besonders pittoreske Great



Traditionelles Finale: Großbritannien lockt viele Rallye-Fans an

Orme entlang der felsigen Westküste von Llandudno. Kein WM-Lauf bildete öfter den Saisonabschluss. Aus gutem Grund. «Die Rallye Großbritannien ist etwas Besonderes, gerade im Spätherbst. Die vom

Regen aufgeweichten Schotterpisten mit ihrem völlig unterschiedlichen Gripniveau sind ebenso eine Herausforderung wie Nebel oder auch mal heftige Schauer», sagt Mads Östberg und fügt schmunzelnd an: «So

grauenhaft kann das Wetter aber gar nicht sein, dass wir nicht gerne hierherkommen, um uns dieser Herausforderung zu stellen.»

Null Atmosphäre in Australien

Auch seine Kollegen würden das Finale 2016 lieber im nasskalten Wales absolvieren statt auf staubigen Schotterpisten im australischen Frühsommer. «Australien ist eine gut organisierte Rallye mit tollen Strecken. Nur herrscht dort null Atmosphäre», sagt Kris Meeke. «Das Publikum in Coffs Harbour interessiert sich nicht für den Rallysport. Wir reisen um die Welt, und dann kommt keiner zuschauen. In Wales ist das ganz anders. Hier herrscht immer gute Stimmung, ob es der letzte Lauf ist oder nicht, die Sonne scheint oder eben schüttet.»

Sogar Hayden Paddon bleibt skeptisch. «Jeder kennt meinen Bezug zur Rallye Australien. Ich bin aber nicht unbedingt einverstanden, wenn sie zum Finale wird», meint der Neuseeländer. «Die Rallye-WM ist sehr europäisch, deshalb sollte das Finale auch auf diesem Kontinent stattfinden. Was in Australien passiert, verpassen viele. Zudem ist das Risiko hoch, dass kleine Teams wie jene aus der WRC2 zu Hause bleiben. Die Zuschauer sind jetzt schon rar gesät, mit weniger Autos würden es womöglich noch weniger werden.» Jari-Matti Latvala diplomatisch: «Schwer zu sagen, ob Australien als Finale funktioniert. Es ist ein Experiment, vielleicht lernen wir ja daraus.» Zum Beispiel, die Saison ab 2017 nach alter Tradition im spätherbstlichen Europa zu beenden. ♦

WRC2

Suninen überrascht im Altwagen

Nachdem Motorenprobleme Eric Camilli den fast sicheren Sieg kosteten, war Teemu Suninen zur Stelle und landete den wahrscheinlich letzten WM-Sieg eines Super-2000-Autos.

Nachdem der zu Beginn führende Craig Breen (Peugeot 208 T16) erst durch einen Reifenschaden und kurz darauf durch einen defekten Dämpfer zurückgeworfen wurde, machten die Toyota-Junioren und Wales-Neulinge Suninen (Skoda Fabia S2000) und Camilli (Ford Fiesta R5), die als Vorbereitung auf mögliche Werkseinsätze 2017

erneut mit ihren eigenen Fahrzeugen am Start waren, den Sieg unter sich aus. Camilli fühlte sich bei den unwirschen Wetterbedingungen sichtlich wohl und baute seinen Vorsprung über die drei Rallyetage ständig aus. Auf der kurzen Sonntags-Etappe hätte der Franzose nur seinen 35-Sekunden-Vorsprung auf Suninen ins Ziel retten müssen, als in der vorletzten WP auftretende Motorprobleme an seinem R5-Fiesta die Wende brachten. Zwar konnte sich Camilli noch als Zweiter ins Ziel retten, der junge Finne aber flog zum Sieg und sorgte in der an Spannung keinesfalls

armen WRC2-Saison für ein weiteres Highlight. Nicht nur, dass Suninen der zehnte (!) Saisonsieger in 13 WM-Runden war. Nach dem Podiumsrank beim Saisonauftakt durch Markenkollege Armin Kremer durfte Suninens Überraschungssieg wohl auch der letzte WM-Sieg im Super 2000er sein. Yurii Protasov (Ford Fiesta RRC) schied durch einen Unfall (WP 10) auf Rang 3 liegend zwar aus. Weil aber Abdulaziz Al-Kuwari (Ford Fiesta RRC) nur Vierter wurde, reichte dem Ukrainer sein Vorsprung in der Tabelle knapp zum Ehrentitel des Vize-Weltmeisters. ♦ RK



Ein starkes Stück: Suninen siegt im Skoda Fabia S2000

AUS DEM SERVICEPARK Von REINER KUHN

Wegen Budgetmangel mussten sechs Teams, darunter **Jari Ketomaa**, der walisische WM-Junior **Osián Pryce** und einmal mehr WRC-Privatier **Hening Solberg** auf das WM-Finale verzichten. Auch die Skoda-Werksfahrer **Pontus Tidemand** und **Jan Kopecky** fehlten. Nach der vorgezogenen WRC2-Titelentscheidung in Spanien sagten die Tschechen den Start kurzerhand aus «internen Gründen» ab.

Sichtlich beeindruckt war **Susie Wolff**, nachdem sie an der Seite von Citroën-Mann

Kris Meeke den Shakedown genannten Probegalopp vor dem WM-Lauf absolviert hatte. Die Schottin, bis vor Kurzem Formel-1-Testfahrerin, zählt zu den Botschafterinnen der FIA-Aktion «Frauen im Motorsport».



Beeindruckt: Susie Wolff (l.) mit Meeke

Auf der sechsten Wertungsprüfung der Rallye Großbritannien holten **Sébastien Ogier/Julien Ingrassia** ihre 400. Bestzeit. 2008 gelang den dreimaligen Weltmeistern hier der erste WP-Erfolg.

Exakt zehn Jahre liegen zwei traurige Ereignisse zurück: 2005 verstarb **Marko Märtins** Beifahrer **Michael Park** nach einem Unfall bei der Rallye Großbritannien. Wenige Wochen später

verlor **Richard Burns**, Weltmeister 2001, seinen Kampf gegen den Krebs.

Vor 20 Jahren könnte sich der unvergessene **Colin McRae** zum ersten britischen Rallye-Weltmeister. Neben einer Sonderausstellung im Servicepark erinnerte auch ein im Originaldesign von damals lackierter Subaru an den Titelgewinn des Rallye-Idols. Ex-Landesmeister **David Higgins** gewann im blau-goldenen Impreza die Produktionswagen-Klasse. Unter den Gratulanten

auch Colins Vater **Jimmy McRae**. Der mittlerweile 72-jährige «Unruheständler» gab sich im mit 85 Teams proppevollen nationalen Feld erneut in einem Vauxhall Firenza Can-Am die Ehre.



Top: Subaru Impreza im McRae-

MEINE RALLYE

Fahrer-Kommentare nach der Rallye Großbritannien



< Sébastien Ogier (1.)

«Eine schwierige Rallye geht für Julien (Copilot Ingrassia) und mich zu Ende. Wir möchten diesen Sieg heute den Opfern der schrecklichen Terroranschläge von Paris widmen.»

Kris Meeke (2.) >

«Ich habe mich über die ganze Rallye sehr wohl gefühlt, und unsere Leistung und das Ergebnis bestätigen dies. Obwohl es eine ziemlich knifflige Angelegenheit war, habe ich es sehr genossen.»



< Andreas Mikkelsen (3.)

«Noch einmal auf dem Podium zu stehen ist ein großartiger Abschluss einer fantastischen Saison, die mir angesichts meines ersten Sieges bei der Rallye Spanien in Erinnerung bleiben wird.»



Dani Sordo (4.) >

«Ein ziemlich gutes Wochenende. Ich bin sehr zufrieden mit unserer Leistung, auch wenn es natürlich schade ist, dass es für das Team in der Hersteller-WM nicht für Rang 2 gereicht hat.»



< T. Suninen (11./1. WRC2)

«Ich bin überglücklich, denn das ist die beste Art, die Saison zu beenden. Es war erneut eine neue Rallye für mich. Wir waren clever unterwegs, haben am Ende gar gewonnen und ich viel gelernt.»



Thierry Neuville (out) >

«Zwei Bestzeiten und ein Abflug: Der Samstag war ein Spiegelbild meiner Saison mit vielen Hochs und ebenso vielen Tiefs. Das war nicht mein Jahr. Ich bin froh, dass es vorbei ist.»



Experten-Urteil

Reiner Kuhn



Sonderkorrespondent

Fahrer der Rallye

Kris Meeke

Der Nordire scheint den gewissen Extradruck zu brauchen. Denn obwohl dies womöglich sein letzter Auftritt in einem Werkswagen war, fand der 36-Jährige die richtige Mischung zwischen Attacke und Risikominimierung. Als einziger konnte er dem erneut alle übertragenden Weltmeister folgen, und den Rest des Feldes, allen voran Ogiers VW-Teamkollegen Mikkelsen, hinter sich halten. Ebenso erfreulich: Mit 56 WM-Zählern aus den letzten vier WM-Läufen zeigt der mitunter ungestüme Meeke, dass er durchaus auch clever agieren und zurückstecken kann.

Heimlicher Gewinner

Dani Sordo

Starker Saisonabschluss des 31-jährigen Routiniers. Nach dem Podiumsplatz bei seiner Heimrallye war der Spanier auch in Wales der schnellste Hyundai-Pilot und erfüllte mit Rang 4 einmal mehr die in ihn gesetzten Erwartungen. Egal ob auf Schotter, Eis oder Schnee, je kniffliger die Streckenbedingungen, desto besser scheint der von vielen als reiner Asphaltpezialist abgestempelte Sordo zurecht zu kommen. Schon deshalb sollte man ihn beim Debüt des völlig neuen Hyundai i 20 WRC in Monte Carlo oben auf der Rechnung haben.

Heimlicher Verlierer

Ott Tänak

Was für ein Patzer kurz vor Rallyeende. Nach bescheidenen Auftritten in der zweiten Saisonhälfte und einem mageren Pünktchen aus den vergangenen zwei WM-Läufen dürfte der auf Rang 4 liegende Este in M-Sport-Diensten mit seinem Abflug auf der viertletzten Prüfung womöglich auch seine Karriere weggeschmissen haben. Nach zahlreichen Unfällen und eineinhalb Jahren in der WRC2 gab Malcolm Wilson dem 28-Jährigen erneut eine Chance im Werkscockpit. Es dürfte die letzte gewesen sein. ♦



Höhepunkte der Rallye

1. Tag: Jari-Matti Latvala (VW) landet in einem Graben (WP2); Thierry Neuville (Hyundai) verliert linkes Hinterrad (WP3).
2. Tag: Latvala mit Antriebschaden (WP8); Neuville überschlägt sich (WP9); Hayden Paddon (Hyundai) und Martin Prokop (Ford) verfahren sich auf der Verbindungsetappe und stoßen im Straßenverkehr zusammen; Mads Östberg (DS) kracht in eine Böschung (WP12).
3. Tag: Ott Tänak (Ford) rutscht von der Strecke (WP16); Latvala gewinnt die Power-Stage (WP 19) vor VW-Teamkollege Andreas Mikkelsen und Robert Kubica (Ford); Weltmeister Sébastien Ogier feiert seinen achten Saisonsieg und 32. insgesamt; Kris Meeke (DS) wird Zweiter vor Mikkelsen.

PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

Shakedown

Shakedown (3,32 km): 1. Latvala in 2:01,4 min (= 95,56 km/h); 2. Ogier +0,0 sec; 3. Meeke +0,3; 4. Neuville +0,5; 5. Paddon +1,0; 6. Sordo +1,2; 7. Östberg +1,3.

1. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Ogier; 2. Latvala; 3. Mikkelsen; 4. Östberg; 5. Meeke; 6. Neuville; 7. Evans; 8. Sordo; 9. Paddon; 10. Tänak; 11. Prokop; 12. Kubica; 13. Lefebvre; 14. Bertelli; 15. Abbring; 16. J. Moffet; 17. S. Moffet.
WP 1 (32,14 km): 1. Ogier in 18:28,2 min (= 104,41 km/h); 2. Latvala +0,8 sec; 3. Meeke +4,4; 4. Mikkelsen +7,1; 5. Östberg +11,9; 6. Evans +21,1; 7. Sordo +21,3.
WP 2 (3,33 km): 1. Ogier in 2:06,3 min (= 94,92 km/h); 2. Meeke +1,6 sec; 3. Mikkelsen +3,1; 4. Sordo +3,4; 5. Neuville +3,7; 6. Östberg +4,0; 7. Kubica +4,5.
WP 3 (30,23 km): 1. Ogier in 17:01,8 min (= 106,51 km/h); 2. Mikkelsen +6,6 sec; 3. Meeke +6,9; 4. Östberg +6,9; 5. Evans +13,2; 6. Paddon +17,2; 7. Tänak +22,3.
WP 4 (32,14 km): 1. Meeke in 18:56,8 min (= 101,78 km/h); 2. Ogier +5,2 sec; 3. Mikkelsen +11,2; 4. Östberg +15,6; 5. Sordo +18,2; 6. Kubica +21,1; 7. Tänak +23,8.
WP 5 (3,33 km): 1. Ogier in 2:09,4 min (= 92,64 km/h); 2. Meeke +0,4 sec; 3. Sordo +0,5; 4. Mikkelsen +1,6; 5. Kubica +1,7; 6. Tänak +2,5; 7. Östberg +2,9.
WP 6 (30,23 km): 1. Ogier in 17:15,8 min (= 105,07 km/h); 2. Meeke +5,4 sec; 3. Östberg +6,9; 4. Mikkelsen +7,0; 5. Sordo +15,8; 6. Tänak +16,9; 7. Evans +17,6.

2. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Latvala; 2. Abbring; 3. Neuville; 4. Ogier; 5. Mikkelsen; 6. Östberg; 7. Meeke; 8. Evans; 9. Sordo; 10. Sordo; 11. Paddon; 12. Tänak; 13. Prokop; 14. Kubica; 15. Lefebvre; 16. Bertelli; 17. J. Moffet; 18. S. Moffet.
WP 7 (11,34 km): Neuville in 7:03,4 min (= 96,42 km/h); 2. Latvala +1,2 sec; 3. Mikkelsen +2,5; 4. Meeke +3,8; 5. Ogier +5,2; 6. Östberg +5,6; 7. Tänak +5,9.
WP 8 (25,86 km): 1. Neuville in 15:10,1 min (= 102,29 km/h); 2. Ogier +1,1 sec; 3. Meeke +4,1; 4. Kubica +9,4; 5. Evans +12,0; 6. Mikkelsen +12,6; 7. Tänak +16,2.
WP 9 (11,34 km): 1. Mikkelsen in 7:14,4 min (= 93,98 km/h); 2. Meeke +0,4 sec; 3. Paddon +0,9; 4. Tänak +1,3; 5. Ogier +1,8; 6. Sordo +1,8; 7. Kubica +2,0.
WP 10 (25,86 km): 1. Ogier in 15:23,2 min (= 100,84 km/h); 2. Meeke +5,6 sec; 3. Mikkelsen +8,3; 4. Neuville +8,5; 5. Kubica +9,2; 6. Evans +9,9; 7. Östberg +11,0.
WP 11 (19,02 km): 1. Ogier in 11:03,3 min (= 103,23 km/h); 2. Mikkelsen +3,3 sec; 3. Meeke +6,3; 4. Evans +10,2; 5. Tänak +11,7; 6. Paddon +12,6; 7. Sordo +13,4.
WP 12 (13,91 km): 1. Ogier in 7:44,7 min (= 107,76 km/h); 2. Meeke +3,3 sec; Östberg +3,8; 4. Tänak +4,2; 5. Evans +5,4; 6. Mikkelsen +7,2; 7. Lefebvre +7,2.
WP 13 (2,06 km) 1. Tänak in 1:33,3 min (= 79,49 km/h); 2. Mikkelsen 0,1 sec; 3. Ogier +0,2; 4. Evans +1,3; 5. Sordo +1,6; 6. Meeke +1,8; 7. Lefebvre +1,8.
WP 14 (19,02 km): 1. Mikkelsen in 11:10,0 min (= 102,20 km/h); 2. Ogier +0,5 sec; 3. Meeke +1,0; 4. Evans +6,0; 5. Paddon 8,4; 6. Tänak +9,9; 7. Sordo +11,6.
WP 15 (13,91 km) 1. Ogier in 7:50,5 min (= 106,43 km/h); 2. Evans +3,2 sec; 3. Mikkelsen +3,8; 4. Meeke +4,7; 5. Paddon +4,8; 6. Tänak +7,1; 7. Sordo +10,3.

3. Tag

Startreihenfolge (umgekehrt nach Ergebnis von Etappe 2): 1. Latvala; 2. Prokop; 3. S. Moffet; 4. J. Moffet; 5. Bertelli; 6. Kubica; 7. Lefebvre; 8. Östberg; 9. Evans; 10. Paddon; 11. Sordo; 12. Tänak; 13. Mikkelsen; 14. Meeke; 15. Ogier.
WP 16 (10,64 km): 1. Latvala in 6:46,5 min (= 94,23 km/h); 2. Mikkelsen +3,6 sec; 3. Sordo +5,7; 4. Paddon +7,3; 5. Meeke +9,3; 6. Evans +9,8; 7. Kubica +10,7.
WP 17 (10,41 km): 1. Latvala in 5:44,0 min (= 108,94 km/h); 2. Mikkelsen +1,8 sec; 3. Meeke +3,4; 4. Paddon +5,1; 5. Evans +5,3; 6. Ogier +5,6; 7. Sordo +7,0.
WP 18 (4,74 km): 1. Latvala in 2:38,8 min (= 107,46 km/h); 2. Kubica +1,4 sec; 3. Paddon +2,7; 4. Evans +3,4; 5. Ogier +4,5; 6. Lefebvre +4,9; 7. Mikkelsen +8,2.
WP 19 (10,64 km): 1. Latvala in 6:50,3 min (= 93,36 km/h); 2. Mikkelsen +2,4 sec; 3. Kubica 5,9; 4. Meeke +8,3; 5. Paddon +8,7; 6. Evans +9,6; 7. Östberg +10,4.

RALLYE-WM GROSSBRITANNIEN 2015

Start: Llandudno, 13.-15. November 2015; 13. von 13 Läufen zur Rallye-WM; Gesamtdistanz: 1469,29 km, davon 310,15 km auf 19 Wertungsprüfungen; 70 Teams gestartet, 58 gewertet. Wetter: regnerisch.

