

MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens

WAS NUN, MERCEDDES?

Moto2

Interview mit Vize-
meister Tom Lüthi

S. 18



Langstrecken-WM

Lotterer komplettiert
Porsche-Dream-Team

S. 12

Motorrad-WM

Die FIM und ihre
Zukunftspläne

S. 17

GP2

Ferrari mit eigenem
Junior-Team

S. 11

**motorsport-
aktuell.com**

1. Preis
VIP-Besuch bei
der Formel E

Mitmachen und gewinnen!

**Leser
wählen
Racer des
Jahres**



Jeden
Dienstag
neu



Was für ein Hammer! Fünf Tage nach dem Gewinn des WM-Titels hat Nico Rosberg seinen Rücktritt aus der Formel 1 erklärt.

Jetzt sucht Mercedes händeringend nach einem Ersatz. Die Liste der Anwärter ist nicht besonders lang. Ein Name, der immer wieder fällt,

ist Fernando Alonso. Der Spanier und Hamilton wieder in einem Team vereint? Das wäre der nächste Hammer. **ab S. 3**



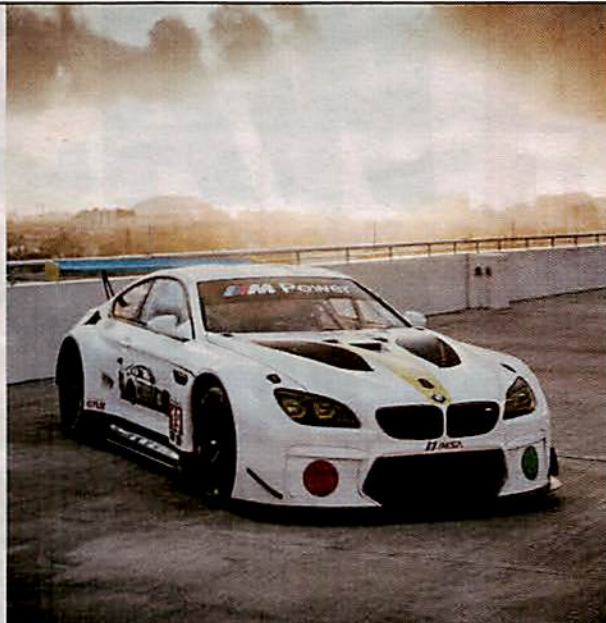
LIEBE LESER!

Damit hat niemand gerechnet. Nico Rosberg wird Weltmeister und sagt der Formel 1 fünf Tage später «Auf Wiedersehen!» Selbst bei Mercedes war man baff. Und muss sich nun nach einem Nachfolger umschauen. Einen adäquaten Ersatz wird man in den eigenen Reihen nicht finden. Ohne den Junioren Pascal Wehrlein und Esteban Ocon zu nahe zu treten: Aber diese Schuhe sind beiden eine Nummer zu groß. Sie wären gegen Hamilton chancenlos. Spontan fallen mir deshalb nur zwei Namen ein: Jenson Button und Fernando Alonso. Ersterer hat zwar seinen Rücktritt verkündet, hätte aber das Format, neben Hamilton zu bestehen. Und McLaren würde ihm wohl kaum im Weg stehen. Anders der Fall Alonso. Da müsste Mercedes tiefer in die Tasche greifen. Ob man das will? Und ob McLaren seinen Superstar ziehen lassen würde? Am Ende des Tages entscheiden Geld und Motivation. Für Alonso ist das die Chance, auf die er gewartet hat. Legt ihn McLaren in Ketten, wirkt das kontraproduktiv. Für die Formel 1 wäre eine Wiederauflage des Duells Hamilton gegen Alonso das Beste, was es geben könnte.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? BMW Art Car
WO? Miami (USA)

WAS? Der BMW M6 für das
24h-Rennen von Daytona



WER? Nico Rosberg, Tochter Alaia, Ehefrau Vivian (D)
WO? Irgendwo am Strand

WAS? Der frischgebackene F1-Weltmeister kehrt der Königsklasse
den Rücken zu - und kümmert sich fortan nur noch um seine Familie



WER? Thierry Neuville (B)
WO? Monza (I)

WAS? Der Gesamtzweite der abgelaufenen Saison peilt mit
seinem neuen Arbeitsgerät, dem Hyundai I20 WRC, den Titel an

INHALT

AUTOMOBIL

- ! THEMEN DER WOCHE
Formel 1: Wer folgt auf Rosberg?; Rennserien: Termine 2017 im Überblick S. 3
- ! FORMEL 1 Weltmeister beendet Verfolgungswahn S. 4
- FORMEL 1 Sind die breiten Pirelli-Reifen gut genug? S. 6
- FORMEL 1 Das verrückte Jahr in Zahlen S. 8
- ! FORMELSPORT Ferrari stellt eigenes GP2-Team S. 11
- ! LANGSTRECKEN-WM Porsche-Dreamteam perfekt S. 12
- TROPHÉE ANDROS Der Saisonauftakt 2016/17 S. 13
- RALLYE-WM Hyundais neuer Hingucker S. 15

MOTORRAD

- ! THEMEN DER WOCHE
Motorrad-WM: FIM trifft sich in Berlin; Superstock-Weltcup: Moser zu Kawasaki S. 17
- ! MOTO2 Lüthi im Interview zu seinem Vize-Titel S. 18
- ! RACER DES JAHRES Die MSa-Wahl 2016 S. 19
- MOTOGP Rossi-Sieg bei der Monza Rally Show S. 32
- MOTO2 Die große Saisonstatistik 2016 S. 33
- SUPERBIKE-WM Krummenacher im Interview S. 34
- MOTOCROSS Europameister Kjer-Olsen im Interview S. 36

PANORAMA

- AUTOMOBIL Dezember-Highlights im Rückspiegel S. 40
- AUTOMOBIL Zum 70. Geburtstag von Fittipaldi S. 42
- AUTOMOBIL Das Porsche-Superjahr 1976 S. 44
- BOXENGEFLÜSTER Fanshop; Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 46
- IMPRESSUM S. 47
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSa-Tipp S. 47

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Formel 1

Alonso für Rosberg?