Team	Auto	Wertung Klassen	Rückstand	Leader	Bestzeiten	Pkte.
1. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	1. WRC M*	3:03:02,0	WP 1-19	9	25
2. Meeke/Nagle (GB/IRL)	DS 3 WRC	2. WRC M*	+26,0		1	18
3. Mikkelsen/Floene (N)	Volkswagen Polo R WRC	3. WRC M*	+36,2		2	15+2**
4. Sordo/Marti (E)	Hyundai i20 WRC	4. WRC M*	+251,3			12
5. Paddon/Kennard (NZ)	Hyundai i20 WRC	5. WRC M*	+3:00,5			10
6. Evans/Barritt (GB)	Ford Fiesta RS WRC	6. WRC M*	+3:09,1			8
7. Östberg/Atkinson (N/S)	DS 3 WRC	7. WRC M*	+4:28,4			6
8. Lefebvre/Prévot (F)	DS 3 WRC		+5:38,4			4
9. Kubica/Szczepaniak (POL)	Ford Fiesta RS WRC		+6:22,7			2+1**
10. Bertelli/Dotta (I)	Ford Fiesta RS WRC	8. WRC M*	+8:05,0			1
11. Suninen/Markkula (FIN)	Ford Fiesta R5	1. WRC 2	+11:59,4			
12. Camilli/Veillas (F)	Ford Fiesta R5	2. WRC 2	+12:18,6			
13. Breen/Martin (I/GB)	Peugeot 208 T16	3. WRC 2	+13:01,4			
14. J. Moffet/Rowan (IRL)	Ford Fiesta RS WRC		+16:53,1			
15. S. Moffet/Atkinson (IRL)	Ford Fiesta RS WRC		+17:06,3			
16. Al-Kuwari/Claire (QAT/GB)	Ford Fiesta RRC	4. WRC 2	+18:13,5			
17. Koltun/Pleskot (PL)	Ford Fiesta R5	5. WRC 2	+21:08,7			
18. Fuchs/Mussano (PE/RA)	Ford Fiesta R5	6. WRC 2	+21:20,1			
19. Giordano/Sarraud (F)	Ford Fiesta R5	7. WRC 2	+25:06,9			
20. Higgins/Drew (GB)	Subaru Impreza		+27:05,4			
21. Prokop/Tomanek (CZ)	Ford Fiesta RS WRC	8. WRC M*	+27:50,7			
22. Solans/Ibañez (ESP)	Peugeot 208 T16	8. WRC 2	+28:43,2			
Ferner:						
24. Veiby/Jaeger (N)	DS 3 R3	1. JWRC	+32:36,0			
51. Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R WRC	9. WRC M*	+1:24:19,3		4	0+3**

* Diese Fahrer der WRC-Klasse sind auch für die Markenwertung eingeschrieben und sammeln somit auch dafür Punkte ** Zusatzpunkte für die Power-Stage

Wichtigste Ausfälle:

Lukyanuk/Chervonenko (RUS)	Ford Fiesta R5	Aufgabe, WP 2
Abbring/Marshal (NL/GB)	Hyundai i20 WRC	Motor, WP 3
Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	Unfall, WP 11
Tanak/Molder (EST)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 16
Ingram/Moreau (GB/F)	DS 3 R3	Elektrik, WP 17

Nächster WM-Lauf: Rallye Monte Carlo 18.-24. Januar 2016

Internet: www.wrc.com



Für die Terroropfer von Paris: Ogier und Ingrassia sowie das Volkswagen-Team mit Frankreich-Flagge



WM – Endstand Fahrer

1. Ogier	263
2. Latvala	183
3. Mikkelsen	171
4. Östberg	116
5. Meeke	112
6. Neuville	90
7. Evans	89
8. Sordo	89
9. Paddon	84
10. Tanak	63

WM – Endstand Marken

1. Volkswagen Motorsport	414
2. Citroën Total Abu Dhabi WRT	230
3. Hyundai Shell World Rally Team	224
4. M-Sport World Rally Team	181
5. Volkswagen Motorsport II	131
6. Hyundai Motorsport N	67
7. Jipocar Czech National Team	51

WRC2 – Endstand Fahrer

1. Al-Attayah	112
2. Protasov	90
3. Al-Kuwari	88
4. Lappi	88
5. Tidemand	86
6. Ketomaa	67
7. Camilli	67

WRC3 – Endstand Fahrer

1. Gilbert	115
2. Veiby	92
3. Tempestini	81
4. Crugnola	70
5. Andolfi	59
6. Folb	50
7. Haapamäki	48

Junioren-WM – Endstand Fahrer

1. Gilbert	131
2. Veiby	83
3. Folb	66
4. Tempestini	62
5. Haapamäki	48
6. Loubet	43
7. Perry	32

WRC3/Junior-WM

Sieg des Jüngsten

Keiner seiner zehn ebenfalls in einem DS 3 R3 Max angetretenen Konkurrenten konnte WM-Junior Ole Christian Veiby folgen. Im Gegenteil. Der mit 19 Jahren jüngste aller Teilnehmer legte mit fünf von sechs möglichen Bestzeiten am Freitag den Grundstein für seinen souveränen Start-Ziel-Sieg. Auch am Samstag kontrollierte Veiby, der zuvor in Monte Carlo als auch Finnland das Podium auf Rang 3 erntete, das Geschehen.

Zwar konnte sich mal Junior-WM-Debütant Chris Ingram mit einigen Bestzeiten in Szene setzen und mit Respektabstand dem clever agierenden Youngsters folgen, mal der schon seit Spanien als Junior-Weltmeister feststehende Quentin Gilbert. Am Ende enterten der Elsässer

Terry Folb (+17:34 Minuten!) und sein Landsmann Pierre-Louis Loubet (+19:15) die beiden unteren Podiumsplätze.

Mit seinem ersten Klassensieg sicherte sich Ole Christian Veiby zudem die Vizeweltmeisterschaft in der WRC3. Sein erklärtes Ziel: «Im kommenden Jahr will ich den Junior-WM-Titel holen und in die WRC2 aufsteigen.» Klingt nach einem klaren Plan. ♦ RK



Zum Sieg geflogen: O.C. Veiby

Citroën

Dunkelgrünes Licht

Während die Zukunft des Volkswagen-Teams trotz des Abgas-Skandals (siehe auch «Nachgehakt», Seite 20) gesichert ist, bittet Citroën-Sportchef Yves Matton weiter um Geduld. «Ich habe immer gesagt, dass die Entscheidung erst nach dem letzten Saisonlauf fällt», so der Belgier. «In dieser Woche stehen weitere wichtige Gespräche an. Noch haben wir kein grünes Licht.» Könnte heißen, dass er dabei über 2017, 2018, 2019

oder trotz anders lautender Bekundungen von Citroën-Markenchefin Linda Jackson gar das vermeintlich bestätigte Rallye-WM-Programm im kommenden Jahr meint. «Nein», stellt Matton gegenüber MSA klar. «Wir werden 2016 in der Rallye-WM aktiv sein. Das Engagement ist allerdings abhängig von unseren künftigen Plannungen. Heißt, wir passen die Anzahl der Fahrzeuge und die Fahrer-Riege daran an, wie wir uns aufstellen. Mehr dazu Ende November.» ♦ RK



Yves Matton

Toyota

Lustlose Kölner

Die Rallye-WM-Rückkehr von Toyota läuft weiterhin in ungeordneten Bahnen ab. Seit Toyota-Präsident Akio Toyoda seinem Freund Tommi Mäkinen die Führung des neuen WM-Teams übertrug und sich der Finne dazu entschloss, das Team in seiner Heimat anzusiedeln, scheint man in Köln nach zwei Jahren Entwicklungszeit die Lust verloren zu haben. So soll die Toyota Motorsport GmbH ihre WRC-Aktivitäten eingestellt und Teile der am WRC-Projekt beteiligten TMG-Belegschaft zum Jahresende freigestellt haben.

Ein herber Rückschlag auch für Mäkinen, der daraufhin beim französischen Motorenspezialisten Pipo angeklopft haben soll. Doch dessen Partner Hyundai verwies umgehend auf die vertraglich vereinbarte Ex-

klusivität bei der WRC-Motorenentwicklung. Das Chaos scheint perfekt. In den nächsten Tagen soll nun ein Machtwort aus Japan kommen. Ob das allerdings hilft, um Ruhe in die verfahrenre Lage zu bringen und – noch wichtiger – der Weltmarktführer in zwölf Monaten ein wettbewerbsfähiges World Rally Car an den Start bringt wird sich erst noch zeigen müssen. ♦ RK



Stillstand: Der Toyota WRC

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte 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 DE7ZZZ00000004985, 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. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell AboService, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum	_____	Unterschrift	_____
-------	-------	--------------	-------

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

MotoGP

Viele Baustellen für 2016

Von IMRE PAULOVITS und NEIL SPALDING

Bei den MotoGP-Tests in Valencia wurden zwei Dinge klar: Fahrer und Techniker brauchen noch Zeit für die Umstellung auf Michelin. Und die Einheits-Software ist noch lange nicht fertig.

So viele Stürze wie beim ersten Test in Valencia für die nächste Saison hat es in der Königsklasse lange nicht mehr gegeben. Und sie alle ähnelten sich gespenstisch. Entweder rutschte den Piloten beim Einlenken auf der Bremse das Vorderrad weg. Oder es klappte beim Gasanlegen in der Kurvenmitte ein.

Dabei hatte Michelin in Valencia bei seinem ersten Auftritt als offizieller Ausrüster der MotoGP ein gewaltiges Aufgebot aufgeföhrt. Dass die Franzosen wissen, wie man Rennsport betreibt, war von der ersten Sekunde an zu spüren. Bei jedem Fahrer war mindestens ein Reifentechniker in der Box, in dem riesigen Montagezelt waren die Auswuchtstationen mit Laser-Messanlagen für den genauen Rundlauf der Reifen ausgestattet. Die Kommandozentrale von Projektleiter Nicolas Goubert befand sich in einem zweigeschossigen Aufblieger, und die Franzosen hatten wieder neue Konstruktionen und Mischungen für diesen ersten Ernstfall mitgebracht.

Aber wenn sich Techniker und Fahrer sieben Jahre lang auf eine Reifenmarke eingeschossen ha-



Viele Stürze über das Vorderrad: Hier Maverick Viñales, der sonst gut mit den Michelin zurechtkam

ben, ihre bis ins Letzte ausgetüftelten Fahrwerke und ebensolchen Fahrstile auf diese Gummis optimiert haben, muss es einfach zu einem riesigen Umstellungsproblem kommen, wenn plötzlich die Basis anders ist. Wie die Fahrer auch unisono beteuerten: Die Michelin-Reifen sind gut, aber sie

sind einfach anders. Hinten haben sie mehr Grip, vorne weniger als die Bridgestone. Und das muss erst einmal in die Fahrwerksgeometrie, in die Dämpferabstimmung und eben in die Feinmotorik eingearbeitet werden. Und auf dem Weg dahin fallen noch Späne.

Das Rennen um den WM-Titel 2016 hat begonnen. Das Werk, das die schnellste Antwort auf die neuen Reifen hat, beginnt die Saison mit einem massiven Vorteil.

Um acht Jahre zurückversetzt?

Nur schwer nachvollziehbar war, wieso die Fahrer solche

Probleme mit der Einheits-Software hatten. Dabei hatten die Werke im Frühjahr beteuert, dass sie die eigene Elektronik nur bis Saisonmitte weiterentwickeln und sich dann mit ihrer vollen Manpower an die gemeinsame Entwicklung der nächstjährigen Einheits-Elektronik machen würden. Dass dies nicht passiert ist, wurde in Valencia schnell klar. Egal bei welchem Fabrikat sprachen die Fahrer von einem enormen Rückschritt. Die Wheelie-Kontrolle, die Traktionskontrolle – alles setzte viel abrupter ein. Man sah mit dem bloßen Auge, wie sich die Bikes mehr bewegten. Valentino Rossi sprach von acht Jahren in der Zeit zurückversetzt, Jorge Lorenzo von einer halben Sekunde, die fehlt, Márquez von ruckartigen Bewegungen, die nur schwer zu kontrollieren sind.

Nun haben alle Werke das gleiche Problem: Sie haben für die neuen Umstände zu viel Leistung. Diese muss durch die Elektronik beherrschbar gemacht werden. Und jeder muss seinen Weg finden, sie auch so effizient wie möglich über die Reifen in Rundenzeiten umzusetzen.

Honda und Ducati haben noch einen Test Ende November in Jerez geplant. Yamaha will die Testtage vorerst nicht aufarbeiten und erst einmal die Ingenieure ihre Arbeit daheim machen lassen. Es wird für alle viel zu tun geben. Aber so wird der Aufbruch in die neue Ära noch viel spannender. ♦

Superbike-WM

Markus Reiterberger bei Althea-BMW?

Offiziell wurde es noch nicht bestätigt, aber alles deutet darauf hin, dass Markus Reiterberger beim neu zustande gekommenen Althea-BMW-Team fahren wird.

Die Spatzen pfeifen es vom Dach, doch die offizielle BMW-Pressemitteilung lässt weiter auf sich warten. Udo Mark hatte nach Markus Reiterbergers Wild-Card-Einsatz versprochen, dass er den zweifachen IDM-Superbike-Meister bei einem ihrer Kundenteams unterbringen wird, und dass Reiterberger Verhandlungsgegenstand bei der Materialvergabe der Münchner ist. Laut spanischen Medienberichten hat sich Althea-Boss Genesis Bevilacqua

mit den Münchnern geeinigt, und einer seiner beiden Fahrer wird der 28-jährige spanische Charakterdarsteller Jordi Torres sein, der den ersten Lauf des WM-Finales auf Aprilia gewonnen hat. Da kein weiteres Spitzenteam mit den Münchnern verhandelt, liegt es nahe, dass der zweite Pilot Markus Reiterberger sein wird.

Bald schon Tests?

Althea steht auf jeden Fall in der Teilnehmerliste eines Jerez-Tests Ende November. Und wenn die Vermutungen stimmen, müsste auch Markus Reiterberger bei diesem Test dabei sein.

Der 21-Jährige aus Obing hält sich zu dem Thema bedeckt, aber er verrät: «Von mir aus

kann es jederzeit losgehen. In der letzten Zeit bin ich sehr viel Motocross, Enduro und Speedway gefahren. Dazu habe ich einen physischen Check durchführen lassen und mir danach einen individuell auf mich abgestimmten Trainingsplan erstellen lassen. Dabei hat sich gezeigt, dass das, was ich bislang gemacht habe, sehr gut ist. Aber für die längere Renndistanz will ich meine Langzeit-Ausdauer noch einmal verbessern, deshalb laufe ich jetzt mehr als früher.»

Mit dem IDM-Aushängeschild beginnt in der Superbike-WM eine neue Ära für Deutschland. Zwar gab es mit Max Neukirchner auf der Suzuki bereits einen deutschen Werkspiloten, aber Reiterberger wird der erste auf einem deutschen Motorrad. ♦ IP



Markus Reiterberger: Geht es Ende November schon los?

MotoGP

Die Jungen können's



Marc Márquez: Schnellster trotz Einheits-Elektronik, nur wenig langsamer als beim letztjährigen Test



Maverick Viñales: Zweitbeste Zeit mit alter Elektronik

Von IMRE PAULOVITS

Nach dem Wechsel von Bridgestone zu Michelin und zur Einheits-Elektronik wurden für die ersten Tests eigentlich die Fahrer vorn erwartet, die noch mit Michelin und weniger Elektronik gefahren sind. Doch dann toppten mit Marc Márquez und Maverick Viñales zwei der jüngsten Piloten die Zeitenliste.

Am Dienstag, nach einem Tag Ruhepause, gingen die Piloten allesamt mit ihrem Motorrad aus dem WM-Finale auf die Strecke. Sommerliche Temperaturen und Sonne bescherten zwei arbeitsreiche Testtage, denn es gab genug zu tun. Marc Márquez fuhr schon bald die Bestzeit des Tages. Doch er war auch der Erste, der sich schon nach drei Runden über das Vorderrad hinlegte. Später war klar zu sehen, wie sich sein Bike viel mehr bewegte, man hörte auch ein abgehacktes Stottern beim Beschleunigen. «Am Morgen bin ich noch mit der alten Elektronik gefahren», gab der Weltmeister zu. «Mit der neuen ist alles viel abgehackter, der Slide lässt sich viel schwerer kontrollieren. Da haben wir

noch einige Arbeit vor uns.» Auch sein Kollege Dani Pedrosa, der sowohl das 2015er als auch das 2016er Triebwerk testete, gab zu: «Der Unterschied zwischen den Elektronik-Varianten ist größer als der der Motoren. Die neue Elektronik wirkt sich auf beide schlecht aus.»

Richtig gut gelaunt war nach dem ersten Testtag hingegen Maverick Viñales. «Klar sind die Michelin anders, aber ich habe keine Probleme damit», freute sich der 20-jährige Suzuki-Werkspilot, der sich vor genau einem Jahr erstmals an die MotoGP-Bikes und die Bridgestone-Reifen gewöhnen musste. «Mit dem Vorderreifen lässt sich zwar nicht so in die Kurven hineinbremsen wie mit dem Bridgestone, aber dafür bietet der Michelin-Hinterreifen unheimlich viel Grip. Man muss aufpassen, wenn man das Gas anlegt, dass er dann nicht den Vorderreifen wegschiebt. Aber danach kann man den Slide viel besser kontrollieren, eben weil mehr Grip da ist.»

In das gleiche Horn blies auch Ducati-Werkspilot Andrea Iannone: «Man muss mit den Michelin ganz anders fahren, aber das heißt nicht, dass es schlechter ist», stellte der 26-jährige Italiener fest. Jorge

Lorenzo, dessen Fahrstil die Michelin nach Prophezeiung von Colin Edwards am meisten entgegenkommen sollten, war vorsichtig. «Man muss aufpassen, wie man das Gas anlegt, sonst schiebt es am Kurvenscheitel das Vorderrad weg», gab er zu. «Dazu brauchen die Ingenieure noch Zeit, um die neue Elektronik anzupassen.» Valentino Rossi äußerte sich ähnlich. «Wir müssen noch einiges an der Gewichtsverteilung und der Abstimmung ändern. Ich gebe zu, dass wir etwas in Verzug sind», so der WM-Zweite. Wir haben uns lange auf den WM-Kampf konzentriert, während sich unsere Konkurrenz bereits mit 2016 auseinandergesetzt hat.» Aber ein richtig schlechtes Zeugnis stellte er der

Einheits-Elektronik aus: «Die fühlt sich an wie das, was wir vor acht Jahren gefahren sind.» Aber er gab auch zu: «Vielleicht wird es die Rennen interessanter und spannender machen. Aber die gleichmäßigen Runden wie bisher wird man damit nicht drehen können.»

Schnelle Entwicklung

Was die Zeiten wirklich wert sind, wird man erst in Malaysia sehen. Die meisten sind am zweiten Tag nur mit der neuen Elektronik gefahren, und einige haben erstaunlich schnell gelernt. Márquez markierte wieder die Bestzeit, nur eine Zehntel langsamer als seine Bestzeit vom letztjährigen Test. Dazu fiel auf, dass die Zeiten ab dem vierten Platz allesamt schneller

waren als die aus dem Vorjahr, und das Feld selbst mit dem neuen Material noch näher zusammengerückt ist.

«Es war nicht einfach, und wir sind noch ganz weit weg vom Potenzial der Elektronik», gab Márquez zu Protokoll. «Aber jeder hat die gleichen Probleme mit Reifen und Elektronik, ich kann es kaum erwarten, dass wir beim nächsten Test weiterarbeiten.»

Maverick Viñales, der zwar ebenfalls einen Sturz zu verbuchen hatte, aber mit der Suzuki sensationell schnell war: «Ich muss aber zugeben, dass wir noch mit der alten Elektronik gefahren sind», so der Spanier. «Ich habe dann versucht, sogar in die 1:30 zu fahren, aber das war klar über dem Limit.» ♦

TESTZEITEN MOTOGP / Valencia

Fahrer	Motorrad	1. Tag	2. Tag	Bestzeit
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1:31,551 (47)	1:31,060 (42)	1:31,060-
2. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	1:31,720 (59)	1:31,163 (57)	1:31,163
3. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	1:31,857 (49)	1:31,180 (60)	1:31,180
4. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	1:32,005 (47)	1:31,212 (55)	1:31,212
5. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	1:31,767 (41)	1:31,282 (48)	1:31,282
6. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1:31,911 (54)	1:31,494 (58)	1:31,494
7. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1:32,401 (57)	1:31,498 (65)	1:31,498
8. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP15	1:31,639 (61)	1:31,619 (60)	1:31,619
9. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	1:32,011 (40)	1:31,619 (51)	1:31,619
10. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	1:31,997 (67)	1:31,694 (71)	1:31,694
11. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP15	1:32,442 (47)	1:31,717 (62)	1:31,717
12. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP14	1:32,943 (53)	1:31,796 (49)	1:31,796
13. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP15	1:32,214 (52)	1:31,901 (54)	1:31,901
14. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14	1:32,468 (38)	1:31,937 (62)	1:31,937
15. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP15	1:32,073 (66)	1:31,967 (62)	1:31,967
16. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	1:32,594 (47)	1:32,100 (49)	1:32,100
17. Eugene Laverty (IRL)	Ducati D16 GP14	1:33,253 (46)	1:32,377 (51)	1:32,377
18. Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	1:32,673 (84)	1:32,402 (56)	1:32,402
19. Stefan Bradl (D)	Aprilia RS-GP	1:32,721 (46)	1:32,492 (59)	1:32,492
20. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14	1:33,046 (57)	1:32,510 (48)	1:32,510
21. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	1:33,061 (66)	1:32,847 (52)	1:32,847
22. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP15	-	1:33,568 (6)	1:33,568
23. Takuya Tsuda (J)	Suzuki GSX-RR	1:34,591 (55)	1:33,797 (32)	1:33,797
24. Mike di Meglio (F)	Aprilia RS-GP	-	1:34,372 (21)	1:34,372
25. Nobuatsu Aoki (J)	Suzuki GSX-RR	1:36,338 (24)	1:37,031 (13)	1:36,338



Valentino Rossi: «Die Elektronik ist auf dem Stand von 2007!»

MotoGP

Die ersten Anpassungen



Honda: Um 20 mm längere Schwinge beim 2016er Prototyp



Yamaha: Steckstarter-Anschluss und Drehmoment-Sensor



Yamaha: Tankstützen hinten

Von NEIL SPALDING

Nur Honda und Yamaha hatten 2016er Prototypen dabei, die anderen testeten noch mit den diesjährigen Bikes. Doch alle haben bereits vieles an die Belange der neuen Michelin-Reifen angepasst.

Honda hatte für Márquez und Pedrosa jeweils die Rennmotorräder vom Finale als auch die 2016er Prototypen dabei. Interessant war an diesen vor allem die Schwinge. Diese war etwa 20 mm länger als die im Rennen verwendete. Das mag nicht nach viel klingen, könnte der finalen Anpassung an die Michelin-Reifen aber schon recht nahe

gekommen sein. Beide Piloten hatten auch den alten und den neuen Motor zur Verfügung, der zwar weniger aggressiv ist, wegen der zwei Liter mehr zur Verfügung stehenden Spritmenge für die Rennstrecke trotzdem noch mal an Spitzenleistung zugelegt haben müsste. Für diese zusätzliche Spritmenge hat Honda den Tank unter der Sitzbank an ihrem ganz unteren Ende erweitert. Die Motoren vertrugen sich mit der Einheits-Elektronik nicht sonderlich gut. Wenn Márquez tatsächlich mit ihr die Bestzeit gefahren ist, müssen sie aber im letzten Moment noch etwas gefunden haben.

Bei den Yamaha hat sich weder die Schwingenlänge noch der Radstand verändert. Der einzige

äußere Unterschied war der bereits in Aragón gesehene Einfüllstutzen des Tanks, der nun hinter dem Sitz angebracht ist. Sie haben wahrscheinlich die gesamte zusätzliche Spritmenge unter dem Fahrersitz untergebracht. Da der Michelin-Reifen theoretisch mehr Gewicht auf dem Vorderrad braucht, wäre das unlogisch, aber man kann davon ausgehen, dass im neuen Motor die Teile so umgestaltet wurden, dass er mehr Gewicht auf das Vorderrad bringt.

Die neuen Werksmotoren haben einen Steckstarter und einen Drehmoment-Sensor an der Getriebe-Ausgangswelle – auch diese sah man bereits in Aragón. Dank der neuen Startvorrichtung lässt sich die Rutsch-

kupplung beliebig einstellen, und man braucht keinen Zusatzmechanismus für den Rollenstarter. Auffällig war, dass bei Yamaha weder Rossi noch Lorenzo gestürzt sind. Yamaha scheint auch am zweiten Tag einen großen Schritt bei der Abstimmung der Elektronik gemacht zu haben.

Neues kommt später

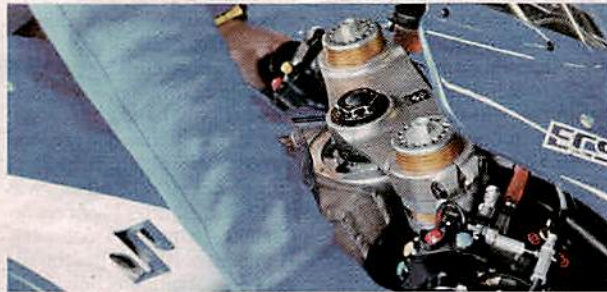
Die anderen Hersteller rückten mit ihren 2015er Bikes aus. Bei Aprilia soll das leichtere, mit einem neukonstruierten Prototypenmotor versehene 2016er Modell für die ersten Frühjahrs-Tests bereit sein. Deshalb haben die Italiener in Valencia mit zurückversetzten Lenkachsen und verlängerten Schwingen an der Gewichtsverteilung gearbeitet.

Ducati ist den gleichen Weg gegangen. Dazu hatten die Roten jede Menge Mess-Equipment an ihren Bikes montiert. Laser-Sensoren maßen die tatsächlichen Abrollumfänge, und mit dreidimensionalen Beschleunigungs-Sensoren wurden die genauen Bewegungen des Motorrads digital aufgezeichnet. Auch hat Ducati mit kleinen Hitze-Sensoren fortlaufend die Reifentemperatur gemessen.

Suzuki testete die neue Software mit zwei Testpiloten, mit den Werksfahrern nur die Reifen. Bei ihren Bikes waren die Lenkachsen zurückversetzt worden und die Radachsen ganz hinten in der Schwinge, um so den maximalen Radstand zu haben. ♦



Honda: Tank unten vergrößert



Suzuki: Lenkachse ganz hinten in der Einstellmöglichkeit



Ducati: Schwingenachse in tiefster Einstellung, Mess-Sensoren

Stefan Bradl

Ratlosigkeit nach zwei Stürzen

Stefan Bradl hatte einige Mühe, sich mit den Michelin-Reifen anzufreunden. Nach zwei Testtagen fehlte ihm noch immer das Gefühl für die Front.

«Es gab hier eine Menge Stürze, und leider war ich an beiden Tagen auch dabei», fasste Stefan Bradl seine Testbilanz zusammen. «Wir sind auch nicht wirklich vorwärtsgekommen, denn das Gefühl, das der Vorderreifen vermittelt, ist nach wie vor

sehr schlecht. Man merkt nur schwer, wenn man am Limit ist, und ruckzuck liegt man im Kies.»

Das Team versuchte, sich dem Problem anzunähern, indem man viel an der Gewichtsverteilung und der Geometrie herumprobiert hat. «Aber leider sind wir damit der Lösung auch nicht nähergekommen, denn es fehlt von Grund auf», war Bradl enttäuscht.

So blieb auch keine Zeit, sich der neuen Elektronik zuzuwen-

den. «Dadurch, dass wir mit dem Reifen beschäftigt waren, auch viele Mischungen probiert haben, kamen wir nicht dazu», so Bradl. «Wir haben aber noch einen Dreitages-Test in Jerez, und da werden wir uns auf die Elektronik fokussieren. Aber es bleibt dort auch noch viel Arbeit mit dem Reifen.»

Bradl zeigte sich ziemlich ratlos und hofft nun, dass er in Jerez neue Erkenntnisse gewinnt, die ins 2016er Bike einfließen können. ♦ IP



Stefan Bradl: Wenig Freude mit dem Michelin-Vorderreifen

MotoGP

Wann herrscht Frieden?



Valentino Rossi: Klare Beschuldigung von Marc Márquez für seinen Titelverlust

Marc Márquez: Der Ex-Weltmeister bleibt bei seinen Ausführungen und will Frieden

Die Stimmung zwischen Valentino Rossi und Marc Márquez ist nach dem WM-Finale in Valencia zu einem Pulverfass geworden. Gibt es eine Chance, dass diese Fehde je wieder beendet wird?

So ein Finale hat es in der Geschichte der Motorrad-WM noch nie gegeben. Dass nach einer spannenden Saison der Titel erst im Finale vergeben wird, gab es oft, und das ist auch das, was sich die Fans wünschen. Aber das Szenario, das es umgeben hat, und das unter den 110.000 Zuschauern und den vielen Millionen vor den Fernsehschirmen für Entsetzen gesorgt hat, war neu.

Während Jorge Lorenzo nach einer fehlerfreien Fahrt als Sieger und Weltmeister abgewunken wurde, Valentino Rossi sich bravurös vom letzten Startplatz auf die vierte Position vorgekämpft hatte, hatte man das Gefühl, dass sich Marc Márquez bewusst zurückhält, um seinem Landsmann zum Titel zu verhelfen – so wie ihn Rossi schon zuvor in Australien und Malaysia beschuldigt hatte. Und so viele Zufälle bei diesen Rennen von Márquez, wie er es in seinen Ausführungen anbrachte, sind einfach schon zu suspect.

Doch viel schlimmer noch als das Finale selbst ist die Aussicht auf das nächste Jahr. Alle werden in der gleichen Konstellation weiterfahren, und da sind Konfrontationen vorprogram-

miert. Zwei Fahrer, die sich auf den Tod nicht ausstehen können, haben uns in der Vergangenheit zwar schon viele unvergessliche Duelle geliefert, doch bei den beiden Ausnahmekämpfern Valentino Rossi und Marc Márquez könnte dies nicht nur in einen sehr unschönen Krieg ausarten, sondern auch gefährlich werden.

Wer hat nun recht?

Für die meisten ist es klar: Márquez ist in Valencia keines seiner üblichen Rennen gefahren. Vor allem, wenn man vergleicht, wie er in Sepang auf Valentino Rossi losging, war seine Fahrt beim Finale nur eine Prozedur. Er beteuert hingegen, dass nicht mehr drin war. «Drei Runden vor Schluss wollte ich angreifen, doch da war eine gelbe Flagge. Eine Runde später kam Pedrosa, wegen ihm war ich auch in der letzten Runde nicht nah genug dran. Und in der letzten Kurve war es zu gefährlich, ich wollte keinen Blödsinn machen», beteuerte er, und

er bleibt bis heute bei dieser Ausführung.

Vergleicht man Valencia mit den Rennen, bei denen Márquez in diesem Jahr auf Abwarten fuhr, hatte er Rossi in Assen sieben Runden vor Schluss attackiert, Lorenzo in Indianapolis vier Runden vor dem Ziel. Zieht man die Rennen der letzten Jahre in Valencia zugrunde, hat es auf dieser Strecke tatsächlich in der MotoGP recht wenig Überholmanöver gegeben. Aber steckte nicht doch was anderes dahinter?

Valentino Rossi war es sonnenklar: «Ich habe es schon am Donnerstag gesagt, wie das Rennen ausgehen wird, und das ist am Sonntag genauso passiert», stellte der Weltmeister nach dem Zieleinlauf klar.

Wessen Interessen?

Ob Márquez tatsächlich schon in Australien vorhatte, sich in die WM-Entscheidung einzumischen, oder ob ihn erst Valentino Rossi provoziert hat, werden wir auch nie erfahren. Doch wenn es

so war, könnte es sein, dass es gar nicht sein gekränktes Ego war, im Kampf gegen Rossi in Argentinien und in Silverstone gestürzt und in Assen ausgetrickst worden zu sein, sondern er angestiftet wurde?

Verschwörungstheorien gibt es genügend. Sicher ist, dass Yamaha, obwohl sie in diesem Jahr alle drei MotoGP-WM-Titel gewonnen haben, durch das, was vorgefallen ist, den größten Verlust hat. Sie können die Titel lange nicht so vermarkten, wie es gebührt, denn es bleibt ein fader Beigeschmack. Doch auch Honda ist bei diesen Beschuldigungen marketingtechnisch ein großer Verlierer. Ganz abgesehen von der gesamten Motorrad-WM, die weltweit einen Ruf verliert.

Wie geht es weiter?

Das Szenario, dass Valentino Rossi nach alledem die Nase voll hat und seinen Rücktritt verkündet, ist sehr unwahrscheinlich. Er selbst hatte es gleich gesagt: «Soll ich mich nun vor

Márquez fürchten? Nein, das werde ich sicher nicht.» An den Testtagen war er bereits voll auf die Technik fokussiert und wollte auch keine Fragen mehr zu 2015 beantworten.

Auch das Verhältnis zu seinem Teamkollegen Jorge Lorenzo ist noch gespannt. Der Mallorquiner hatte sich aber auch nicht besonders geschickt verhalten, als er in Sepang Rossis Disqualifikation forderte und dann vor dem Sportgericht Einspruch gegen dessen Klage einreichte. Gegen ihn hat Rossi aber lange nicht so gewettert, und die beiden haben ihre Fehden schon einmal beilegen können. Teamchef Lin Jarvis sieht die Sache zumindest entspannt und plant keine Änderungen für 2016.

Marc Márquez sah beim Test, wenn er gefragt wurde, wie ein begossener Pudel aus. «Ich wusste, dass ich, egal was ich im Rennen mache, im Fadenkreuz stehen werde. Meine Hand zur Versöhnung ist bereit, ich hoffe, dass ich sie Valentino möglichst bald reichen kann.» ♦ IP



Suspekt: Die brave Prozedur von Márquez hinter Lorenzo...



...war der krasse Gegensatz zum Kampf gegen Rossi in Sepang

Moto2

Lowes und Kent top



Sam Lowes: Vom Gresini-Team und der Kalex beeindruckt

Von IMRE PAULOVITS

Nur sieben Moto2-Fahrer ließen sich beim Test in Jerez die Zeiten nehmen. Sam Lowes war Schnellster, die Kiefer-Neulinge waren erstaunlich gut dabei.

«Wir freuen uns darüber, wie sauber und reibungslos alles abläuft und dass wir keine Probleme und Schwierigkeiten hatten», stapelte Teamchef Stefan Kiefer tief, doch das Grinsen in seinen Augen war nicht zu verkennen. Moto3-Weltmeister Danny Kent, der zwar bereits Moto2-Erfahrung hat, aber die letzten zwei Jahre sich doch nur mit der Feinmotorik des Moto3-Fahrens beschäftigt hat, brannte in Jerez gleich bei seiner ersten Probefahrt mit der Kalex eine

nur zwei Zehntelsekunden langsamere Zeit in den Asphalt als Sam Lowes, der dieses Jahr zu den Allerschnellsten des Moto2-Feldes gehörte!

«Der erste Eindruck nach meinem Comeback in die Moto2-Kategorie war sehr gut», freute sich Kent. «Nach ein paar Runden fühlte ich mich in dieser Klasse wieder wie zu Hause. Am Ende war ich 1,5 Sekunden schneller als 2013 auf dieser Strecke.»

Miguel Oliveira war mit 124 Runden in zwei Tagen sehr fleißig und kam schließlich bis auf 1,2 Sekunden an seinen Teamkollegen heran. «Mein erstes Gefühl ist so gut, obwohl das Bike ganz anders ist als das, was ich aus der Moto3 gewohnt bin. Die Kalex hat mehr Power und ist schwerer, auch die Rei-



Danny Kent: Super-Einstand in Kiefers neuem Moto2-Team

fen in der Moto2 machen einen großen Unterschied, an den ich mich noch gewöhnen muss. Dennoch bin ich glücklich über meine Fortschritte, selbst wenn es für mich in Zukunft noch viel zu lernen gibt.»

Sam Lowes war von seinem Einstand im Gresini-Team und der Kalex ebenfalls angetan.

«Das Team und das Bike haben mich wirklich beeindruckt», so der WM-Vierte. «Vom ersten Moment an habe ich das Potenzial gespürt. Wir haben viel probiert, und ich habe begonnen, das Motorrad zu verstehen.» Dabei drehte der 25-jährige Brite an den zwei Tagen nicht weniger als 167 Runden. ♦

TESTZEITEN MOTO2 / Jerez

Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1. Sam Lowes (GB)	Kalex	1:42,432
2. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	1:42,500
3. Danny Kent (GB)	Kalex	1:42,656
4. Luis Salom (E)	Kalex	1:42,762
5. Miguel Oliveira (P)	Kalex	1:43,874
6. Jesko Raffin (CH)	Kalex	1:44,017
7. Isaac Viñales (E)	Tech3	1:44,834

Moto3

Eingewöhnung für Rookie

Das KTM-Werksteam von Aki Ajo testete in Jerez zwei Tage lang mit seinen beiden Fahrern für die kommende Saison, mit dem 20-jährigen Südafrikaner Brad Binder und dem 16-jährigen hollän-

dischen MotoGP-Rookies-Cup-Sieger Bo Bendsneyder, den 2016er-Moto3-Prototyp der Österreicher.

Die zwei Testtage bei gutem Wetter erfreuten Teamchef Ajo

genauso wie die KTM-Techniker und die Fahrer. Der WM-Sechste Brad Binder legte insgesamt 129 Runden zurück und machte auch Back-to-Back-Vergleiche. «Das Gefühl, das wir während dieser zwei Tage in Jerez an dem Motorrad erarbeitet haben, hat mich wirklich erstaunt», freute sich Binder. «Die 2016er-Saison hätte mit keinem besseren Erlebnis für mich beginnen können. Wir haben hart arbeiten können, und ich denke, wir haben das meiste aus diesen zwei Tagen herausgeholt. Wir haben uns auch deutlich verbessern können. Ich bin sehr zufrieden damit, was die KTM-Techniker für uns entwickelt haben, denn kleinste Veränderungen am Set-up machen sich bereits bemerkbar. Mit meiner Bestzeit bin ich genauso zufrieden wie mit meiner Pace und mit meiner Konstanz.» Binder war mit 1:46,591 in seiner schnellsten

Runde zwei Zehntel schneller als Fabio Quartararos Pole-Position-Zeit beim GP im Mai.

Rookies-Cup-Sieger Bo Bendsneyder fuhr 135 Runden und kam auf eine Bestzeit von 1:47,818. «Die ersten beiden Testtage in meiner Moto3-Karriere sind wirklich super verlaufen», freute sich der Holländer. «Ich habe eine Menge gelernt. Der erste Tag war wirklich hart, weil alles neu war. Am zweiten habe ich dann langsam begriffen, wie das Motorrad funktioniert, und ich habe mich ständig verbessert. Jetzt kenne ich das Bike so einigermaßen und freue mich auf die Fortsetzung in Valencia, einer Strecke, die ich wirklich mag.»