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Manchmal werden auch wir auf dem falschen Fuß erwischt. An dieser Stelle hätten eigentlich die Beschlüsse des FIA-Weltrats von vergangener Woche stehen sollen. Doch der überraschende Rücktritt von F1-Weltmeister Nico Rosberg fünf Tage nach dem Titelgewinn hat natürlich Vorrang. Die Termine, wie sie bei der Sitzung in Baku beschlossen wurden, haben wir ihnen in der Spalte rechts aber trotzdem sauber zusammengefasst.

Um 14:16 Uhr ließ Nico Rosberg die Bombe am Freitag in Wien platzen. Der Mercedes-Pilot hat bei einer Pressekonferenz seinen Abschied aus der Formel 1 verkündet. Der frischgebackene Weltmeister wird seinen Titel 2017 nicht verteidigen. Als Begründung gab der Pilot an, dass er sein Ziel nun endlich erreicht habe und nicht bereit ist, noch einmal so große Opfer zu bringen (s. Seite 4).

«Seit 25 Jahren im Rennsport war es immer mein Traum, mein einziges, großes Ziel, F1-Weltmeister zu werden. Ich musste viel dafür opfern. Aber trotz all dieser harten Arbeit, dieser Schmerzen und dem ganzen Verzicht war dies immer mein Ziel geblieben. Und jetzt ist es so weit, ich habe den



Mit dem WM-Pokal in Rente: Nico Rosberg überraschte alle mit seinem Rücktritt aus der Formel 1

Berg erklimmen, und es fühlt sich richtig an. Ich fühle eine tiefe Dankbarkeit für alle, die mich auf dem Weg unterstützt haben und es somit möglich gemacht haben», so Rosberg zu seinem Abschied.

Nach 206 Rennen, 23 Siegen, 30 Pole-Positions und 20 schnellsten Rennrunden ist die F1-Karriere nun plötzlich vorbei. Rosberg macht es damit wie Mike Hawthorn, Jackie Stewart und Alain Prost. Er wurde Weltmeister und tritt zurück. Kurz vor der Übergabe des WM-Pokals geht der 31-Jährige mit sofortiger Wirkung in Rente. Dabei hatte Gerhard Berger für ihn im Mai noch eine Vertragsverlängerung um zwei weitere Jahre bei Mercedes ausgehandelt.

Die große Frage, die sich nach Rosbergs Rücktritt stellt: Wer ersetzt den scheidenden Weltmeister bei den Silbernen? Etwa einer der Junioren: Pascal Wehrlein oder Esteban Ocon? Was naheliegender klingt, birgt für Mercedes gewisse Risiken. Beide haben erst 2016 angefangen, GP-Erfahrung zu sammeln. Und wer die Superteams Ricciardo/Verstappen bei Red Bull und Vettel/Räikkönen bei Ferrari schlagen will, braucht eigentlich zwei gestandene GP-Sieger im Team.

Von denen hat es keinen auf dem Markt, sieht man einmal von den soeben zurückgetretenen Jenson Button und Felipe Massa ab, die – nüchtern betrachtet – aber wohl eher nicht infrage kommen.

Auch Ferrari und Red Bull werden sich (kaum) von einem ihrer Piloten trennen. Bleibt also nur Fernando Alonso. Der Spanier ist an McLaren-Honda gebunden. Hat aber schon einmal versucht, dort auszusteigen und bei Mercedes anzudocken. Warum sollte es in einem zweiten Anlauf, wenn die Türen durch Rosbergs Abgang offen stehen, nicht doch klappen?

Fakt ist: Man darf auf die Entscheidung von Mercedes gespannt sein. Mercedes-Außenminister Niki Lauda meinte, bis Weihnachten solle eine Entscheidung gefällt werden. Er sagt aber auch: «Einen Ersatz für Rosberg zu finden, wird ein echtes Problem. Unsere Fahrerparade war die beste, die man haben kann.» ♦

IMSA Sports Car Championship

Rosberg: Daytona mit AMG?

Kaum hat Nico Rosberg seinen Ausstieg aus der Königsklasse (siehe oben) verkündet, liegt dem F1-Champ offenbar ein Angebot vor, seine Rennkarriere in einem Mercedes-AMG GT3 fortzusetzen!

Wie MSA kurz vor Redaktionsschluss aus dem Umfeld von David MacNeil erfahren hat, plant der millionenschwere US-Unternehmer, Rosberg für sein US-Rennteam WeatherTech Racing zu verpflichten. WeatherTech ist seit Saisonbeginn 2016 Hauptsponsor der von der International Motor Sports Association (IMSA) durchgeführten US-Sportwagen-Meisterschaft (ISCC).

Sollte der sensationelle Coup tatsächlich in die Tat umgesetzt werden, bestreitet Nico Rosberg am 28./29. Januar 2017 das 50. 24-Stunden-Rennen in Daytona in einem Mercedes-AMG GT3. Passend zum Jubiläum des berühmten Langstreckenklassi-

kers an der Ostküste Floridas hat sich MacNeil bei der IMSA die Startnummer 50 gesichert.

David MacNeil ist CEO der vor fast drei Jahrzehnten gegründeten und in Chicago ansässigen Firma WeatherTech, die hochwertige Fußmatten für

Pkws produziert – unter anderem für AMG. Am 9.11. hat AMG Customer Sports den Aufbau eines Kundensport-Engagements in den USA bekannt gegeben und dabei auch das Team WeatherTech Racing als eine von drei Mannschaften vorgestellt, die 2017 mit einem umfassenden Service-Angebot vor Ort unterstützt werden.