Das Ajo-Team wird also am Montag und Dienstag (nach Redaktionsschluss) in Valencia testen, bevor es dann in die Winterpause geht. ♦ IP



Brad Binder: Bei Tests in Jerez zwei Zehntel unter Pole-Zeit

NACHRICHTEN

Mehr Training statt Operation

MotoGP Eigentlich wollte sich Ducati-Werkspilot Andrea Iannone am 17. November unters Messer legen und seine beim Mugello-Test im Mai ausgereckte linke Schulter operieren lassen. Doch nach der Konsultation von Dr. Porcellini, der die Operation durchgeführt hätte, entschied sich der 26-jährige Italiener gegen die OP. «Ich hatte in der letzten Zeit keine Probleme mehr mit der Schulter. Nach einer OP wäre eine Rekonvaleszenzzeit von drei Monaten nötig gewesen, und das ist definitiv zu spät, um sich ausreichend für die Saison 2016 vorzubereiten», befand Iannone. Er wird dafür im Winter ein spezielles Training machen, um die Schulterregion zu stärken. So kann Iannone auch mit dem Ducati-Werksteam an dem Test in Jerez am 27. November teilnehmen.

Deutschsprachige überholen gut

Moto2/Moto3 Wie zu erwarten war, hat Philipp Öttl den Forever Forward Award von Dunlop gewonnen. Der 19-jährige Deutsche hat sich in 18 GPs insgesamt um 132 Plätze gegenüber seinen Trainingsplatzierungen verbessert! Zweiter wurde Livio Loi mit 21 Punkten weniger, Ana Carrasco kam mit 104 Platzverbesserungen auf P3. Den Award für die Moto2 gewann der Schweizer Rookie Jesko Raffin, der es auf 100 Platzverbesserungen brachte. Raffin ist damit der einzige Moto2-Pilot in Dunlops Top Ten. ♦ IP

KOMPAKT

»» **MotoGP** Casey Stoner wird zu Ducati zurückkehren. Der MotoGP-Weltmeister von 2007 und 2011 konnte von den Bolognesern als Testpilot gewonnen werden. Bis zum 31. Dezember hat er noch einen gültigen Vertrag mit HRC, dann kann er die Testarbeit bei den Italienern aufnehmen. Wildcard-Einsätze sind nicht ausgeschlossen.

»» **MotoGP** Jorge Lorenzo wurde am Donnerstag in Madrid die Sport-Verdienstmedaille überreicht. Am Wochenende wurde er auf Mallorca mit einem Riesenfest empfangen. ♦ IP

Völlig aufgelöst: Seit seinem fünften Titelgewinn schwebt Jorge Lorenzo auf Wolke sieben



Jorge Lorenzo

«Ich habe den Glauben nie verloren»

Zur Person

Jorge Lorenzo

Geburtsdag 4. Mai 1987
Geburtsort Palma de Mallorca (E)
Herkunftsland Spanien

WM-KARRIERE

2002 WM-21. 125GP (Derbi)
2003 WM-12. 125GP (Derbi)
2004 WM-4. 125GP (Derbi)
2005 WM-5. 250GP (Honda)
2006 Weltmeister 250GP (Aprilia)
2007 Weltmeister 250GP (Aprilia)
2008 WM-4. MotoGP (Yamaha)
2009 WM-2. MotoGP (Yamaha)
2010 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2011 WM-2. MotoGP (Yamaha)
2012 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2013 WM-2. MotoGP (Yamaha)
2014 WM-3. MotoGP (Yamaha)
2015 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
61 GP-Siege, 135 Podestplätze

Von IMRE PAULOVITS

Nach einem Zweikampf, der bis zum Finale in Valencia ging, wurde Jorge Lorenzo MotoGP-Weltmeister 2015. Im MSA-Interview erzählt der 28-jährige Spanier über den Weg zu seinem Titel aus seiner Sicht und blickt auf die Zukunft.

Bist du mit den Tests in der letzten Woche so weit zufrieden?
JORGE LORENZO: Ich habe verstanden, wie man die Michelin-Reifen fährt, und wir haben das Bike mit ihnen verbessert. Dafür vermissen wir eine halbe Sekunde bei der Elektronik. Am ersten Tag bin ich zunächst viel mit dem alten Motorrad und der alten Elektronik gefahren, um die Unterschiede zu spüren. Da haben wir uns nur auf die Reifen konzentriert, um zu verstehen, wie man das Setting für sie verändern muss, speziell vorn.

Was ist an der 2016er-Yamaha M1 neu?

Das Motorrad, das ich in Valencia gefahren bin, war mehr oder weniger gleich mit dem, das wir in Aragón getestet hatten. Es wurde bereits für die Erfordernisse der Michelin-Reifen vorbereitet. Der Tank ist jetzt noch mehr unter dem Sitz.

Hast du nach den Valencia-Tests noch Ideen, was noch geändert werden müsste?

Nach den Tests ist meine größte Sorge die Elektronik, die eine halbe Sekunde langsamer ist als die letzte, die wir hatten. Die Hälfte des Problems, das wir mit dem Michelin-Vorderreifen hatten, haben wir gelöst, für die andere Hälfte müssen wir auch sehen, ob Michelin noch etwas ändert, oder ob es bei uns liegt, das Bike und das Setting anzupassen.

Welches Gefühl hast du mit den Michelin-Reifen?

Hinten haben sie sehr viel Grip, mehr als die Bridgestone hatten. Vorne kann man aber auf der Bremse nicht pushen wie bisher. Auch muss man aufpassen, wenn man in maximaler Schräglage das Gas öffnet, dass der Hinterreifen dann nicht den vorderen wegdrückt und dieser einklappt. Man kann deshalb weniger in Schräglage verweilen und muss weniger aggressiv fahren.

Habt ihr während der zwei Testtage etwas an der Elektronik machen können?

Ich bin den zweiten Tag nur mit der Einheitssoftware gefahren. Am ersten Tag hatten wir sie mit unserer bisherigen verglichen, um herauszufinden, in welchen Kurven und in welchem Bereich die neue Elektronik Probleme aufwirft. Die Techniker haben sich in der Nacht der Probleme angenommen, angesehen, wo das Motorrad in welcher Kurve ist, und es wurde für den zweiten Tag auch wesentlich besser. Aber es wird

wohl noch eine Zeit brauchen, bis wir auf dem Stand wie die letzte Elektronik sind.

Wo liegen noch die Probleme? Speziell die Wheelie-Kontrolle ist nicht konstant genug. Dazu unterstützt dich die neue Elektronik nicht so wie unsere alte. Das Bike slidet mehr, und es bewegt sich viel mehr. In diesen drei Bereichen müssen wir uns noch verbessern.

Macht es dir keine Sorgen, dass Honda und

«Ich bin stolz auf die Leistung von mir und dem Team.»

JORGE LORENZO

Ducati noch einmal in Jerez testen werden und Yamaha nicht?

Ich hatte selbst gefragt, warum sie auf diesen Test verzichten, sie haben mir gesagt, dass sie sich lieber auf die Tests 2016 konzentrieren. Vielleicht werden wir uns über das Thema noch einmal unterhalten.

Wie blickst du jetzt, wo die Saison und die Tests vorbei sind, auf deinen Titel zurück?

Ich muss einfach auf dem Boden bleiben. Ich habe jetzt einige Monate, um ihn zu genießen und zu feiern. Ich halte es in großen Ehren, was wir erreicht haben. Weil es sehr schwierig ist, so viele Punkte wieder aufzuholen, nicht aufzugeben, und in den entscheidenden Momenten fokussiert zu sein – bei all dem Druck, der dabei auf einem lastet. Aber es war sicher nicht die beste Saison meiner Karriere. Ich war nicht konstant genug, und wir haben Fehler gemacht wie in Misano. So haben wir 2010 mehr Punkte gemacht. Aber es war viel Drama dabei, in den letzten Rennen wurde es für mich und Valentino zunehmend schwieriger. In 17 Rennen konnte ich nie die WM-Führung übernehmen, sondern nur einmal punktgleich auf Valentino aufholen. Erst im letzten, entscheidenden Moment ist es mir gelungen. Das war dann sehr emotional, ich war sehr stolz – auch auf mein Team und auf alle, die mir diesen Titel ermöglicht haben. Yamaha hat alle möglichen Titel in diesem Jahr gewonnen und das bestmögliche Motorrad gebaut. Ich bin sehr stolz darauf, ein Teil dieses Teams zu sein.

Aber es war ein schwieriges Jahr. Vor allem der Start war sehr schwierig. In den ersten drei Rennen hatten wir das Potenzial, aber aus unterschiedlichen Gründen kamen wir nie auf das Podest. In Katar hatte ich ein Problem mit dem Helm, in Austin war ich nicht perfekt

und in Argentinien hatten wir Probleme mit den Reifen. Da hatte ich schon 29 Punkte Rückstand, aber in Jerez fand ich das Gefühl wieder und gewann dann vier Rennen hintereinander. Es hat dann aber wieder Rennen gegeben, wo ich im Training gut war, es aber dann im Rennen nicht umsetzen konnte. Speziell im Regen. In Misano habe ich dann

noch einmal viele Punkte eingebüßt. Aber all diese Punkte konnten wir zum Glück zum Schluss wieder aufholen. Das letzte Rennen wurde eines der härtesten meines Lebens. Ich

hatte viel Druck, und so war es ein sehr langes Rennen. Marc war zunächst eine halbe Sekunde hinter mir, kam zum Schluss aber näher, und auch Dani Pedrosa ist in den letzten Runden sehr stark geworden. Dazu war mein Reifen am Ende. Zum Schluss habe ich den Sieg und den Titel einfahren können und bin sehr glücklich, fünffacher Weltmeister zu sein. Dabei bin ich stolz darauf, dass ich bei meinen Titeln Valentino, Casey und Marc schlagen konnte, die schwierigsten Gegner, die ich in meiner Karriere hatte. Sie sind, denke ich, die drei besten Fahrer des 21. Jahrhunderts, und gegen sie gewonnen zu haben, macht mir die Titel besonders wertvoll.

Es wurde viel darüber geredet, dass Marc Márquez dir in den letzten Rennen geholfen hat. Glaubst du, dass dies den Wert deines Titels abwertet?

«Die Zeit sollte auch bei uns alle Wunden heilen.»

JORGE LORENZO

Jeder, der etwas von Motorrädern versteht, sollte meinen Wert als Fahrer und meinen Wert als Weltmeister kennen. Und sie sollten wissen, was ich hier erreicht habe. Natürlich werden die, die Valentino unterstützen, nie glücklich über den Ausgang der Weltmeisterschaft sein, aber ich denke, einer mit meiner Statistik in diesem Jahr hat den Titel verdient.

Was war die größte Schwierigkeit bei deiner Aufholjagd auf Valentino Rossi?

In Momenten der Niederlage nicht unterzugehen. Auch dann immer noch an mich selbst zu glauben und die Gegebenheiten richtig zu deuten. Wie in Katar, als wir das Potenzial zum Sieg hatten, und den folgenden zwei Rennen. Oder als es bei drei Rennen hinter-

einander nur am Sonntag geregnet hat und ich zuvor im Trockenen die beste Pace hatte. Da war es schon schwer, weiter an den Titel zu glauben. Besonders im Wissen um die Qualitäten von Valentino und dass er keine Fehler macht und immer auf das Podest fährt. Aber ich habe die ganze Zeit dran geglaubt, über die ganzen Tage, Wochen und Monate, und zum Schluss war alles perfekt: Das Bike ging bei den letzten Rennen von Freitag bis zum Sonntag perfekt, und dafür muss ich mich bei Yamaha und meinem Team bedanken. Zum Schluss haben wir es gemacht, wir sind Weltmeister geworden, und ich denke, wir haben es verdient.

Hast du bei dem Druck von Márquez im letzten Renndrittel in Valencia nicht daran gedacht, dich mit dem zweiten Platz zufriedenzugeben?

Mein Ziel war klar der Titel und dafür so lange an der Spitze zu bleiben, wie es nur geht. Deshalb habe ich so lange gepusht, wie es nur ging. Ich wusste auch gar nicht, wie viele Runden noch zu fahren sind, weil ich mein Board und mein Display nicht immer sehen konnte.

Du hast mal erzählt, dass du 2009 Sophrologie studiert hast, um zu lernen, wie man sich beruhigt. Hast du das auch in diesem Jahr getan?

Sophrologie ist eine Art Meditation, ich habe es damals studiert, aber nicht weiter. Aber ich habe die Atemübungen und die Dinge, wie man sich beruhigt, seither immer weiter gemacht. Und natürlich habe ich sie auch in Valencia angewandt, denn der Druck

und die Anspannung waren sehr groß, und ich musste so viel meiner Energie wie möglich für das Fahren erhalten. Und wenn du nervös bist, verbrauchst du unnötig Energie. Ich habe aber auch andere Dinge gelernt, zum Beispiel wie man Angst überwindet und aggressiver wird. All dies gehört eben dazu, wenn man gegen die besten bestehen will. **Glaubst du, dass Ihr die zum Schluss angespannte Situation mit Valentino Rossi hinter euch lassen könnt?**

Man sagt, die Zeit heile alle Wunden. Mal sehen, wie das bei uns sein wird. Ein sehr schwieriges und konkurrenzstarkes Jahr ist zu Ende gegangen, jetzt beginnt eine neue Ära mit anderen Reifen, neuer Elektronik und vielleicht unterschiedlichen Leistungen bei den einzelnen Fahrern. Wir hoffen, dass in Zukunft alle im Paddock Respekt und ein gutes Verhältnis zueinander haben werden. Ich kann verstehen, dass Valentino zuletzt frustriert war, und ich denke, dass vieles von dem, was er gesagt hat, daraus resultierte. ♦



Auslaufrunde in Valencia: Rossi winkt nur, Lorenzo lässt sich feiern



5 TIMES WORLD CHAMPION

2006 2012 2015 2010 2007



Fünffacher Weltmeister: Lorenzo mit Doubles in seinen WM-Outfits



Lorenzo und Márquez auf dem Podest: Spanier zum Titel verholfen?

MotoGP-Statistik 2015

Lorenzo mit starkem Endspurt

MOTOGP / Saisonstatistik 2014



Fahrer	Fahrzeug/Team	gestartet	gewertet	gepunktet	Startplatz	gesamt pro Rennen	Katar	Americas	Argentinien	Spanien	Frankreich	Italien	Katalonien	Niederlande	Deutschland	Indianapolis	Tschechien	Großbritannien	San Marino	Aragón	Japan	Australien	Malaysia	Valencia
1. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha Factory Racing	18	17	17	2.9	330 18.3	4	4	5	1	1	1	1	3	4	2	1	4	NC	1	3	2	2	1
2. Valentino Rossi (I)	Yamaha Factory Racing	18	18	18	5.7	325 18.1	1	3	1	3	2	3	2	1	3	3	3	1	5	3	2	4	3	4
3. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	18	12	12	2.4	242 13.4	5	1	NC	2	4	NC	NC	2	1	1	2	NC	1	NC	4	1	NC	2
4. Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Team	15	15	14	4.3	206 13.7	6	-	-	-	16	4	3	8	2	4	5	5	9	2	1	5	1	3
5. Andrea Iannone (I)	Ducati Team	18	18	15	5.1	188 10.4	3	5	4	6	5	2	4	4	5	5	4	8	7	4	NC	3	NC	NC
6. Bradley Smith (GB)	Monster Yamaha Tech 3	18	18	18	8.3	181 10.5	8	6	6	8	6	5	5	7	9	6	7	7	2	8	7	10	4	6
7. Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	18	15	15	7.0	162 9.0	2	2	2	9	3	NC	NC	12	NC	9	6	3	8	5	5	13	NC	7
8. Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda MotoGP	18	13	13	7.0	125 6.9	7	7	3	4	NC	NC	NC	6	7	8	NC	NC	11	7	6	7	5	9
9. Pol Espargaró (E)	Monster Yamaha Tech 3	18	13	13	9.3	114 6.3	9	NC	8	5	7	6	NC	5	8	7	8	NC	NC	9	NC	8	9	5
10. Danilo Petrucci (I)	Octo Pramac Racing Ducati	18	16	16	11.6	113 6.3	12	10	11	12	10	9	9	11	9	10	10	2	6	NC	NC	12	6	10
11. Aleix Espargaró (E)	Team Suzuki Ecstar	18	15	15	7.6	105 5.8	11	8	7	7	NC	NC	NC	9	10	14	9	9	10	6	11	9	7	8
12. Maverick Viñales (E)	Team Suzuki Ecstar	18	16	16	10.6	97 5.4	14	9	10	11	9	7	6	10	11	11	NC	11	14	11	NC	6	8	11
13. Scott Redding (E)	Estrella Galicia 0,0 MarcVDS Honda	18	15	15	13.4	84 4.7	13	NC	9	13	NC	11	7	13	NC	13	12	6	3	12	10	11	11	15
14. Yonny Hernández (COL)	Octo Pramac Racing Ducati	18	13	12	12.4	56 3.1	10	NC	NC	10	8	10	NC	14	12	12	11	NC	NC	10	14	17	12	13
15. Team Héctor Barberá (E)	Avintia Racing Ducati	18	17	11	15.3	33 1.8	15	12	13	14	13	16	NC	13	15	16	13	18	16	9	16	13	16	16
16. Álvaro Bautista (E)	Aprilia Racing	18	18	14	17.6	31 3.4	15	19	15	15	15	14	10	17	14	18	13	10	15	13	16	14	15	14
17. Loris Baz (F)	Forward Racing Yamaha	17	14	7	19.6	28 1.6	22	17	14	NC	12	12	13	15	19	-	15	16	4	17	NC	18	NC	19
18. Stefan Bradl (D)	Forward Racing/Aprilia Racing	17	12	4	15.4	17 1.0	16	NC	15	16	NC	8	NC	-	20	14	NC	16	18	18	21	10	18	
19. Jack Miller (AUS)	LCR Honda MotoGP	18	11	6	19.3	17 0.9	NC	14	12	20	NC	NC	11	NC	15	NC	19	NC	12	19	NC	15	17	21
20. Nicky Hayden (USA)	Aspar MotoGP Team Honda	18	15	4	19.3	16 0.9	17	13	16	17	11	NC	NC	16	16	16	17	12	17	15	13	NC	16	17
21. Michele Pirro (I)	Ducati Team	3	2	2	8.0	12 4.0	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	NC	-	-	-	-	12
22. Eugene Laverty (GB)	Aspar MotoGP Team Honda	18	15	3	20.8	9 0.5	18	16	17	18	14	15	12	NC	17	19	NC	17	19	14	17	19	19	NC
23. Katsuyuki Nakasuga (J)	Yamaha Factory Racing	1	1	1	15.0	8 8.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-
24. Mike di Meglio (F)	Avintia Racing Ducati	18	14	3	20.3	8 0.4	19	NC	18	22	NC	16	14	18	NC	17	18	14	13	20	15	20	18	NC
25. Hiroshi Aoyama (J)	AB Motoracing Ducati	4	1	1	17.7	5 1.2	-	11	NC	NC	-	-	-	-	NC	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26. Takumi Takahashi (J)	Honda Racing	1	1	1	19.0	4 4.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-
27. Toni Elias (E)	Forward Racing Yamaha	6	6	1	23.8	2 0.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	-	-	-	21	20	22	14	20
28. Alex de Angelis (RSM)	E-Motion Ioda Racing Team	15	9	2	24.3	2 0.1	20	18	22	21	17	NC	15	NC	18	21	NC	15	NC	NC	NS	-	-	-

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

Meiste Pole-Positionen

1. Marc Márquez	8
2. Jorge Lorenzo	5
Valentino Rossi	1
Dani Pedrosa	1
Andrea Iannone	1
Andrea Dovizioso	1
Aleix Espargaró	1

Bester Startplatz

1. Marc Márquez	Pole-Position (8)
2. Jorge Lorenzo	Pole-Position (5)
Valentino Rossi	Pole-Position (1)
Dani Pedrosa	Pole-Position (1)
Andrea Iannone	Pole-Position (1)
Andrea Dovizioso	Pole-Position (1)
Aleix Espargaró	Pole-Position (1)
8. Maverick Viñales	2. Startplatz (1)
9. Cal Crutchlow	4. Startplatz (4)
Pol Espargaró	4. Startplatz (2)

BMW M Award (Startplatz-Wertung)

1. Marc Márquez	365
2. Jorge Lorenzo	323
3. Andrea Iannone	222
4. Valentino Rossi	214
5. Dani Pedrosa	212
6. Andrea Dovizioso	188
7. Aleix Espargaró	176
8. Cal Crutchlow	167
9. Bradley Smith	138
10. Pol Espargaró	127

Meiste Siege Fahrer

1. Jorge Lorenzo	7
2. Marc Márquez	5

3. Valentino Rossi	4
4. Dani Pedrosa	2

Meiste Siege Teams

1. Movistar Yamaha MotoGP	11
2. Repsol Honda Team	7

Schnellste Rennrunden Fahrer

1. Marc Márquez	7
2. Jorge Lorenzo	6
3. Valentino Rossi	4
4. Andrea Iannone	1

Schnellste Rennrunden Teams

1. Movistar Yamaha MotoGP	10
2. Repsol Honda Team	7
3. Ducati Racing	1

Meiste Podestplätze Fahrer (1./2./3.)