Im Januar dieses Jahres hatten MacNeil, sein Sohn Cooper, Leh Keen, Gunnar Jeannette und Shane van Gisbergen «Sponsor-Premiere» in Daytona gefeiert. Dabei belegte man in einem WeatherTech-Porsche 911 GT3 R von Alex Job Racing in der stark besetzten GTD-Klasse den 13. Platz sowie im Gesamtklassement Rang 28. ♦ AW



WeatherTech-AMG GT3: Rosbergs neuer «Arbeitsplatz»?

Kalender 2017

Formel-1-WM 2017

26. März	Australien
9. April	China
16. April	Bahrain**
30. April	Russland
14. Mai	Spanien**
28. Mai	Monaco**
11. Juni	Kanada
25. Juni	Aserbaidschan*
9. Juli	Österreich**
16. Juli	England**
30. Juli	Ungarn**
27. August	Belgien**
3. September	Italien**
17. September	Singapur
1. Oktober	Malaysia
8. Oktober	Japan
22. Oktober	USA
29. Oktober	Mexiko
12. November	Brasilien
26. November	Abu Dhabi**

* mit GP2; ** mit GP2 und GP3

Formel-3-EH

tba	tba (GB)
tba	Monza (I)
21. Mai	Pau (F)
4. Juni	Zandvoort (NL)
25. Juni	Norisring (D)
29. Juli	Spa-Francorch. (B)
20. August	Hungaroring (H)
10. September	Nürburgring (D)
tba	Spielberg (A)
15. Oktober	Hockenheim (D)

Langstrecken-WM

16. April	Silverstone (GB)
6. Mai	Spa-Francorch. (B)
17. Juni	24h Le Mans (F)
16. Juli	Nürburgring (D)
3. September	Mexico City (MEX)
16. September	Austin (USA)
15. Oktober	Fuji (J)
5. November	Shanghai (RC)
18. November	Sakhir (BRN)

Formel E

18. Februar	Buenos Aires (RA)
1. April	Mexico City (MEX)
13. Mai	Monte Carlo (MC)
20. Mai	Paris (F)
10. Juni	Berlin (D)
1. Juli	Brüssel (B)
15. Juli	New York (USA)
16. Juli	New York (USA)
29. Juli	Montreal (CDN)
30. Juli	Montreal (CDN)

Rallye-WM

20.–22. Januar	Monte Carlo
10.–12. Februar	Schweden
10.–12. März	Mexiko
7.–9. April	Frankreich
28.–30. April	Argentinien
19.–21. Mai	Portugal
9.–11. Juni	Italien
30. Juni–2. Juli	Polen
28.–30. Juli	Finnland
19.–20. August	Spanien
6.–8. Oktober	Spanien
27.–29. Oktober	Großbritannien
17.–19. November	Australien



Eine Woche später: F1 in Baku

Rosberg vs. Hamilton

Der Weltmeister beendet

Von ELMAR BRÜMMER

Dass Nico Rosberg in Abu Dhabi den WM-Titel einfahren würde, war nicht mehr die ganz große Überraschung. Diese folgte fünf Tage später, als der neue Weltmeister bei der FIA-Preisverleihung in Wien seinen Rücktritt erklärte.

Die Überschrift war britisch-kriegerisch, und eine verkappte Kapitulation: «Rosberg durchkreuzt Hamiltons Minenfeld», lobt das Fachblatt «Autosport» den neuen Weltmeister. Nico Rosberg, von seiner Vivian bei der Gratulation über Boxenfunk «Mucki» gerufen, hatte es da schon hinter sich – was das große Saison- und sportliche Lebensziel anging. Gerade zurück von den Feierlichkeiten beim Teamsponsor in Kuala Lumpur, blieb jetzt nur noch eines zu tun. Der vielleicht schwerste Anruf seines Lebens: Teamchef Toto Wolff mitzuteilen, dass er seine Karriere beenden werde.

Es waren nicht die letzten Runden des Titel-Showdowns in Abu Dhabi, nach denen der Champion gestand, dass er «wohl etwas naiv» gewesen sei, Hamiltons Taktikspiele nicht vorausgeahnt zu haben. Die Diskussionen um den erbitterten Kampf des Titelverteidigers und eine mögliche Bestrafung durch Mercedes kratzten in der arabischen Nacht am Glanz des neuen Welt-

«Ich stoppe – und folge einfach meinem Herzen.»

NICO ROSBERG

meisters. Aber auch das war es nicht, was Rosberg ärgerte. Er wusste, dass er seine letzte, ganz große Chance auf den ersten Titelgewinn wahrgenommen hatte. Und er ließ sich nicht anmerken, was ihn seit dem Großen Preis von Japan innerlich bewegte: Dass er sich mit dem Gedanken des Rücktritts angefreundet hatte, sollte er seinen großen Kindheitstraum erreichen. «Es war unglaublich», gesteht Rosberg, «unglaublich hart. Ich habe alles reingesteckt, was ich hatte.

Absolut 110 Prozent. Dazu bin ich nicht mehr bereit, jeden Tag auf diese Art und Weise mein Leben zu verbringen. Ich stoppe – und folge einfach meinem Herzen.»

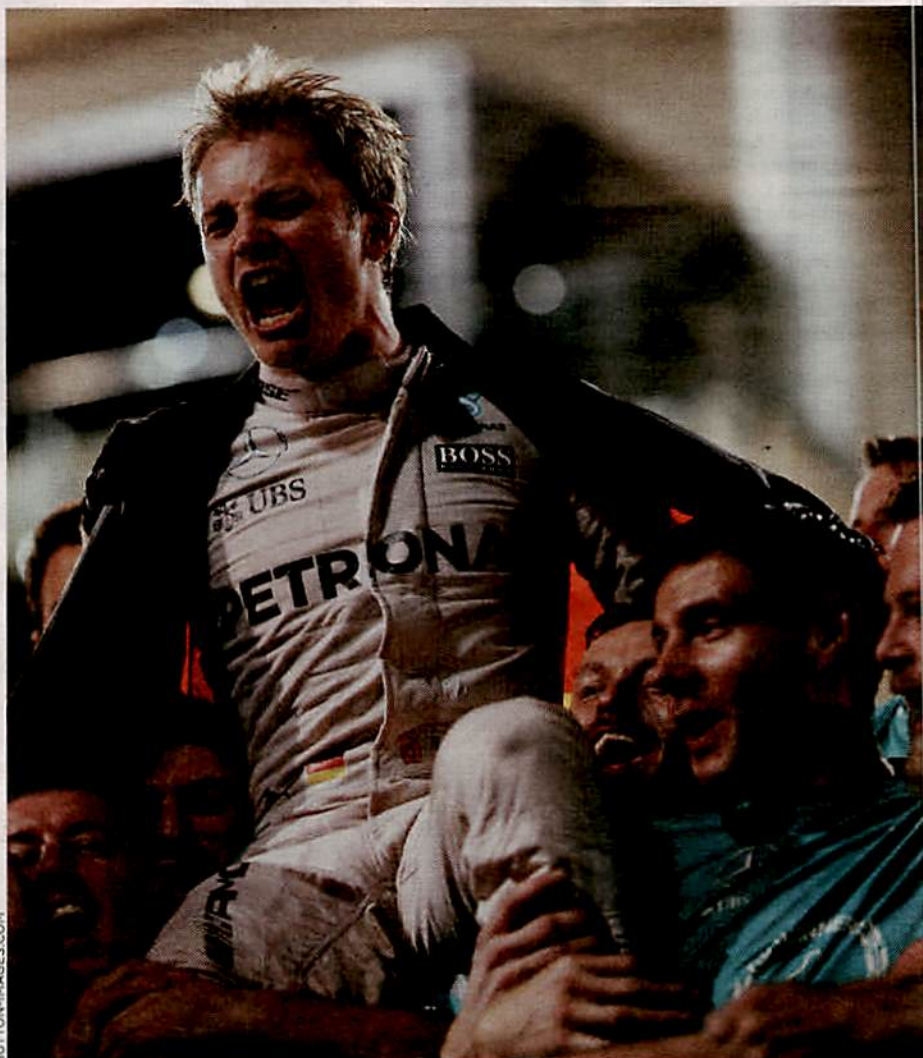
Die Familie ist ihm wichtiger als Ruhm, Siege und ein drastisch erhöhter Zweijahres-Vertrag. Ein deutliches Statement, wie hoch der Zoll war in den elf Jahren seiner Karriere, vor allem aber in den letzten drei. Toto Wolff hat erst gar nicht versucht, seinen Schützling zu überzeugen, so entschlossen hatte der geklungen. Es war der zweite Paukenschlag in nur fünf Tagen. Und der erste Weltmeister seit Alain Prost 1993, der nicht mehr antritt, um seinen Titel zu verteidigen. Eine Entscheidung, die die ganze Formel 1 durcheinandergebracht hat – und vielleicht in der neuen Saison noch bringen wird.

Rosberg und das i-Tüpfelchen

So wurde ein frischgebackener Champion freiwillig zum One-Hit-Wonder. Und anstatt über Hamilton diskutiert die Welt nach der emotionalen Erklärung vor der Preisverleihung durch die FIA nun darüber, wie die Motive Rosbergs zu bewerten sind: Mutig? Nachvollziehbar? Stilvoll? Es konnte für ihn nichts Erfüllenderes geben, als den derzeit stärksten Fahrer der Formel 1 besiegt zu haben.

Der Bonus-Punkt für seinen Ehrgeiz, seine Qualen und alles, was er dafür opfern musste: «Ich fahre schon ewig gegen Lewis, und immer hatte er die Oberhand behalten, selbst im Gokart. Es ist daher etwas unglaublich Besonderes für mich, ihn zu schlagen. Dass es auf einem so hohen Level geschieht, macht diesen Sieg so befriedigend – er ist der Maßstab, und ich habe ihm den Titel wegnehmen können. Das ist schon ein phänomenales Gefühl. Es ist das i-Tüpfelchen.» Ein Schlusspunkt. Oder besser gesagt, nach seinem Rücktritt: Ein letztes, besonders deutliches Ausrufezeichen. Wenn es am schönsten ist, soll man gehen.

Unabhängig davon, dass Nico Rosberg die Nummer 1 auf dem Auto tragen wird (dafür konnte er Papas 6 mit einer eigenen Bedeutung versehen) – die Rolle als Nummer 2 hatte er abgelegt. Das gab ihm die Freiheit zu gehen. Aufrecht. ♦



Am Ziel: Rosberg feierte in Abu Dhabi den Titel, fünf Tage später gab er seinen Rücktritt bekannt



Rosberg: Donuts für den Titel



Bei der FIA-Gala: Nico mit Pokal

KOMMENTAR

Rosberg hätte nur noch verlieren können

Von ELMAR BRÜMMER

Nico Rosberg geht als großer Sieger. Das ist eine weise Entscheidung. Von nun an hätte er nur noch verlieren können. Auch das, was er über den Sieg gegen Hamilton hinaus für sich gewonnen hat in diesem Jahr. Den enormen Druck, der auf ihm lastete, hat der Weltmeister vor allen verborgen. Das hat es für ihn fast noch schwerer gemacht, und den Rücktritt nun leichter. Das ging schon anderen Champions so, sie haben nur länger dagegen angekämpft. Rosberg ist in allem, was er

tut, analytisch – auch diesmal. Die gelernte Kompromisslosigkeit will er in ein neues Leben übertragen, von dem er gespannt ist, was es ihm bringt. Er wird daraus neue Kraft gewinnen. Eine Power, von der sich Rosberg sicher ist, dass die F1 sie ihm in der Zukunft nicht mehr gegeben hätte, wohl eher genommen. Vermutlich hätte er auch nach einer neuerlichen Niederlage im WM-Rennen diesen Schritt vollzogen, dann wäre er für mehr Menschen nachvollziehbar gewesen. Aber die Konsequenz jetzt ist noch beachtlicher.



den Verfolgungswahn



Zehnter Saisonsieg in Abu Dhabi: Da wusste Hamilton noch nicht, dass Rosberg zurücktreten wird



Hamiltons Bummeltaktik änderte nichts am Ausgang des Rennens



Trotz Sieg in Abu Dhabi...