1. Valentino Rossi	15 (4/3/8)
2. Jorge Lorenzo	12 (7/3/2)
3. Marc Márquez	9 (5/4/-)
4. Dani Pedrosa	6 (2/2/2)
5. Andrea Dovizioso	5 (-/3/2)
6. Andrea Iannone	3 (-/1/2)
7. Bradley Smith	1 (-/1/-)
Daniilo Petrucci	1 (-/1/-)
9. Cal Crutchlow	1 (-/1/1)
Scott Redding	1 (-/1/1)

Meiste Podestplätze Teams (1./2./3.)

1. Movistar Yamaha	37 (11/6/10)
2. Repsol Honda Team	15 (7/6/2)
3. Ducati Racing	8 (-/4/2)
4. Octo Pramac Racing	1 (-/1/-)
Monster Yamaha Tech 3	1 (-/1/-)

6. LCR Honda MotoGP	1 (-/1/1)
Estrella Galicia Marc VDS	1 (-/1/1)

Meiste Führungsrounden Fahrer

1. Jorge Lorenzo	274
2. Marc Márquez	86
3. Valentino Rossi	50
4. Dani Pedrosa	27
5. Andrea Dovizioso	10
6. Bradley Smith	1

Meiste Führungsrounden Teams

1. Movistar Yamaha MotoGP	324
2. Repsol Honda Team	113
4. Ducati Team	10
3. Monster Yamaha Tech 3	1

Meiste Rennkilometer

1. Valentino Rossi	2108
Bradley Smith	2108
3. Jorge Lorenzo	2075
4. Maverick Viñales	2018
5. Álvaro Bautista	1990
6. Héctor Barberá	1986
7. Danilo Petrucci	1960
8. Eugene Laverty	1933
9. Nicky Hayden	1867
10. Aleix Espargaró	1866

Meiste Trainingskilometer

1. Bradley Smith	7871
2. Valentino Rossi	7732
3. Pol Espargaró	7423
4. Scott Redding	7382
5. Andrea Iannone	7338
6. Danilo Petrucci	7230

7. Marc Márquez	7199
8. Cal Crutchlow	7101
9. Álvaro Bautista	7085
10. Jorge Lorenzo	7071

WM-Endstand Hersteller

1. Yamaha	407
2. Honda	355
3. Ducati	256
4. Suzuki	137
5. Aprilia	36
6. Yamaha Forward	35
7. ART	2

WM-Endstand Teams

1. Movistar Yamaha MotoGP	655
2. Repsol Honda Team	453
3. Ducati Team	350
4. Monster Tech3 Yamaha	295
5. Team Suzuki Ecstar	202
6. Octo Pramac Racing	169
7. LCR Honda MotoGP	142
8. Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	84
9. Avintia Racing	41
10. Forward Racing	39
11. Aprilia Racing Team Gresini	39
12. Aspar MotoGP Team	25
13. E-Motion Ioda Racing Team	2



Márquez, Lorenzo, Pedrosa: Spanien besiegte im Finale Italien

MOTORSPORT
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

Die 155-teilige Box aus dem Hause Brüder Mannesmann Werkzeuge bietet Ihnen alle wichtigen Werkzeuge, besonders übersichtlich sortiert in einem aus stabilem Stahlblech gefertigten Koffer. Unter dem Klappdeckel sind alle gängigen Schraubwerkzeuge und Feinmechaniker-Zangen.

Inhalt: Schraubendreher und Zangen, kompletter Steckschlüsselsatz, Hammer, Bandmaß, Universalband, Rollgabelschlüssel, Kleinsensortiment, Stab-Akkuschrauber mit einem reichhaltigen Bitsortiment u.v.m.

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.



GRATIS

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1395485

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl. MwSt. und Versand. Mein Geschenk, die **MANNESMANN-Werkzeugbox**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte 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 DE77ZZ00000004985, 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. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: **MOTORSPORT aktuell** AboService, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum _____ Unterschrift _____

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

Moto3-Junior-WM/Moto2-EM

Italien schlägt zurück



Moto2-Meister Pons (Kalex) vor Mahias auf der Transformers

Vor einer Woche verlor Valentino Rossi beim MotoGP-WM-Finale das Duell gegen Jorge Lorenzo und die spanische Phalanx. Am vergangenen Sonntag luchste dafür sein Schützling Nicolò Bulega den iberischen Jungstars den Moto3-Junior-WM-Titel ab.

25000 Zuschauer ließen sich das Finale der Junior-WM 2015 in Valencia nicht entgehen. Verständlich, denn immerhin hatten vor den beiden letzten Rennen noch vier Fahrer Chancen auf den Titel: Leader Nicolò Bulega aus Italien und das spanische Trio Aron Canet, Alberto Arenas und Joan Mir (der nächstjährige Leopard-Pilot war bereits auf KTM und nicht auf Honda am Start). Das erste Rennen musste bereits nach einer Runde abgebrochen werden und wurde danach über die Sprintdistanz von nur 9 Runden neu gestartet. Arenas gewann hauchdünn vor Mir und machte damit Punkte auf Bulega gut, der «nur» als Vierter ins Ziel

kam. Doch der VR46-Pilot blieb ruhig, er wusste, dass er vor dem letzten Rennen immer noch 13 Punkte voraus lag. Canet hatte nach einem Sturz nur noch schlechte Karten bei der anstehenden Titelentscheidung.

Mir, Arenas, Lorenzo Dallaporta, Canet und Bulega preschten dem Feld im allesentscheidenden Finale bald auf und davon. Bulega verrichtete viel Führungsarbeit, die anderen vier folgten dichtauf. Dallaporta und Mir stürzten in der letzten Kurve der letzten Runde, während Bulega bei den Angriffen von Arenas und Canet nicht allzu viel Gegenwehr bot. Der Italiener wusste, dass ihm der dritte Platz locker für den Titel reichen und dass ihm Übervater Valentino Rossi dafür ewig dankbar sein würde.

Moto2: WM-Pilot Vierge vorn

Moto2-GP-Pilot Xavi Vierge holte mit der Tech3 in Valencia zwei weitere Siege. Er setzte sich im ersten Rennen im Finale klar gegen Gesamtleader Ed-



Moto3-Champion Bulega

gar Pons (Kalex) durch, der angesichts des Titelkampfs Vierge in Ruhe ließ und den Abstand zum drittplatzierten Lucas Mahias auf der futuristischen Transformers kontrollierte.

Pons (Kalex) ging im Hinblick auf die Titeljagd auch im zweiten Rennen keine Risiken



VR46-Pilot Nicolò Bulega

ein. Während Vierge auf und davon zog, drehte Pons auf Rang 2 allein seine Runden und fuhr den Titel sicher nach Hause. Kalex räumte zwar den Moto2-Titel ab, aber dahinter folgen gleich zwei französische Tech3-Bikes (Xavi Vierge und Alan Techer). ♦ ML

MOTO3-JUNIOR-WM / MOTO2 / Resultate

Valencia/E, 14./15. November 2015, Wetter: schön, trocken.

Moto3, 1. Lauf: 1. Albert Arenas (E/Husqvarna), 9 Runden in 15:11,087 min; 2. Joan Mir (E/KTM) +0,007; 3. Ayumu Sasaki (J/Honda) +0,731; 4. Nicolò Bulega (I/KTM) +1,291; 5. Jaume Masia (E/Honda) +6,104; – 14. Max Kappler (D/FTR-Honda); 18. Christoph Beinlich (D/KTM)

Moto3, 2. Lauf: 1. Arenas, 18 Runden in 30:20,692; 2. Aron Canet (E/Honda) +0,522; 3. Bulega +0,885; 4. Tony Arbolino (I/KTM) +6,636; 5. Rory Skinner (GB/FTR-KTM) +6,591; – 21. Kappler; 28. Beinlich.

Endstand nach 13 Rennen: 1. Bulega 189 Punkte; 2. Arenas 185; 3. Canet 176; 4. Mir 153; 5. Masia 107; 6. Pawi 99; 7. Bendsneyder 93; 8. Valtulini 81. – Ferner: 24. Kappler 13.

Moto2: 1. Xavi Vierge (E/Tech3), 13 Rdn. in 20:55,937; 2. Edgar Pons (E/Kalex) +0,472; 3. Lucas Mahias (F/Transformers) +9,208; 4. Steven Odendaal (ZA/Kalex); 5. Alan Techer (F/Tech3); – 20. Max Enderlein (D/Kalex); 23. Marcel Brenner (CH/H43);

Moto2, 2. Lauf: 1. Vierge, 19 Rdn. in 30:36,430; 2. Pons +11,574; 3. Tetsuta Nagashima (J/Kalex) +17,998; 4. Techer; 5. Eric Granado (BR/Kalex); – 12. Thomas Gradinger (A/FTR); 25. Brenner.

Endstand nach 11 Rennen: 1. Pons 237; 2. Vierge 226; 3. Techer 133; 4. Odendaal 119; 5. Marini 115; – 11. Pittet 33; 19. Nekvasil 18; 24. Gradinger 10; 28. Brenner 3; 29. Enderlein 2; 30. Frossard 2; 32. Buchner 1

NACHRICHTEN

Tim Georgi: ein Fahrer auf zwei Hochzeiten

IDM Moto3 Das sächsische Freudenberg Team plant nach den zwei in 2015 gehaltenen IDM-Titeln vorerst mit Moto3-Standard-Sieger Tim Georgi weiter. Der 15-jährige Berliner wird mit einer KTM zukünftig in der Junior-WM antreten und die Saison komplett absolvieren. Die Freudenbergs werden Georgi in den nächsten Tagen zusätzlich auch wieder in der IDM einschreiben. «Ob wir dort wirklich fahren, hängt davon ab, ob es genügend Fahrer und Konkurrenz gibt.»

Neukirchner buchbar, aber unter der Haube

IDM Superbike Yamaha-Pilot Max Neukirchner ließ am Wochenende einen befreundeten TV-Produzenten auf die Rennstrecke nach Portimao einfliegen und einen Werbetrailer drehen. Neukirchner will im Winter vermehrt sein Projekt des professionellen Rennstreckentrainings vermarkten. «Man kann mich für Veranstaltungen buchen. Neben dem reinen Training geht es um die generelle Sicherheit auf dem Motorrad.» Privat hat Neukirchner vorgesorgt. Beim Tauchen im Oktober in Ägypten machte der 32-Jährige seiner langjährigen Freundin Stephanie beim Candle-Light-Dinner an der Strandbar einen Heiratsantrag. Sie hat ja gesagt. Wunschtermin für die Trauung: 7.6.2016, angelehnt an die Startnummer 76. ♦ AWI

IDM Superbike / Superstock

Daemen mit erster Garnitur

Dass der IDM-Superbike-Champion Markus Reiterberger in die Superbike-WM wechselt, ist beschlossene Sache. Als Manager und Vertrauensperson nimmt er seinen bisherigen IDM-Teamchef Werner Daemen in die neue Althea-BMW-Crew mit. Damit wird Daemen oft unterwegs sein. Sein IDM-Team hält der Belgier dennoch weiter am Laufen und er hat auch nach der Ära Reiterberger Neuverpflichtungen allererster Sahne am Start.

In der IDM Superbike ranken sich die Gerüchte um Mathieu Gines, den Superstock 1000-Gewinner von 2015. Der Franzose machte bereits nach dem Sai-

sonfinale kein Hehl daraus, neben der Langstrecken-WM seine weitere siegreiche Zukunft in der IDM zu sehen. Im Van-Zon-Remeha-BMW-Team wären die Voraussetzungen opti-



Gines: IDM Superbike, BMW?

mal, nur müsste Gines dafür die Marke wechseln. Im Moment hat er noch einen Werksvertrag mit Yamaha. Neben Gines ist der schon als Inventar geltende Bastien Mackels als zweiter Su-

perbiker im Gespräch. In der IDM Superstock 1000 hat Daemen nach Marco Nekvasil den nächsten Deal gemacht. IDM-Supersport-Meister Jan Bühn hat für 2016 angedockt. ♦ AWI



Superstock 1000: Supersport-Meister Jan Bühn wechselt zu BMW

KOMPAKT

»» ADAC Dirk Geiger aus Mannheim wurde am Wochenende bei der ADAC Sport Gala zum Junior-Motorsportler des Jahres ausgezeichnet. Der 13-Jährige gewann den ADAC Junior Cup powered by KTM. Es ist sein fünfter Titel in sechs Jahren. Geiger kommt aus dem eigenen Nachwuchsstall, denn er ist Förderpilot der ADAC Stiftung Sport.

»» IDM Supersport Wenn er das Geld aufbringen kann, steigt IDM Moto3 GP-Champion Jonas Geitner in die 600er-Klasse auf. Für eine Moto3-Anschluss-Karriere in der Junior-WM ist er mittlerweile zu groß gewachsen. ♦ AWI

ADAC SX-Cup Stuttgart

Gewonnen für Frankreich

Von THORSTEN HORN

Nur eine Woche nach dem Supercross in Leipzig erlebte Stuttgart den Auftakt zum ADAC SX-Cup 2015/2016. Gregory Aranda gewann erneut alles, was es zu gewinnen gab.

An beiden Abenden gewann der Franzose alle seine Läufe in-

klusive der Finals, wobei das Wie besonders beeindruckend war. Nach der ersten Kurve lag der Kawasaki-Pilot meist weit zurück, drehte danach richtig auf und gewann die Rennen sogar mit Vorsprung. «An den Starts muss ich noch arbeiten, denn Überholen ist immer auch mit Risiko verbunden. Den Zuschauern hat es sicherlich gefallen, aber ich könnte darauf ver-

zichten», meinte der Cup-Sieger der letzten beiden Jahre.

Thury am Freitag Fünfter

Nach den Gräueltaten von Paris, einem emotionalen Opening und Arandas neuerlichem Triumphzug sagte er: «Heute wollte ich für Frankreich unbedingt gewinnen.» US-Boy Austin Politelli war an beiden Abenden die zweitstärkste Kraft.

Dominique Thury nahm am Freitag alle Hoffnungsläufe mit und wurde im Finale hervorragender Fünfter. Tags darauf brachte er sich mit einem Sturz im Last-Chance-Race um die Früchte seiner Arbeit.

Die SX2-Klasse entschied der Spanier Iker Larrañaga für sich. Mit den Tagesrängen 4 und 2 vertrat Stephan Büttner die deutschen Farben überaus würdig. ♦

ADAC SUPERCROSS-CUP / Resultate

Stuttgart: 13./14. November 2015, 1. Lauf ADAC Supercross-Cup.

SX1-Finale Freitag: 1. Gregory Aranda (F), Kawasaki; 2. Austin Politelli (USA), Yamaha; 3. Jace Wayne Owen (USA), Suzuki; 4. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki; 5. Dominique Thury (D), KTM; 6. Ben LaMay (USA), Yamaha; 7. Sullivan Jaulin (F), Suzuki; 8. Matteo Bonini (I), KTM; 9. Charles Lefrançois (F), Suzuki; 10. Harri Kullas (SF), KTM

SX1-Finale Samstag: 1. Aranda; 2. Politelli; 3. LaMay; 4. Kyle Chisholm (USA), Kawasaki; 5. Neugebauer; 6. Kullas; 7. Owen; 8. Ryan Breece (USA), Honda; 9. Clermont; 10. Lefrançois

SX2-Tageswertung Freitag: 1. Carlos Macanas (E) Kawasaki (1-5); 2. Iker Larrañaga (E), KTM (6-1); 3. Kade Walker (CAN), Suzuki (4-2); 4. Stephan Büttner (D), Yamaha (2-4); 5. Julien Lebeau (F), Honda (3-6); 6. Paul Coates (GB), Kawasaki (7-3); 7. Moritz Schittenhelm (D), KTM (5-10); 8. Anthony Bourdon (F), Kawasaki (9-7)

SX2-Tageswertung Samstag: 1. Larrañaga (1-1); 2. Büttner (2-3); 3. Walker (3-4); 4. Lebeau (5-5); 5. Macanas (4-7); 6. Coates (0-2); 7. Jensen (8-6)

Stand SX1: 1. Aranda, 50 Punkte; 2. Politelli 40; 3. LaMay 26; 4. Owen 25; 5. Neugebauer 24; 6. Kullas 16; 7. Jaulin 14; 8. Chisholm 13

Stand SX2: 1. Larrañaga, 42, 50 Punkte; 2. Büttner 34, 50; 3. Walker 31; 4. Macanas 29; 5. Lebeau 24; 6. Coates 22,50; 7. Jensen 16; 8. Bourdon 13

Nächstes Rennen: 20./21.11.2015, München Internet: www.supercross-stuttgart.de



Beachtliche Ergebnisse: Dominique Thury war bester Deutscher

Supercross Lille

US-Boy erbt «Königstitel»

Trotz der vorangegangenen Terroranschläge in Paris kamen 42.000 Zuschauer zum 200 Kilometer weiter nördlich ausgetragenen Supercross und sahen Weston Peick als «König von Lille».

James Stewarts Start beim Supercross-WM-Auftakt im Januar 2016 sollte nicht in Gefahr sein, obwohl der Ex-Weltmeister sich in Lille das rechte Fußgelenk anschlug. Der 29-Jährige stürzte erstmals im Halbfinale am Samstag; am Sonntag verzichtete «Bubba» auf einen Start.

In Abwesenheit des Suzuki-Favoriten dominierte Yamaha am ersten Tag. Weston Peick übernahm die Führung im Samstagfinale in Runde 2 von Shaun Simpson und verteidigte sie bis ins Ziel – trotz einer harten Attacke von Markenkollege Cooper Webb in den letzten Runden. Peick: «Es war schwer, locker zu fahren, und Cooper hat schnell aufgeholt. Trotz Berührungen lief aber alles fair.»