...den WM-Titel verloren

Von ELMAR BRÜMMER

Lewis Hamilton ließ in Abu Dhabi nichts unversucht, um Nico Rosberg den WM-Titel noch abzuholen. Dass es seine letzte Chance sein würde, wusste er zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Eine Revanche wird es nach dem Rücktritt Rosbergs nun definitiv nicht mehr geben.

Da war er noch der Verlierer: Lewis Hamilton kniet auf dem offiziellen Mannschaftsbild von Mercedes zum Abschluss der Formel-1-Saison links im Abseits, eine Hand an den Rand des kleinen goldenen Pokals geklammert. Es ist nur der kleine, der für den Tagessieg. Aber was ist das schon, wenn man den Titel verloren hat. Jede Faser seines Körpers signalisiert den Wunsch: Kann ich jetzt gehen? Konnte er, zumindest für den Sonntagabend von Abu Dhabi. Voller Gedanken, wie er dem Schicksal als neue Nummer 2 würde

«Ich war nicht überrascht. Ich kenne ihn schon lange.»

LEWIS HAMILTON



ten Mal in 18 Jahren hat er gewonnen. Deshalb war es keine Überraschung, dass er entschieden hat, nun aufzuhören. Natürlich werde ich die Rivalität vermissen.»

Da schwingt etwas Genugtuung mit, den Kollegen auch zu diesem Schritt getrieben zu haben. In seiner typischen Poker-Manier fügt er an, dass er bereits zweimal seinen Titel verteidigen musste, und den Gegnern die Chance gegeben habe, ihn herauszufordern. Er fügt an: «Es wird sehr merkwürdig, und es wird traurig, ihn nächstes Jahr nicht im Team zu haben. Der Sport wird ihn vermissen.»

Keiner ist größer als das Team

Bei allen auf die Spitze getriebenen Extravaganzen und Kollisionen der letzten Jahre – Mercedes wird das wohl auch. Teamchef Toto Wolff hatte so poetisch von den «schlummernden Vulkanen» gesprochen. Die Lava für 2017 brodelte

schon, jetzt nahm der Verfolgungswahn ein jähes Ende, bevor das Duell mit umgekehrten Vorzeichen seinen Lauf nehmen konnte. Die Frage der Revanche fällt damit aus. Jetzt gilt das Interesse mehr dem neuen Nebensitzer von Hamilton. Schließlich hatte Mercedes bislang die stärkste Fahrerpaarung im Feld, was nun nicht mehr der Fall sein dürfte – Red Bull mit Ricciardo/Verstappen und Ferrari mit Vettel/Räikkönen haben die Oberhand. Es sei denn, Mercedes gelingt noch ein Überraschungscoup (siehe auch Seite 3).

Toto Wolff wird froh sein, dass er den drängenden Fragen der Hamilton-Gegner nach einer Bestrafung für die Bummeltaktik in Abu Dhabi nicht nachgegeben hat. Die Moral des Titelpolitikers hätte das kaum gestärkt, und die ist jetzt bitter nötig. Wolffs Position bleibt aber klar: Keiner ist größer als das Team, das muss Hamilton begreifen. Das dürfte ihm jetzt viel leichter fallen – indem er sich nun als alter Mannschaftskapitän wieder neu positioniert.

Die Umarmung auf dem Podium, die Twitter-Botschaft an Nico Rosberg, dass sie jetzt beide erreicht hätten, von dem sie als Kinder geträumt haben: eine getarnte Kampfansage. Der ehrgeizige Engländer braucht jetzt eben ein neues Feindbild, um dem verlorenen Titel besser nachzujagen zu können. ♦

entfliehen können. Wie aus dem Frust wieder die neue Lust werden kann.

Die meisten Siege in der Saison, die meisten Pole-Positionen, und von der Mehrheit der Teamchefs zum besten Fahrer gewählt. In seinem Herzen, so hatte Hamilton schon vor dem Finale erzählt, wisse er, wer der wahre Champion sei. Er begann gerade wieder, zumindest im übertragenen Sinne, sich auf die Brust zu klopfen, als wolle er den mächtigen Löwen, der auf die Haut tätowiert ist, zu neuen, noch größeren Taten wecken. Dann kam in Wien die Nachricht vom Rücktritt des großen Rivalen und seines härtesten Gegners.

Hamilton, vor der Preisverleihung in der Hofburg wohl ein letztes Mal in einer Talkrunde mit Rosberg, gab sich abgeklärt: «Ich gehöre wahrscheinlich zu den wenigen Leuten, für die das keine Überraschung war. Aber das liegt daran, dass ich ihn schon so lange kenne. Zum ers-

NACHRICHTEN

Kaltenborn bestätigt:
«Liegen im Plan!»

Sauber Beim WM-Zehnten ist man froh, dass die Saison vorüber ist. Vor allem, weil Manor in Abu Dhabi erneut schneller als die Schweizer Truppe war. Doch die Briten hätten einen neunten Rang gebraucht, um das Blatt nochmals zu wenden. Das schafften sie nicht. Damit 2017 nicht wieder ein Albtraum wird, arbeitet man bei Sauber auf Hochtouren. Teamchefin Monisha Kaltenborn verriet in einem Interview: «Das 2016er-Auto war bis weit in die zweite Hälfte noch nicht einmal auf dem technischen Stand, mit dem wir die Saison beginnen wollten. Das wird nicht noch einmal passieren. Wir haben durch den Eigentümerwechsel sofort Stabilität ins Team gebracht. Wir sind im Plan, was unser neues Fahrzeug betrifft. Und wir glauben, dass es ein gutes Auto wird.»

Den Nasen geht es
ans Eingemachte

Crash-Tests Die 2017er-Autos stehen bereits seit Juli im Windkanal. Jetzt wird es ernst. In diesen Tagen crasht die FIA die ersten Nasen. Darunter McLaren, Sauber, HaasF1, ToroRosso und Force India. Sauber hat sich bereits für den 19. Dezember für die Chassis-Homologation angemeldet. HaasF1 ist am 11. Januar dran. Force India will sein Chassis ebenfalls noch im Dezember den von der FIA verlangten Belastungstests unterziehen lassen. ♦ CE/MS

Pirelli-Test

Breit, breiter, gut genug?



Einer von vier Testfahrern in Abu Dhabi: Kimi Räikkönen im Ferrari-Versuchsträger mit den für 2017 getesteten, breiteren Pirelli-Reifen

VON CHRISTIAN
EICHENBERGER

Am Dienstag nach dem Saisonfinale heulten die Motoren schon wieder auf. Pirelli hatte den Yas Marina Circuit für einen Vergleichstest zwischen Mercedes, Red Bull und Ferrari gemietet. Der Fokus galt den neuen, breiten Reifen. Doch da poppte noch eine andere Geschichte auf – der plötzliche Ausstieg von Lewis Hamilton.

Am Dienstagmorgen um 9 Uhr heulten in Abu Dhabi die Motoren auf. Mercedes, Red Bull und Ferrari testeten mit ihren umgebauten 2015er-Autos für Pirelli die letzte Reifengeneration. Zuschauer und Medienschaffende konnte man rund um die Strecke an einer Hand abzählen. Pirelli hatte den Test als nicht öffentlich deklariert. Doch die Italiener nahmen das nicht so ernst. Der Yas Marina Circuit stand offen wie ein Scheunentor.

Einer der wenigen, der noch da war, war Lewis Hamilton. Er sollte spontan den Dienstagmorgen bestreiten. Doch nach wenigen Testrunden stieg der WM-Zweite aus. Er fühle sich nicht gut, hieß es. Flugs wurde

Pascal Wehrlein, der eigentlich erst für den Nachmittag vorgesehen war, ins Cockpit gesetzt. Lewis Hamilton verschwand – ohne Worte.

Was dem Briten aufgestoßen war, bleibt ein Rätsel. Im Nachbarlager wurde gemunkelt, er habe Sonntag/Montag möglicherweise seinen Frust wespülen wollen. Andere Quellen sprachen von akuter Unlust. Ein paar wenige glaubten dem Ex-Champion, dass er sich wirklich nicht wohlgeföhlt habe. Fakt ist: Hamilton hat in diesem Jahr schon einmal einen Test sausen lassen – Mitte Oktober in Barcelona. Damals hieß es: wegen einer Verletzung am Knöchel. Nur wenige im Fahrerlager glaubten das. Auch dort wurde Wehrlein zum Ersatzpiloten befördert. Wie jetzt in Abu Dhabi.

Versuchsträger zu langsam?

Pirelli schloss mit dem Test in Abu Dhabi seine 24-tägige Testreihe ab. Zahlreiche Prototypen kamen seit August dieses Jahres zum Einsatz. Ferrari, Mercedes und Red Bull hatten sich die Tests mit eigens umgebauten 2015er-Autos aufgeteilt. Dieser Umbau erfolgte nach strengen Auflagen. Damit die Fahrzeuge möglichst nah an die für 2017 erwarteten Abtriebswerte heran-

kamen, wurden die Seitenkästen mit Schürzen verkleidet, Flügel und Diffusor vergrößert und der Unterboden profiliert. Doch die Techniker (beider Seiten) machten auch in Abu Dhabi keinen Hehl daraus: Die Autos, die 2017 zum Einsatz kommen werden, generieren mehr Abtrieb als die Versuchsträger. Deshalb fürchten einige, dass die zuletzt bei Tests verwendeten Reifen den hohen Anforderungen nicht zu 100 Prozent standhalten werden.

Max Verstappen verriet am Dienstag-

Fahrzeug der Generation 2017 tadellos funktionieren wird. «Stimmt», meint Verstappen. «Das werden wir erst bei den Tests in Barcelona sehen. Auch wie es sein wird, wenn es darum geht, mit den breiteren Reifen (hinten 80 mm, vorne 60 mm breiter, d. Red.) zu überholen.»

Über Rundenzeiten schwieg man sich bei Pirelli aus. Insgesamt spulten Hamilton, Wehrlein, Räikkönen und Verstappen 330 Umläufe ab.

Regenreifen-Test geplant

Nicht nur bei den Slicks scheint auf Pirelli also noch Arbeit zuzukommen. Auch bei den Regenreifen müssen die Mailänder nachlegen. Pirelli bittet deshalb eines der drei Teams, das einen 2017er-Muletto gebaut hat, im Dezember zu Regen-Testfahrten nach Le Castellet. Außerdem ist der vierte Testtag bei den Wintertests 2017 in Barcelona für Probefahrten auf Regenreifen reserviert. Wenn es bis dahin nicht geregnet hat, wird der Circuit de Catalunya am 2. März 2017 künstlich bewässert.

Das Problem: Auf nasser Piste ist ein breiter Reifen eher hinderlich. Er vergrößert die Aquaplaning-Gefahr. ♦

KOMPAKT

»»»

Frankreich Was MSA schon vor Wochen verkündet hat, sollte gestern Montag (nach Redaktionsschluss) offiziell bekannt gegeben werden: die Rückkehr der Formel 1 nach Frankreich 2018. Austragungsort soll Le Castellet sein. Der vorerst letzte Frankreich-GP fand 2008 in Magny-Cours statt.