Brian Hsu auf dem Podium

Christophe Pourcel wirkte in seinem Sonntags-Halbfinale lustlos,

aber das Husqvarna-As zauberte eine Fabelrunde in der Superpole und führte das Finale vom Start bis ins Ziel an. Seine Jäger Webb und Malcolm Stewart gingen beide bei der Aufholjagd zu Boden, und Peick erbt Platz 2 und den Titel «König von Lille».

Valentin Guillod fuhr zwei starke Rennen, blieb im Sattel und sicherte sich Platz 4 an beiden Abenden.

Romain Febvre musste am ersten Tag durch den Hoffnungslauf, aber der MXGP-Weltmeister steigerte sich und wurde Sechster bzw. Siebter.

Brian Hsu bekam eine Lastminute-Einladung in der SX2-Klasse. Der Teenager bewies sich als extrem lernfähig: Nachdem er am Samstag mehrmals überrundet worden war, stand der Suzuki-Youngster am Sonntag neben Maxime Desprey und Florent Richier auf dem Podium.

Organisator LaRiviere entschied erst am Samstagvormittag, das Rennen nach der Terrornacht von Paris doch durchzuführen. Die Security war verstärkt worden, und es gab keine Gefahr für die 21.000 Zuschauer pro Veranstaltungstag. ♦ AH



US-Duell: Cooper Webb (17) gegen «König» Weston Peick (28)

SUPERCROSS LILLE / Resultate

Lille (F): 14./15. November 2015.

Finale SX1 Samstag: 1. Weston Peick (USA), Yamaha; 2. Cooper Webb (USA), Yamaha; 3. Christophe Pourcel (F), Husqvarna; 4. Valentin Guillod (CH), Yamaha; Cedric Soubeyras (F), Yamaha; 6. Romain Febvre (F), Yamaha; 7. Fabien Izoid (F), Honda; 8. Christophe Martin (F), Kawasaki; 9. Shaun Simpson (GB), KTM; 10. Loïc Rombaut (F), KTM; 11. Valentin Teillet (F), Honda

Finale SX1 Sonntag: 1. Pourcel; 2. Peick; 3. Izoid; 4. Guillod; 5. Webb; 6. Soubeyras; 7. Febvre; 8. Rombaut; 9. Thomas Ramette (F), KTM; 10. Dylan Ferrandis (F), Kawasaki; 11. Malcolm Stewart (USA), Honda; 12. Cyrille Coulon (F), Kawasaki

König von Lille: 1. Peick, 3 Punkte; 2. Pourcel 4; 3. Webb 7; 4. Guillod 8; 5. Izoid 10.

Internet: www.supercrossbercy.com

NACHRICHTEN

Neuer Teamkollege für Max Nagl

MXGP Max Nagl bekommt 2016 einen neuen Teamkollegen bei IceOne-Husqvarna. Der Franzose Christophe Charlier erhält einen Einjahresvertrag. Aber für 2017/2018 steht schon fest, dass das Team von Kimi Räikkönen mit einer Doppelspitze in die MXGP-WM geht: Max Anstie, der 2016 sein letztes MX2-Jahr im Husky-Werks-team von Jacky Martens fährt, hat schon einen Vertrag in der Tasche.

Ben Townley kommt auf Suzuki zurück

Motocross-WM Ben Townley kehrt 2016 in die MXGP-WM als Teamkollege von Kevin Stribos in das offizielle Suzuki World Team unter der Leitung von Stefan Everts zurück. Der 30-Jährige aus Neuseeland war 2004 MX2-Weltmeister, bevor er eine Karriere in den USA anstrebte. Seine Karriere in



2016 in Gelb: Ben Townley

den Staaten war von Verletzungen geprägt. Nach einer erfolglosen WM-Rückkehr 2011 mit CLS-Kawasaki beendete der Kiwi seine Profikarriere. Im September trat er auf einer privaten Honda beim Nationencross an und wurde sensationeller Zweiter im dritten Lauf.

10 WM-Läufe 2016 in Deutschland

Bahnsport Neben den Eisspeedway-GPs in Berlin (5./6.3.) und Inzell (19./20.3.) sowie dem Speedway-GP in Teterow (10.9.) gibt es 2016 weitere Bahnsport-WM- und EM-Rennen in Deutschland: Langbahn-GPs in Mühldorf (19.6.) und Vechta (17.9.), ein U21-WM-Finale in Güstrow (3.9.), Langbahn-WM-Semifinale in Bielefeld (5.6.), Speedway-WM-Semifinale (2.7.) und SEC-Finale (16.7.) in Güstrow, Speedway-WM-Qualifikationen in Abensberg (16.5.) und Pocking (U21, 21.5.) sowie einen Speedway-EM-Quali-Lauf in Olching (26.5.). ♦ AH/TS

ESSEN MOTOR SHOW vom 28. November bis 6. Dezember 2015



Die Essen Motor Show, Europas führende Messe für sportliche Fahrzeuge, präsentiert vom 28. November bis zum 6. Dezember (27. November: Preview Day) automobiler Begeisterung pur.

Über 500 Aussteller zeigen in der Messe Essen sportliche, individuelle Serienfahrzeuge, Tuning, Motorsport, Classic Cars und Motorräder. Automobilhersteller wie Skoda, Peugeot und Ford

sowie Citroën Racing, DS Automobiles Motorsport und Lexus Racing gehen auf Tuchfühlung mit ihren Fans.

Auch die Mercedes-FanWorld ist erneut mit einem großen Stand vertreten.

Die Reifenbranche gibt mit Continental, Hankook und Toyo Vollgas, Premium-Felgen-Hersteller wie BBS, Borbet, Brock, Ronal und Vossen Wheels präsentieren Räder für jeden Geschmack. Passende Fahrwerkslösungen bieten unter anderem H&R, Koni, KWautomotive und Thyssen-Krupp Bilstein.

Tune It! Safe!

Daneben beteiligen sich wichtige Verbände an der Messe: Als ideeller Träger der Essen Motor Show informiert der ADAC über sein Engagement für den Motorsport und seine Rennserien mit Fahrzeugen und Piloten. Außerdem enthüllen der Verband der Automobil Tuner und die Initiative Tune It! Safe! am ersten Messtag das neue Kampagnen-

fahrzeug der Initiative – traditionell ein getuntetes Polizeiauto.

Action und Leidenschaft

Neben den Auftritten der Hersteller und Verbände zählen für die Fans der Essen Motor Show zwei Dinge: Action und Leidenschaft. Zu den Hot Spots der Messe –

und auch in diesem Jahr sicher wieder ein Publikumsmagnet – gehört die DMAX-Motorsportarena in Halle 7, in der sich Rennserien und Drifter präsentieren – inklusive Drifttaxi für mutige Fans. Stoff für Tuning-Fans liefert die tuningXperience, die in diesem Jahr neben Halle 12 zusätzlich

UNDER STATEMENT

600 Nm
370 PS

www.irmscher.de

irmscher



Driftkünstler: In der Motorsportarena wird Fahrzeugbeherrschung auf höchstem Niveau geboten



Halle 8 belegt. Rund 150 private Tuning-Fahrzeuge vereinen nahezu alle Spielarten der Individualisierung von Fahrzeugen: Vom Daily Driver bis zum High End Showcar. Die Tuning-Sonderschau ist einzigartig in Europa und zählt nicht nur für die Tuning-Szene zu den Höhepunkten des Jahres.

Hinzu kommen Custom Cars wie ein Supersportwagen aus Holz sowie weitere Sonderausstellungen zu Hot Rods in der Galeria und US Cars in Halle 4. Im Rahmen einer eigenen Ausstellung zeigen Automobil Designer und Hersteller ihr Können, darunter Giugiaro Italdesign, IED



Kaum zu toppen: Spektakuläre Exponate warten auch in diesem Jahr wieder in der Mercedes-FanWorld auf Auto-Enthusiasten aus aller Welt.

MESSE
ESSEN

28.11. bis 06.12.2015

ESSEN IST BREITEN SPORT



ESSEN
MOTOR
SHOW

PREVIEW DAY: 27.11.

FOR DRIVERS AND DREAMS



ESSEN-MOTORSHOW.DE





Nicht von Pappe: Wie schon 2014 werden auch in diesem Jahr wieder zahlreiche Fahrer der DTM in Essen anwesend sein

und Peugeot. Die Bandbreite der rund zehn Fahrzeuge reicht vom Sportwagenunikat bis zur Studie. Neben an die Besucher Motorsportgeschichte: Eine Sonderchau zu 65 Jahren Formel-1-Weltmeisterschaft in Halle 3 präsentiert Boliden aus den vergangenen Jahrzehnten.

Graham Hill wird Weltmeister - und James Bond jagt Dr. No

Als Graham Hill 1962 zum Titel rast, rettet ein weiterer Brite zum ersten Mal die Welt - zumindest im Kino. James Bond jagt damals Dr. No, und zum Filmstart des neuen Blockbusters mit Daniel

Craig zeigt die Essen Motor Show in den Hallen 10 und 11 mehrere Fahrzeuge, die Fans aus den James-Bond-Filmen kennen.

100 Jahre BMW - History und Motorsport

1995 fährt der Geheimagent ihrer Majestät erstmals einen BMW und sorgt so für eine Sensation - bevorzugen die Produzenten doch vor allem britische Fahrzeuge.

In Halle 1 präsentiert der Veranstalter S.I.H.A. dazu eine Sonderchau zu „100 Jahren BMW History und Motorsport“. Der 7. März 1916 gilt in der offiziellen Firmen-Geschichtsschreibung als das Gründungsdatum von BMW. Zum Portfolio des Herstellers zählen traditionell auch Motorräder - ebenfalls ein Schwerpunkt auf der Essen Motor Show. Zweiradfans erwarten unter anderem das Harley Davidson Würzburg Village, der Händler Streetlights für Rollertuning und Ersatzteile sowie der Hersteller VTO. Daneben zeigt die Speed Bike Show modifizierte Bikes mit zum Teil atemberaubenden Geschwindigkeiten.

Classic & Prestige Salon

Krönender Abschluss der Oldtimer- und Klassik-Saison: Bei der 48. Essen Motor Show setzt auch

ESSEN-MOTORSHOW.DE

SEE IT. SPEED IT. LOVE IT.

MESSE ESSEN

Halle 1
Klassische Sammlerfahrzeuge
Sport- und Prestige-Automobile im „Classic & Prestige Salon“

Halle 2
Reifen & Felgen
Tuning & Zubehör

Halle 3
ADAC
„65 Jahre Formel 1 WM“
Automobil-, Reifen- & Fahrwerks-hersteller
Designstudien
DTM-Welt

Halle 4
Motorrad & Zubehör
Speed Bike Show
US Show Cars

Halle 5
Tuning & Zubehör
CarMediaWorld

Halle 6
Motorsport
Boxengasse

Halle 7
DMAX-Motorsport-Arena

Hallen 6.1, 7.1, 8.1 + 9.1
Sammlerautomobile
Werkzeuge & Zubehör
Ersatzteile & Literatur
Street Magazine
Hot Rods & Custom Show
Club-Szene
Modellautos

Hallen 8 + 12
„tuningXperience“

Halle 9
Car-Hifi
Tuning & Zubehör

Hallen 10 + 11
TuningSalon

28.11.-06.12.2015
FOR DRIVERS AND DREAMS
PREVIEW DAY: 27.11.

ESSEN MOTOR SHOW

RONAL
ronal-wheels.com



Besuchen Sie uns auf
der Essen Motor Show.
Stand D 119, Halle 11

in diesem Jahr der Classic & Prestige Salon - als eine der wichtigsten deutschen Klassiker-Messen - das Highlight zum Saisonfinale. Mehr als 250 auserlesene automobiler Klassiker stehen in Halle 1 der Messe Essen zum Verkauf. Das umfassende Angebot dieser Messe in der Messe reicht vom mehrere Millionen Euro teuren Ferrari bis hin zum gut erhaltenen VW Golf GTI aus den 1970er- bis 1990er-Jahren.

Zur Tradition beim Classic & Prestige Salon zählt ein Concours d'Élégance: eine Jury aus international renommierten Klassiker-Experten kürt den schönsten und elegantesten Oldtimer aus dem Händler-Angebot zum „Best of Show“.

Klassiker-Ersatzteile, Accessoires, Oldtimer-Literatur, klassische Modellautos und Auto-Kunst werden in den Hallen 6.1, 8.1 und 9.1 angeboten.

Luxusautomobil der Zukunft

Zu den Blickfängen auf der Essen Motor Show in der Messe Essen gehören die Kreationen weltbekannter Designer und Automobil-

hersteller. Oft sind die Studien Vorläufer von Serienmodellen und Trendsetter, die die Geschichte des Automobilbaus prägen. So rücken unter anderem IED, Italdesign Giugiaro, Sbarro und Zagato ihre Concept Cars, Prototypen und Studien ins Rampenlicht von Europas führender Messe für sportliche Fahrzeuge.

Treffpunkt der Motorsportbranche

Die Motorsportbranche begeht in Essen den Abschluss der Saison. Neben den Auftritten der Hersteller und Rennserien steht die Messe vor allem am Preview Day am 27. November im Zeichen des Motorsports.

Zum Sponsors Motorsport Summit erwarten die Veranstalter mehrere prominente Redner, die aktuelle Trends und Entwicklungen rund um die Rennstrecke erläutern. Zahlreiche aktive und ehemalige Rennfahrer werden auch dieses Jahr wieder auf der Essen Motor Show während der gesamten Messelaufzeit für Aktionen und Autogrammstunden bereitstehen.


WWW.BORBET.DE

EINFACH SPORT

ESSEN MOTOR SHOW
HALL 10
STAND E100



BORBET



BORBET GTX titan glossy BORBET FFI stainless polished BORBET S graphite polished matt BORBET BLX black polished matt BORBET XRT black glossy








rc-car-online.de

MÄNNERSPIELZEUG

Mit einer 800 cm³ Tankfüllung hat Man(n?) fast eine Stunde Fahrspaß, mit Sprit von der Tankstelle!






5IVE-T
L/B: 960/530 mm
29 cm³ Motor
1.499,90 € **4x4**
80 km/h

5IVE-MINI
L/B: 980/470 mm
29 cm³ Motor
899,90 € **4x4**
Aktionspreis
80 km/h

DESERT BUGGY XL
L/B: 780/490 mm
23 cm³ Motor
899,90 € **4x4**
80 km/h

R8
L/B: 815/361 mm
Elektroantrieb
über: 1.079,90 € **4x4**
100 km/h

RC-Car-Shop Hobbytek - Nauenweg 55 - D-47805 Krefeld
Tel.: 02151 / 820200 - E-Mail: hobbytek@t-online.de

Öffnungszeiten:
Mo.-Fr. 9-18 / Sa. 9-13 Uhr

rc-car-online.de

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



S6, EZ 2/13, 45000 km, 420 PS, schwarz, Alcantara, Navi, Tel., Klima, Xenon, NR-Fzg., Bose, MMI-Navi, 49.900,- € 0681/36777, praxisullmann@t-online.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 29745

BMW Alpina



ROLF HORN
www.rolf-horn.de

B4 Biturbo Coupé Switchtronic Allrad, Neuwagen, 301 kW (409 PS), Black Sapphire, Leder, Navi Prof., Xenon, Harman Kardon, DAB, Glasdach, Komfortzugang, Aktive Geschw. Regelung, HeadUp, Kraftstoffverbrauch: innerorts (l/100 km) 10,6; außerorts (l/100 km) 6,3; kombiniert (l/100 km) 7,9; CO2-Emissionen kombiniert (g/km) 183; CO2-Effizienz D. 90.330,- € (MwSt. abw.) Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-28, www.rolf-horn.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 29763

Maybach



Top gepflegter Maybach 62 zum Verkauf, EZ 12/2004, 129989 km, 405 kW (551 PS), Leder exklusiv, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., Deutsche Auslieferung, Scheckheft bei Maybach, perlmutt weiss/foyliert (schwarz/blau unter der Folie), top gepflegtes Fahrzeug, Bremsen sehr gut, wunderschönes Interieur, LETZTER SERVICE B am 28.08.2015 bei 129800 km bei Maybach in München, Wertanlage, wird seit 12/2012 nicht mehr gebaut, 159.900,- €. Chiffre 1118261

Mercedes

Anhängerkupplungen für alle Mercedes zum Top-Preis. Auch AMG Paket, z. B. A-Klasse 849,- € inkl. Montage. Tel. 09933/902023, www.kupplung-vor-ort.com H

Stellenangebote

ROWER RACING

Für die kommende Saison haben wir folgende Stellen zu besetzen:

Rennmechaniker GT Fahrzeuge (m/w):

- Aufbau, Wartung und Einsatz unserer Rennfahrzeuge bzw. Fahrzeugkomponenten
- Auf-/Abbau bei den Test- und Einsatzevents
- Revision/Reparatur von Fahrzeugkomponenten
- Boxenstopps
- Ausbildung als KFZ-Mechatroniker/Maschinenbauer/Karosseriebauer o.ä.
- Berufserfahrung im Motorsport sowie Englischkenntnisse sind erwünscht
- Kenntnisse in den Bereichen Kohlefaser, Getriebetechnik, Fahrzeugfolierung, Elektrik etc. von Vorteil

LKW Fahrer (m/w):

- Transport von Rennfahrzeugen und Equipment, Reifen und Kraftstoff bei Test- und Einsatzevents
- Auf-/Abbau bei den Test- und Einsatzevents
- Wartung von Equipment, Lagerhaltung
- Boxenstopps
- Führerscheinklasse C/CE sowie handwerkliches Geschick

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

993, EZ 9/1994, 75000 km, 200 kW (272 PS), grau, Leder, NR-Fzg., VIP-Fahrzeug eines ehemaligen Boss-Vorstands, Armaturenbrett lederverkleidet und Wurzelholz, regelmäßige Wartung, innen und außen wie neu, VB 68.000,- €. Tel. 0170/2198319
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 29826

Porsche 911 Speedster SCHMAL, Mod. 89, rot, kein Klima, 280.000,- €, von privat. Chiffre MK24/1118132



997 GT3 Clubsport, EZ 9/2007, 38750 km, 415 PS (305 kW), PZ Stgt. gepflegt, GT-Schalensitze, Sportchrono, 99.900,- €. Tel. 0172/7107744

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H



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

Renn/Rallye



Porsche

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

1 Satz Winterräder, 18", für Porsche Boxster, 4 Jahre alt, VB 500,- €. Tel. 05174/8226

Winterräder für Turbo 997, neu., 8 mm, VB 1800,- €. Tel. 0731/711474

Rarität: Porsche 993 RS, 300 PS, rot, EZ 10.95, orig. 45500 km, II. Hand, Sommer-/Schönwetterfahrzeug, Orig.-zustand. Angebote unter Chiffre MK24/1118145

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

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

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



GRAN PR
MOTUL D
COMUNIT
VALENCI

Comunitat V
Ricardo Torr

Leopard Racing

Von null zum Titel

Moto3-Weltmeister Danny Kent: Der 21-Jährige schenkte nicht nur England den ersten GP-WM-Titel seit Barry Sheene, sondern sorgte auch für das Comeback der Kiefern

Von IMRE PAULOVITS

Es klingt wie ein modernes Motorsport-Märchen: Das einstige Weltmeister-Team der Kiefer-Brüder holte 2013 und 2014 null Punkte in der Moto3-WM. Doch dank neuem Sponsor und neuer Struktur wurden sie 2015 gleich wieder Weltmeister.