»»»

Massa Der zurückgetretene F1-Pilot aus Brasilien könnte 2017 als TV-Kommentator arbeiten. Massa bestätigte Gespräche mit Sky Italia.

»»»

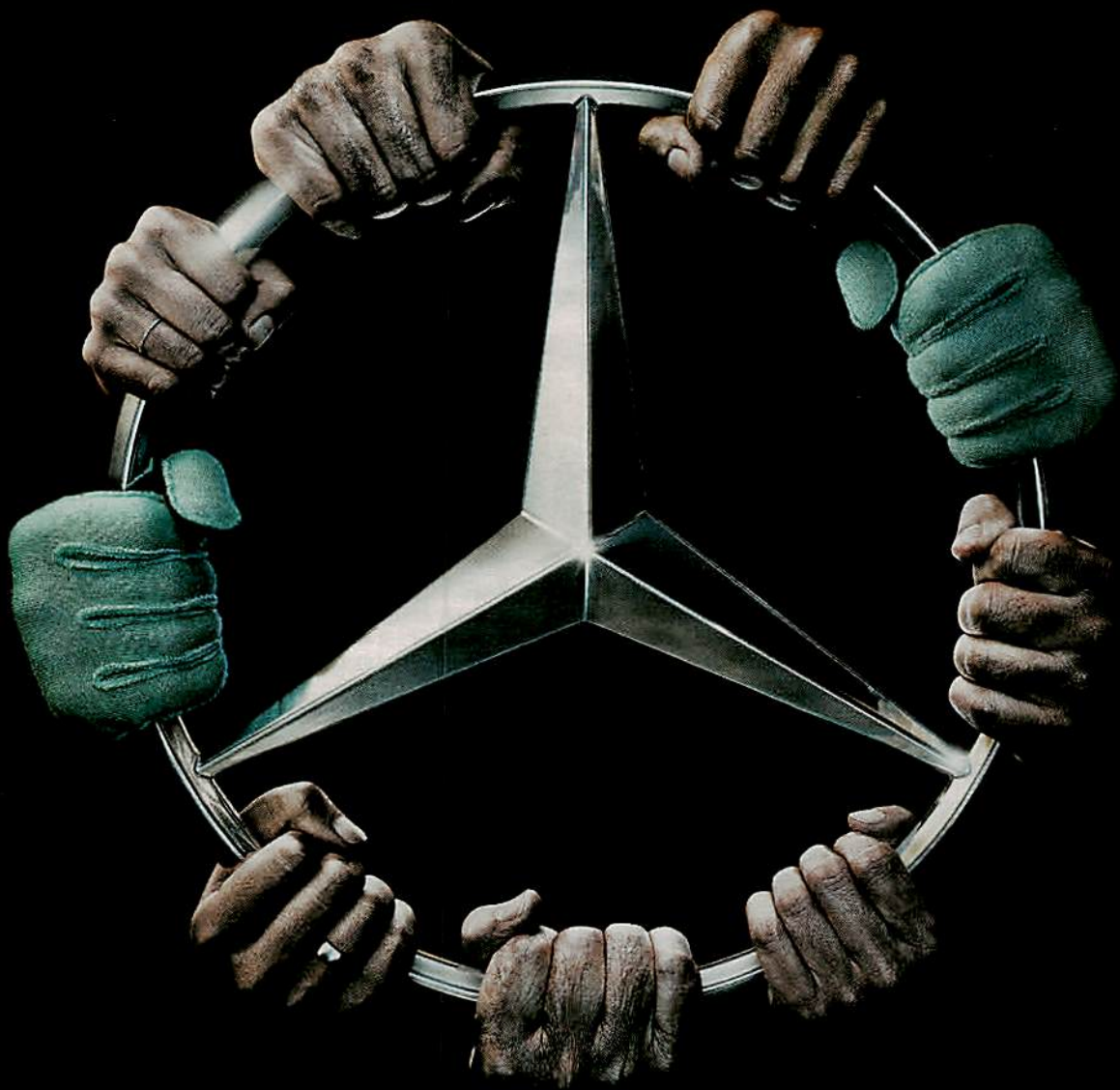
Italien Der Vertrag mit Monza ist endlich unterschrieben. Der GP von Italien im königlichen Park bis 2019 gesichert. ♦ CE

«Das werden wir erst bei den Tests in Barcelona sehen.»

MAX VERSTAPPEN

abend gegenüber MSA: «Bei uns lief eigentlich alles glatt.» Das muss aber nicht heißen, dass die letzte Ausbaustufe der Pirellis, die in Rumänien produziert und in Abu Dhabi ohne Kennzeichnung auf die Autos montiert wurde, auch an einem





Danke, euer Nico

Weltmeister in der Formel 1™ wird man nicht alleine.
Danke an das ganze MERCEDES AMG PETRONAS Formel 1™ Team.