Der Auftritt schlug gleich beim WM-Auftakt in Katar wie eine Bombe ein: Ganz im Türkis ihres neuen Sponsors Leopard gehalten, präsentierte sich das Kiefer-Team mit einem gewaltigen Aufgebot um seine drei neuen Fahrer auf blitzsauber aufgebauten Hondas. Mehr noch: Im Rennen stand Danny Kent nach Wimpernschlagfinale als Dritter auf dem Podest, und Efrén Vázquez wurde Vierter. Es hätte aber noch besser kommen können, denn die beiden hatten das Rennen lange angeführt. Die neue Farbe des Teams hatte sich allen ins Gedächtnis gebrannt. Ab dem nächsten Rennen in Austin brannte Danny Kent ein Feuerwerk ab, das in der hart umkämpften Moto3-Klasse zuvor für unmöglich gehalten wor-

den war: Er gewann die nächsten drei Rennen, teilweise mit über zehn Sekunden Vorsprung. Bis zum GP von Deutschland auf dem Sachsenring hatte er seinen Vorsprung an der WM-Spitze auf sagenhafte 66 Punkte ausgebaut. Dass sein Titelgewinn trotzdem bis zum Finale in Valencia brauchte, schmälert die Leistung des Kiefer-Teams und seines Geldgebers, der als Newcomer in die Motorrad-WM kam, nicht. Und das soll erst der Anfang gewesen sein.

Mit Fahrrädern und Getränken

Hinter Leopard, dem Namensgeber des Teams, steckt der 53-jährige Luxemburger Flavio Becca. Er hat es in der Bau- und Immobilienbranche zu respektablem Wohlstand gebracht, und er ist seit Kindheit ein Motorsport-Fan. Doch als Mäzen ist er zunächst in den Radsport und in den Fußball eingestiegen. «Für die Saison 2011 haben wir eine Fahrrad-Mannschaft für die großen Touren gegründet. Unser Nummer-1-Fahrer war Fabian Cancellara, und wir mussten einen Namen für die Mannschaft und die Gesellschaft dahinter finden», erinnert sich Becca. «Weil

der Leopard ein sehr schönes und schnelles Tier ist, bin ich auf diesen Namen gestoßen, und er passte auch gut zu Cancellara. Wir konnten uns den Namen aber nicht eintragen lassen, denn der wird allgemein für ein Tier verwendet. So habe ich für das Logo nach einem innovativen Element gesucht. Daraus wurde dann das O aus dem Namen und dem Strich darunter.»

Becca unterstützte auch die luxemburgische Fußballmannschaft F91 Dudelange. «Am 24. Juli 2012 hat die Mannschaft Red Bull Salzburg bei der Vorbereitung auf die Champions League in Österreich eliminiert», erinnert sich Becca. «Da kam der Präsident des Clubs zu mir, dass ein neues österreichisches Naturalgetränk die Mannschaft gern sponsern würde. Wir hatten uns schon wegen der Fahrrad-Mannschaft Gedanken um ein Naturalgetränk gemacht, es aber dann doch nicht herausgebracht. Nach anderthalb Jahren Verhandlung wurde dann kein Sponsoring daraus, sondern wir haben die Rechte gekauft und es mit dem Label Leopard versehen.»

Becca wollte für 2015 in den Motorrad- und in den Autosport

einsteigen, und er entschied sich neben der GT-Serie mit dem Audi R8 für die Moto3-Klasse. «Für die WM hätte ich mir eine Lizenz von einem Team kaufen können, aber weil ich wusste, dass das Kiefer-Team mit Stefan Bradl schon die Moto2-Weltmeisterschaft gewonnen hatte und in der

«In drei Wochen hatten wir alles in einem Vertrag.»

STEFAN KIEFER

Moto3 tätig war, habe ich mich entschieden, es mit ihnen zu machen.»

Weihnachten im Sommer

Für Teamchef Stefan Kiefer, der zuvor zwei Jahre mit Finanzproblemen gekämpft hatte und so nicht in der Lage war, an frühere Erfolge anzuknüpfen, kam es wie ein unerhofftes Wunder: «Ich hatte mich auf dem Sachsenring erst-

mals mit Flavio Becca getroffen, und zwei, drei Wochen später war das Ganze bereits mit einem Vertrag besiegelt», konnte er sein Glück kaum fassen.

Becca hatte aber gleich Großes vor und brachte seine eigenen Vorstellungen ein. «Mit Massimo Verghini brachte ich einen, der sich um die Finanzen kümmert. Dann wollte ich einen Ingenieur für die Technik haben und habe Christian Lundbergh gefunden, der zuvor viele

Fahrer an die Weltspitze gebracht hatte, zuletzt Maverick Viñales. Und schließlich habe ich als Teammanager Miodrag Kotur eingebracht, der das Ganze für mich beobachten sollte. Er hatte viele Jahre mit Jean Todt Sportwagen-WM und Formel 1 gemacht, und ich kenne ihn seit über 15 Jahren.»

Becca hatte sich aber schon nach Fahrern umgesehen. «Bereits in Mugello hatte ich mich mit Miguel Oliveira unterhalten», verrät Becca. «Er wollte aber eine schnelle Unterschrift, weil auch andere an ihm interessiert waren. Ich konnte mit ihm nichts unterschreiben, weil ich ja noch kein Team hatte. Dann habe ich auf





Alles im Griff: Kent bei seiner Fahrt zum Titel in Valencia



Die Zukunft hat begonnen: Miguel Oliveira beim Moto2-Test



Finanzier Flavio Becca



Teamchef Stefan Klefer



Technikchef Lundbergh



Teammanager Miodrag Kotur

dem Sachsenring gehört, dass Danny Kent, dessen Karriere ich ebenfalls seit seiner Zeit im MotoGP Rookies Cup verfolgt habe, in seinem Team nicht glücklich ist. Als ich dann das Team hatte, konnte ich ihn verpflichten.»

Becca wollte zunächst KTM-Motorräder haben, aber Pit Beirer sagte ihm, dass sein Kontingent bereits vergeben war. «Dann haben wir Kontakt mit Honda aufgenommen, und da kam es ziemlich schnell zu einem Vertrag», so Becca. «Sie hätten dann noch gerne einen erfahrenen Piloten gehabt, und weil Vázquez frei war, haben wir ihn genommen. Da fragte Honda, ob wir nicht noch einen dritten Piloten bedienen könnten, denn sie wollten noch den jungen Japaner Hiroki Ono zu uns geben.»

Spektakulärer Markenwechsel

Nach dem fantastischen Einstand der Mannschaft und dem Durchmarsch von Danny Kent an der WM-Spitze war es dann umso erstaunlicher, dass Leopard für das nächste Jahr in der Moto3 zu KTM wechselt. «Das ist uns nicht leicht gefallen», verrät Technikchef Christian Lund-

bergh. «Aber wir haben ab Saisonmitte festgestellt, dass Honda die Entwicklung der Moto3 neben der MotoGP nicht mehr so betreiben kann wie früher. Wir haben selbst versucht, Ideen einzubringen, aber es ging nichts. Bei KTM haben wir den gleichen Enthusiasmus und den gleichen Siegeswillen vorgefunden wie bei uns, und so haben wir uns für den Markenwechsel entschieden.» Becca stellt aber klar: «Wir sind in gutem Einvernehmen von Honda weggegangen, man weiß nie, wann man sich im Leben wieder begegnet.»

Nachdem Danny Kent mit dem Team in die Moto2 aufsteigt und Efrén Vázquez altersbedingt nicht mehr in der Moto3-WM fahren kann, hat sich Leopard Racing neu aufstellen müssen. Dafür haben sie schon früh in der Saison den hochtalentierten Fabio Quartararo unter Vertrag genommen sowie ihren Fahrer Joan Mir aus dem Junior-WM-Team in die WM befördert und dazu Andrea Locatelli verpflichtet.

Traum erfüllt

Neben den drei Moto3-Fahrern wird Leopard Racing mit den

zwei Erstplatzierten der diesjährigen Moto3-WM in die Moto2 aufsteigen. «Ich hatte Danny Kent schon bei seiner Vertragsunterzeichnung versprochen, dass wenn er die Saison unter den ersten drei beendet, er mit uns in die Moto2 gehen kann», verrät Becca. «Nach-

dem wir sahen, dass wir in diesem Fahrplan lagen, haben wir uns dann ernsthaft mit der Moto2 beschäftigt und dann auch die Verhandlungen mit Miguel Oliveira aufgenommen. Und diesmal wurden wir uns einig.»

«Unser Ziel ist es, den WM-Titel zu verteidigen.»

FLAVIO BECCA



Die ursprüngliche Techniktruppe des Kiefer Racing Teams übernimmt nun die Betreuung der Moto2-Piloten, die in die-

sem Jahr aufgebauten Techniker arbeiten mit dem Moto3-Team. «Aber über allem stehen weiterhin Technik-Chef Christian Lundbergh und Finanzchef Massimo Verghini», so Becca. «Die Teamplätze Moto2 hat Kiefer bekommen, die in der Moto3 bereits meine Firma Leopard Sport.»

Hohe sportliche Ziele

Auch nach der Ausweitung der Aktivitäten soll der Erfolg nicht ausbleiben. «Unser Ziel ist es, wenn es geht, den Moto3-WM-Titel zu verteidigen», gibt sich Becca kämpferisch. «Und in der Moto2 sollten wir unter den Teams zwischen den Top 3 und den Top 5 landen.»

Und folgt danach unweigerlich irgendwann der Aufstieg in die MotoGP? «Vorläufig sind die Moto3 und die Moto2 unser Ziel», so Becca. «Die Moto2 ist an sich schon schwierig genug, und man sollte nichts überstürzen. Wenn sich irgendwann die richtige Möglichkeit ergibt, könnte ich mir die MotoGP schon vorstellen. Aber eben nur mit konkurrenzfähigem Material.» ♦

Namen & Nachrichten

Scharnagl gestorben

»» **Dieter L. Scharnagl** Der frühere Pressechef von Audi Sport ist Donnerstag, 5.11., in Altötting verstorben. Der bekannte Rennsport-Journalist und Buchautor erlag im Alter von 74 Jahren einem Krebsleiden. Als Seiteneinsteiger fand Scharnagl Mitte der 70er-Jahre zum Journalismus, als er für «Rallye Racing» und «sport auto» recherchierte. Die spannendste und faszinierendste Zeit seines Berufslebens erlebte er zwischen 1980 und 1998 als verantwortlicher Sport-Kommunikationschef bei dem Ingolstädter Autobauer.

»» **Steve McQueen** In diesen Tagen kommt die Dokumentation «The Man & Le Mans» in die Kinos. Der Film erzählt die spannende Geschichte rund um Schauspieler und Rennfahrer Steve McQueen (1930–1980).

»» **Dieter Braun** Der am 20.9. beim Hockenheim Classic schwer gestürzte zweifache Weltmeister ist auf dem Weg der Besserung. Zwar liegt Braun nach Beckenbruch noch immer im Spital und muss sich noch einer langen Reha unterziehen, doch zu Weihnachten soll der 72-Jährige wieder nach Hause entlassen werden. ♦ AW/CE/IP



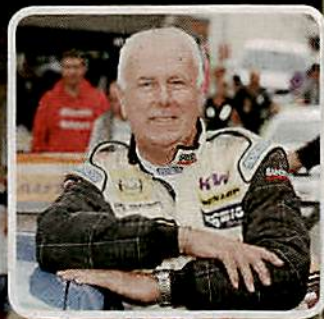
Dieter L. Scharnagl



Dieter Braun

Norbert Brenner

Der Berg-Brenner



Auf dem Weg zum Rennsportwagen-Titel in der Berg-DM 2015: Norbert Brenner (kl. Foto) und sein für Bergrennen umgerüsteter Ex-DTM Opel Vectra GTS V8

Von THOMAS BUBEL

Vor vier Wochen feierte Norbert Brenner seinen 68. Geburtstag. Rund einen Monat nach dem Gewinn seines 9. DMSB-Berg-Titels, den er ausgerechnet in seinem neuen Heimatort Eichenbühl klarmachte. Seit 35 Jahren ist der «Berg-König» seiner Motorsportdisziplin treu. Bis auf einen kleinen Abstecher in die große DTM, wo er für seine späteren Erfolge am Berg wichtige Kontakte knüpfte.

Erfahrung ist im Bergrennsport durch nichts zu ersetzen. Außer durch noch mehr Erfahrung. Darüber verfügt Norbert Brenner reichlich. Nach den Anfangsjahren im Slalom wechselte der Odenwälder 1980 an den Berg und traf dort auf den aufstrebenden Roland Asch. In ihren Ford Escort RS 2000 lieferten sich beide legendäre Kämpfe um den Klassensieg.

Durch seine berufliche Tätigkeit als Werkstatteleiter bei einem Mercedes-Autohaus war Brenners Wechsel zur Marke mit dem Stern vorprogram-

miert. 1986, gleich im ersten Mercedes-Jahr, sprang im serien-nahen 190 E der Titelgewinn in der Berg-Trophäe heraus. Bislang neun Deutsche Bergmeister-Titel sollten folgen.

DTM-Abstecher ohne Erfolg

Doch zwischendurch, im Jahr 1988, suchte er das Abenteuer in der DTM. Als Fahrer und Teilhaber des Berliner BMK-Teams blieb er dabei jedoch erfolglos. «Unser Hauptsponsor ging damals pleite und ich musste schauen, dass das Auto ganz bleibt», blickt Brenner schmunzelnd zurück. Nach der Rückkehr zu den Bergrennen war vorerst an Titel nicht zu den-

ken, das war Ende der 1980er-Jahre den Rennwagen vorbehalten. Nachdem 1995 eine separate Meisterschaft für Tourenwagen ausgeschrieben wurde, schnappte sich Brenner mit verschiedenen Mercedes-Fahrzeugen aus DTM-Werksbeständen Titel um Titel.

Dank eines guten Drahts zum damaligen Mercedes-Motorsport-Chef Norbert Haug ergatterte Brenner immer wieder die abgelegten DTM-Tourenwagen und passte diese an die Gegebenheiten der Berg-Rennstrecken an. Auch war er Fahrerkollegen bei der Beschaffung von Mercedes-Rennern behilflich, was dem Berg-Rennsport

zugutekam. Gegen die bereits verstorbenen Georg Plasa und Dieter Knüttel gelangen dem Vater zweier Söhne und einer Tochter von 1995 bis 1998 vier Meistertitel in Folge. Von 2003 bis 2005 ging die Titeljagd mit drei weiteren Meisterschaften weiter. In dieser Zeit war der Mercedes 190 in Klasse-1-Version der Meistermacher.

Der Wechsel auf eine C-Klasse war für 2006 fest eingeplant, doch es sollte anders kommen. «Versehentlich fiel mein zugesagtes Auto einem Crashtest zum Opfer und ich stand ohne Auto da», verrät Brenner. «Ein paar Tage später traf ich zufällig Volker Strycek bei einem

kleinen Rennen in Hockenheim auf der Tribüne. Vier Wochen später stand mein erster Opel Astra V8 bereits in meiner Werkstatt und wir machten uns an die Arbeit, den DTM-Boliden auf den Berg abzustimmen. Das Hauptaugenmerk lag dabei auf den Carbon-Bremsscheiben, die bei unseren kurzen Berg-Rennstrecken bestenfalls im Ziel auf Betriebstemperatur wären. Stahl generiert zwar mehr Gewicht, aber es funktioniert.»

251 km/h auf der Bergstraße

Nach einer Eingewöhnungsphase, auch für den Piloten, gelang Brenner 2008 der erste Berg-Titel überhaupt für Opel. Seit 2011 wohnt er mit seiner zweiten Frau Ute im Neubaugebiet von Eichenbühl, am Fuße der Rennstrecke des Bergrennens Unterfranken, wo er in diesem September in einem Opel Vectra GTS V8 aus seiner eigenen Garage zum neunten Berg-DM-Titel fuhr. Die Zeit im Ruhestand nutzt er für mehr Fitnesstraining: «Du musst fit sein in so einem Boliden, wenn du wie hier in Eichenbühl mit 251 km/h auf einer Bergstraße unterwegs bist.» ♦



Zwei Große und ihre Autos: Brenner (l.) und Georg Plasa 1998



1987: Im zweiten Benz-Jahr

FAN SHOP

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

< Die stärksten Drifts

Es gibt nicht viele Kalender, die einen solchen Kultstatus haben wie McKleins «The Wider View». 25 Motive (zwei pro Monat zur Auswahl) lassen die Herzen jedes Rallyfans garantiert höherschlagen. 39,90 Euro, 95x48 cm, Infos: www.rallyandracing.com

Schwarze Schönheit >

Modellbau-Spezialist Minichamps hat sich mit sehr viel Liebe zum Detail in 1:18 an den Lotus 79 gewagt. Und dabei auch die Version von Jean-Pierre Jarier vom Kanada-GP 1978 nicht vergessen. Rund 135 Euro, im Handel, Infos: www.minichamps.de



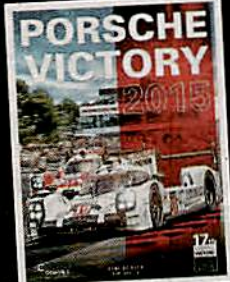
< Das Beste aus 50 Jahren

DPPI hat eines der umfangreichsten Motorsport-Bildarchive. Zum 50. Geburtstag der Agentur zeigen drei Bände gegliedert in Formel 1, Rallye und Langstrecken-Sportwagen die besten Bilder des Archivs. 29,90 Euro, engl./frz., bei www.rallyandracing.com



Porsches Jubeljahr 2015 >

Porsches Sieg bei den 24h von Le Mans zählt zu den Highlights dieses Motorsport-Jahres. MSA-Mitarbeiter René de Boer hat sich dem Thema intensiv gewidmet. 40 Euro, 192 S., deutsch/engl./frz., ISBN: 978-3-928540-797, bei www.gruppec-verlag.de



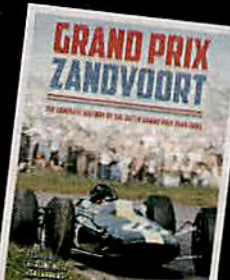
< Ogiers Siegerwagen

Dank dem Werkstoff Resine kommen die aktuellen Rennsport-Fahrzeuge immer schneller als Modelle auf den Markt. So auch im Falle des VW Polo R WRC, dem Siegerwagen der Rallye Monte Carlo 2015. Ca. 58 Euro, im Fachhandel, Infos: www.sparkmodel.com



Formel 1 in den Dünen >

Zandvoort denkt an eine Rückkehr in den Formel-1-WM-Kalender (MSA berichtete). Da kommt diese DVD über die Formel 1 in der Dünenstrecke genau zum richtigen Zeitpunkt. 14,99 Euro, Laufzeit: 83 Min., englisch, bei: www.dukevideo.com



LESERBRIEFE

Verdienter Weltmeister Zur Titelentscheidung in der Motorrad-WM

Klare Sache, Jorge Lorenzo ist ein verdienter Weltmeister. Einzig die Aussage, dass Valentino Rossi hätte disqualifiziert werden sollen, stößt ein wenig sauer auf. Er kann sich auch bei Marc Márquez bedanken, der hat mit seinem unfairen Verhalten die WM beeinflusst.

Hat er doch gesagt, dass er mit seinem Motorrad Mühe gehabt habe, kann aber Rossi bis aufs Blut bekämpfen. Oder letztes Rennen: Er habe mit der Front ein Problem gehabt (seine Front ist gleich unter dem Helm), dabei ist er das halbe Rennen Lorenzo beinahe ins Heck gedonnert! Lorenzo wird vielleicht schon nächste Saison merken, wens drauf ankommt, wenn die Spielchen mit ihm beginnen! Dann sind sie wieder Feinde.

Didi Bugmann,
CH-5316 Leuggern

Eine Schande

Zur Titelentscheidung in der Motorrad-WM

Es ist eine Schande für den Motorradsport, das mehr als unfaire Verhalten von Marc Márquez in den letzten drei Rennen gegen Valentino Rossi. Aber ich möchte Jorge Lorenzo gratulieren zum fünften WM-Titel in der MotoGP. Dann kommt gleich der Fahrer des Jahres, Rossi. Leider wurden er und alle Motorsport-Fans betrogen von Márquez. Rossi hatte keine Chance mehr auf einen fairen Finalkampf. Sogar die neutralen Reporter von «Eurosport» haben sich fast auf die Zunge gebissen wegen Márquez' schmutziger Anti-Meister-Leistung.

Ich habe den Respekt vor Marc Márquez verloren.
Frank Wächter,
D-66606 St. Wendel

Geld und Politik

Zur Titelentscheidung in der Motorrad-WM

Seit Mitte der 1990er-Jahre begeistere ich mich für Motorsport, erst Formel 1 und ab 1998 für die Motorrad-WM, dann noch Rallye und fast alles, was mit Motor unterwegs ist. Ich habe viele Höhen und Tiefen miterlebt. Aber in den letzten Jahren habe ich mich immer mehr distanziert, weil es nur noch um Geld und Politik geht! Die Formel 1 hat für mich schon lange nichts mehr mit Motorsport zu tun, oder die DTM ist völlig abgehoben und hat mit Tourenwagen so gar

nichts zu tun. Die MotoGP war einer meiner letzten Anker im Motorsport. Aber in Valencia wurde das «Schiff» MotoGP und dessen Glaubhaftigkeit endgültig versenkt. Schade, dass eine tolle Saison sich so verabschiedet. Ich nehme meinen Hut – für mich gibt es keinen Motorsport mehr.

Thomas Schmidt,
D-69493 Hirschberg

Vogel abgeschossen

Zur Titelentscheidung in der Motorrad-WM

Seit über 30 Jahren verfolge ich alle Rennen der Motorrad-WM, habe mich manchmal über Unsportlichkeiten oder grobe Attacken geärgert und auch Entscheidungen der Rennleitungen merkwürdig gefunden.

Aber das, was wir in der MotoGP in den letzten drei Rennen geliefert bekommen haben, schießt jetzt wirklich den Vogel ab. Normalerweise sitze ich mit Puls 180 und kreidweißem Gesicht vor Aufregung vor dem Fernseher ... Beim letzten Rennen war nur noch der Puls auf dem «Normalwert» ... Mein Gesicht war rot vor Zorn.

Verschaukeln kann ich mich auch alleine. Oder ich schaue Tour de France bzw. ein italienisches Erstliga-Fußballspiel, da weiß ich von vorneherein, dass «Brot und Spiele» inszeniert werden.

So habe ich mich entschlossen, meine Wochenenden in Zukunft ohne Show-Veranstaltungen zu verbringen. Meine Frau und mein Hund sind Marc Márquez sehr dankbar ... Schade eigentlich.
Josh Vesper,
D-69509 Ober-Mumbach

Betrug am Sport

Zur Titelentscheidung in der Motorrad-WM

Die Entscheidung in der Motorrad-WM durch das Kind Marc Márquez ist ein Betrug am Sport und am Zuschauer! Seit Philipp Island rollt er brav hinter Jorge Lorenzo her, und sein Rennen in Valencia war Arbeitsverweigerung. Und dann erzählt er noch Märchen – einfach nur folgen, hohe Temperaturen, Reifenprobleme.

Für wie dumm hält er die Zuschauer? Glaubt das Kind, die letzten drei Rennen wurden nur von Blinden gesehen? Wie steht HRC dazu, dass einer der Angestellten quasi bei der Konkurrenz arbeitet? Honda müsste ihm die Kündigung aussprechen – hilft Yamaha und behindert seinen Teamkollegen. Márquez ge-

hört lebenslang gesperrt, er hat dem Ansehen des Sports geschadet.

Ich denke, das Pfeifkonzert war nur der Anfang. Mal sehen, wie er 2016 empfangen wird.
Axel Gottschalck,
D-08115 Lichtentanne

Ins Gebet nehmen

Zur Titelentscheidung in der Motorrad-WM

Jorge Lorenzo ist Weltmeister, wir gönnen es ihm – fast. Die beiden Feiglinge Marc Márquez und Dani Pedrosa haben das zahlende Publikum betrogen und sind nicht vorgefahren, schade.

Honda als Arbeitgeber nimmt die beiden Spanier hoffentlich gehörig ins Gebet! Márquez genießt schon seit der Moto2-Narrenfreiheit und darf sich alles erlauben.

Verkommt nun die MotoGP zur gleichen Farce wie die Formel 1? Für uns ist Valentino Rossi der «Weltmeister der Herzen», basta.
Peter und Martin Kubli,
CH-3144 Gasel

Spanische Posse

Zur Titelentscheidung in der Motorrad-WM

Glückwunsch an Jorge Lorenzo für seinen verdienten Titel. Glückwunsch an Valentino Rossi für diese grandiose Aufholjagd.

Schande über Marc Márquez und Repsol-Honda. Schande über das Sportgericht, welches trotz des Gegenbeweises und besserer Videoaufzeichnungen Rossis Einspruch gegen die Bestrafung abgelehnt hatte. Schande über die FIM, die uns Fans und Zuschauern anstelle eines spannenden Finales eine lächerliche spanische Posse geliefert hat. Die ganze Geschichte fühlt sich an wie ein Groschenroman.

Márquez hatte sich fest vorgenommen, einen weiteren Titel Rossis zu verhindern. Dies ist ihm nun auch gelungen, wen wundert es?

Viel früher hätten die Verantwortlichen eingreifen müssen, um Schlimmes zu verhindern. Die MotoGP und Honda haben an diesem Wochenende ihr Gesicht verloren.
Rudolf Kowalski,
D-56072 Koblenz

KONTAKT

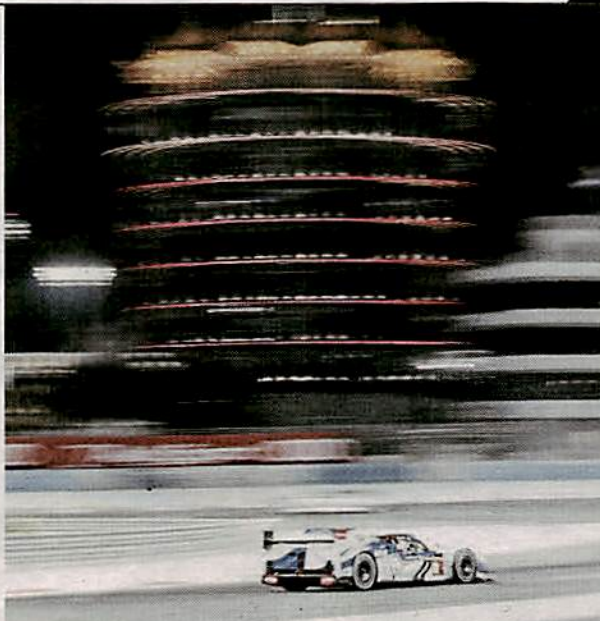
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribune@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70714 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 2577
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de

Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst),
Sonderkorrespondenten:
 Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffler
Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Dänemark: Peter Nygaard
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
 Georg Döbes, Andreas Göhring, Martin Grühler,
 Michael Heimrich, Klaus-Eckhard Jost, Sven Kopf,
 Annette Laqua, Hendrik Medrow, Wolfgang
 Monsehr, Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke
 Wiczorek, Michael Wolf
 England: Mark Cole, Tommy Dodgins, John Elwin,
 Alex Hodgkinson, Joe Saward, Neil Spalding
 Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera
 Japan: Shigeo Kibiki
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, Werner
 Schneider, Wolfgang Vlasaty
 Schweiz: Jürg Kaufmann, Peter Wyss
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: 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, Ni-
 kolett 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
 70714 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182-01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
 sport Gruppe
Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Katemann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.)
Gesamtanzeigeneitung Automobil:
 Markus Eiberger
Anzeigenleitung:
 Stefan Granzner
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
 Iris Elfrig
 ielfrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379
Druck:
 D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
 Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg
Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau
Erscheinungsweise:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft:
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)
Jahresabonnement:
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
 oskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon 07 11-32 06 88 88,
 Telefax 07 11-182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2015 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1421-8488



Finale in der Wüste: Die Sportwagen-WM gastiert in Bahrain

TIPP DER REDAKTION

«Manfred Winkelhock – Ein Leben am Limit». In dieser neuen Dokumentation von Philipp Sommer besucht Markus Winkelhock erstmals die Kurve der Strecke in Mosport, wo sein Vater Manfred vor 30 Jahren tödlich verunfallte. Weggefährten wie Marc Surer und Norbert Haug erinnern sich.

Youtube: Winkelhock – Ein Leben am Limit

TERMINE

AUTOMOBIL				
20./21.11.	GP2 und GP3, Sakhir			BRN
21.11.	WEC/Langstrecke, Sakhir/6 h Bahrain	WM		BRN
21.11.	Race of Champions, London			GB
22.11.	Formel 3, Macau			RC
22.11.	GT/Tourenwagen, Macau			RC
22.11.	NASCAR, Homestead/Florida			USA

MOTORRAD				
20./21.11.	Supercross, München			D
21.11.	Motocross-Freestyle, Gdansk	WM		PL
22.11.	Straßensport, Macau			RC

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

- DIENSTAG, 17.11.**
- 18.30 Formel 1, São Paulo (BR), Rennen (W) SKY SPORT 2
 - 20.50 ADAC GT Masters: Best of, Saisonrückblick 2015 MOTORS-TV
 - 22.10 Formel Renault 3.5, Saisonrückblick 2015 (Dokumentation) EUROSPORT
- MITTWOCH, 18.11.**
- 1.05 Blancpain GT Series: Best of, Saisonrückblick 2015 MOTORS-TV
 - 10.00 Formel Renault 3.5, Saisonrückblick 2015 (Dokumentation) EUROSPORT
 - 17.20 ADAC GT Masters: Best of, Saisonrückblick 2015 MOTORS-TV
 - 19.55 United SportsCar/USCC: Best of, Saisonrückblick 2015 MOTORS-TV
 - 20.30 Formel 1, São Paulo (BR), Rennen (W) SKY SPORT 2
 - 22.30 NASCAR, Phoenix/Arizona (USA), Rennen (W) MOTORVISION-TV

- DONNERSTAG, 19.11.**
- 9.15 Formel Renault 3.5, Saisonrückblick 2015 (Dokumentation) EUROSPORT
 - 12.40 Classic Races: das 500-Meilen-Rennen von Indianapolis (Doku.) MOTORVISION-TV
 - 17.00 Formel 1, São Paulo (BR), Rennen (Zus.) ORF SPORT+
 - 23.05 Rallye-WM, Rallye Wales (GB), Rennen (Zus.) SPORT 1+

- FREITAG, 20.11.**
- 8.00 Formel 1, São Paulo (BR), Rennen (Zus.) ORF SPORT+
 - 11.15 GP3, Sakhir (BRN), 1. Rennen (live) EUROSPORT
 - 12.40 Classic Races: Deutsche Rallye-Meisterschaft 1983 (Doku.) MOTORVISION-TV
 - 13.30 GP2, Sakhir (BRN), 1. Rennen (live) SKY SPORT 2
 - 17.45 GP2, Sakhir (BRN), 1. Rennen (W) SKY SPORT 1
 - 23.50 ADAC Sport-Gala 2015, Fahrerwahl (Zus.) SPORT 1+

- SAMSTAG, 21.11.**
- 0.00, 7.30 GP2, Sakhir (BRN), 1. Rennen (W) SKY SPORT 1
 - 7.00 GP3, Sakhir (BRN), 2. Rennen (live) EUROSPORT
 - 8.15 NASCAR, Phoenix/Arizona (USA), Rennen (W) MOTORVISION-TV
 - 8.40 GP2, Sakhir (BRN), 2. Rennen (live) SKY SPORT 1
 - 9.30 Race of Champions 2015, London (GB), Rennen (Zus.) EUROSPORT
 - 10.10 ADAC Sport-Gala 2015, Fahrerwahl (Zus.) SPORT 1+
 - 10.15 GP2, Sakhir (BRN), 1. und 2. Rennen (W) SKY SPORT 1
 - 12.00 Race of Champions 2015, London (GB), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 - 12.45 Langstrecken-WM, 6 h Bahrain (BRN), Rennen (live) ORF SPORT+
 - 14.30 GP2, Sakhir (BRN), 1. und 2. Rennen (W) SKY SPORT 2

- 14.45 Langstrecken-WM, 6 h Bahrain (BRN), Rennen (live) ORF SPORT+
- 15.30 Race of Champions, London (GB), Rennen (live) ZDF INFO
- 17.00 Langstrecken-WM, 6 h Bahrain (BRN), Rennen (live) ORF SPORT+
- 18.00 Langstrecken-WM, 6 h Bahrain (BRN), Rennen (live) EUROSPORT
- 18.50 Langstrecken-WM, 6 h Bahrain (BRN), Rennen (live) ORF SPORT+
- 21.00 NASCAR, Phoenix/Arizona (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV

- SONNTAG, 22.11.**
- 2.00, 13.00 Race of Champions 2015, London (GB), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 - 13.45 GP2, Sakhir (BRN), 1. und 2. Rennen (W) SKY SPORT 2
 - 19.30 NASCAR, Homestead/Florida (USA), Rennen (live) MOTORVISION-TV
 - 23.00 GP2, Sakhir (BRN), 1. und 2. Rennen (W) SKY SPORT 2
- MONTAG, 23.11.**
- 19.00 Rallye-WM, Rallye Wales (GB), Rennen (Zus.) ORF SPORT+
 - 20.00 NASCAR, Homestead/Florida (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV
 - 22.15 GP2, Sakhir (BRN), 1. und 2. Rennen (W) SKY SPORT 2

MOTORRAD

- MITTWOCH, 18.11.**
- 14.20 Enduro-WM: Best of, Saisonrückblick 2015 MOTORS-TV
- DONNERSTAG, 19.11.**
- 21.00 Motocross-Freestyle-WM, Shenzhen (RC), Night of Jumps (Zus.) EUROSPORT 2
- FREITAG, 20.11.**
- 2.00 Motocross-Freestyle-WM, Shenzhen (RC), Night of Jumps (Zus.) EUROSPORT 2
 - 10.15 Motocross-Freestyle-WM, Shenzhen (RC), Night of Jumps (Zus.) EUROSPORT 2
 - 19.00 Motocross-Freestyle-WM, Shenzhen (RC), Night of Jumps (Zus.) EUROSPORT 2
 - 21.15 Motorrad-WM/Moto3, Valencia (E), Rennen (W) EUROSPORT
 - 22.00 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E), Rennen (W) EUROSPORT
 - 22.45 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E), Rennen (W) EUROSPORT

- SAMSTAG, 21.11.**
- 16.00 Motorrad-WM/Moto3, Valencia (E), Rennen (W) EUROSPORT 2
 - 16.45 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E), Rennen (W) EUROSPORT 2
 - 17.30 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E), Rennen (W) EUROSPORT 2
 - 21.00 Motocross-Freestyle-WM, Shenzhen (RC), Night of Jumps (Zus.) EUROSPORT 2

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächste Einsätze des DSK-Busses: 27. November bis 6. Dezember auf der Essen Motor Show 2015. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



IM NÄCHSTEN HEFT / 24.11.2015

AUTOMOBIL
 Formel 1: Vor Abu-Dhabi-GP
 Langstrecken-WM: Bahrain

MOTORRAD
 ADAC Supercross: München

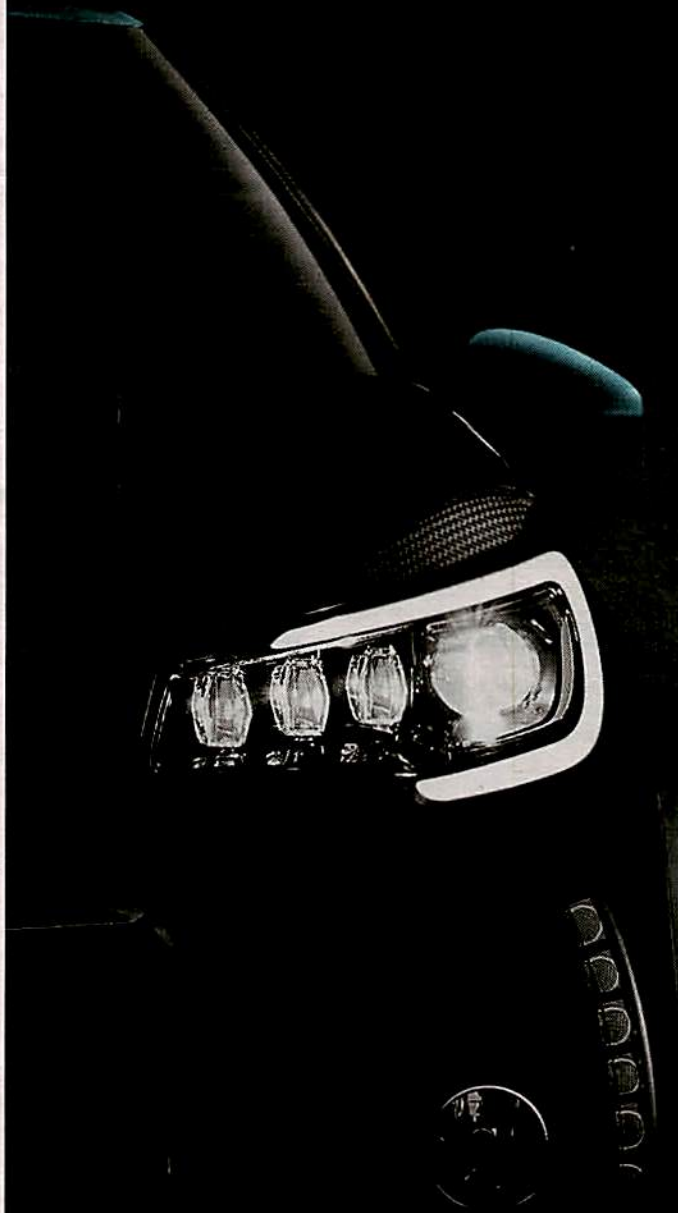


DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

STRAHLENDER BLICK.
GLÄNZENDER AUFTRITT.

DS 3
Ultra-personalisierbar



Stylen Sie Ihren DS 3 individuell – denn mit 35 Kombinationsmöglichkeiten von Dach- und Karosseriefarbe, 10 Polster- und Felgenvarianten sowie 5 Cockpit-Dekors bietet er unzählige Designoptionen. Und dank der optionalen Scheinwerfer mit der DS LED Vision Technologie ist er auch nachts der absolute Hingucker. Lassen Sie sich vom avantgardistischen Esprit des DS3 mitreißen- und vereinbaren Sie noch heute eine exklusive Probefahrt unter 0800-033 55 05.

DS empfiehlt **TOTAL**

www.driveDS.de