Nico Rosberg, Formel 1™ Weltmeister 2016

AMG
MOTORSPORT



2016

Ein verrücktes Jahr in Zahlen



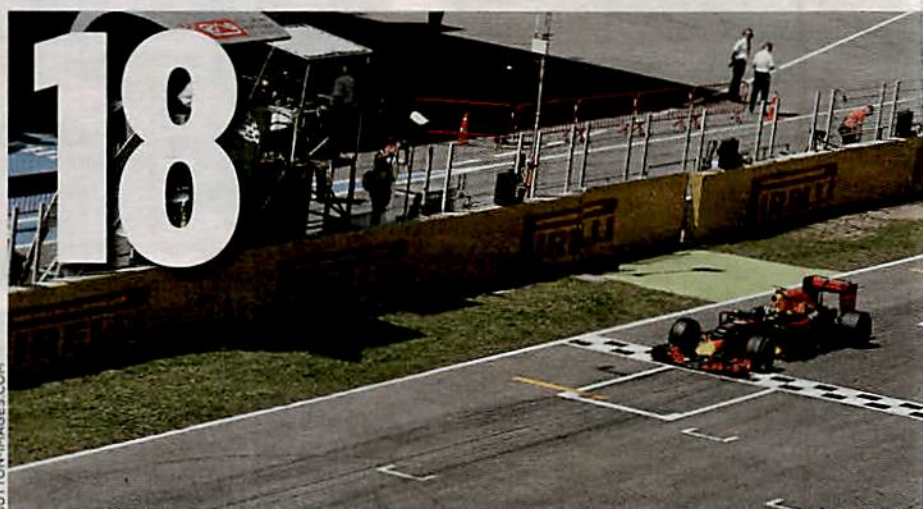
33

Nico Rosberg ist der 33. Weltmeister in der Geschichte der Formel 1 (seit 1950). Und der dritte Deutsche, der die Krone eroberte. Rosberg benötigte außergewöhnlich lange, bis für ihn «We are the Champions» erklang: Erst im 206. Rennen war es so weit. Damit liegt der Mercedes-Pilot einsam an der Spitze. Auf Platz 2 folgt Nigel Mansell. Der Briten brauchte 176 Rennen, ehe für ihn 1992 der Traum des Titels in Erfüllung ging. Auf Rang 3 folgt Jenson Button (169). Der «schnellste» Champion war Giuseppe Farina (7 GP).



27

Ferrari ist auf dem besten Weg, den Minusrekord von 2013–2015 zu toppen. Damals wartete man 35 GP lang auf den nächsten Erfolg, jetzt 27 Rennen. Übrigens: Zum ersten Mal in seiner Karriere blieb Sebastian Vettel eine komplette Saison ohne Startplatz in Reihe 1.



18

Jünger war noch keiner. Und wird es wohl auch nie mehr einer sein. 18 Jahre und 228 Tage war Max Verstappen bei seinem ersten GP-Sieg in Spanien jung. Weil F1-Rennfahrer seit dieser Saison 18 Jahre alt sein müssen, ehe sie die Superlizenz kriegen, könnte Verstappen 2017 nur von Lance Stroll überholt werden. Der ist bei seinem GP-Debüt 18 Jahre und 146 Tage jung – hätte also noch 82 Tage Zeit.



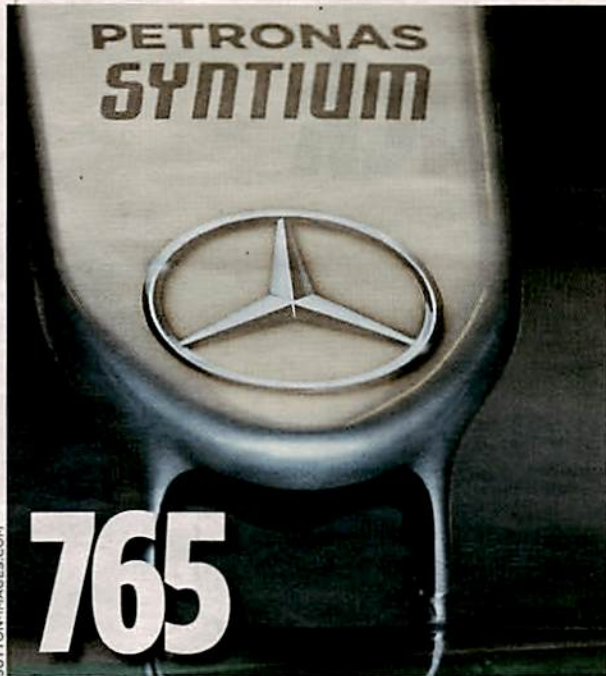
11

Neuling HaasF1 schlug sich wacker. Vor allem zu Beginn der Saison, als die Zuverlässigkeit noch nicht bei allen Teams top war, profitierten die Amis. Mit acht elften Plätzen war HaasF1 aber auch der Rennstall, der die meisten Ehrenplätze verbuchte. Der in der WM leer ausgegangene Esteban Gutiérrez war gleich fünfmal knapp an den Punkten vorbeigeschrammt. 2017 wird er wohl nicht mehr dabei sein.



10

Noch nie ist ein Fahrer mit zehn Siegen in einer Saison nicht Weltmeister geworden. Lewis Hamilton ist der Erste, der dieses «Kunststück» vollbrachte. Man muss jedoch auch in Betracht ziehen, dass 2016 die bisher längste Saison der F1-Geschichte war (21 GP).



SUTTON-IMAGES.COM

So viele WM-Punkte sammelte Mercedes im Lauf der Saison. Das ist ein neuer Rekord (bisher 703). Doch auch hier muss man sich in Erinnerung rufen, dass die FI-WM 2016 21 Grands Prix dauerte.



SUTTON-IMAGES.COM

Daniel Ricciardo ist der einzige Fahrer, der in allen 21 Rennen die Zielflagge sah. Sein schlechtestes Ergebnis: ein elfter Platz in Sotschi. Sonst kam der Australier immer in den Punkterängen an. Höhepunkt war der Sieg in Malaysia. Unvergessen: die Siegeszeremonie mit dem «Prosit» aus seinem Rennschuh.



SUTTON-IMAGES.COM

Kein Team ging 2016 leer aus. Das gab es zuletzt 2009. Sauber war bis zum vorletzten Rennen das Schlusslicht. Dann sicherte Felipe Nasr den Schweizern mit einer sensationellen Fahrt und zwei Punkten den zehnten WM-Rang. Zuvor lag Manor auf P10 – dank Pascal Wehrlein. Ironie des «Schicksals»: Nasr und Wehrlein könnten 2017 die Plätze tauschen. Oder Wehrlein wird zum Rosberg-Ersatz berufen.



SUTTON-IMAGES.COM

Nach Graham/Damon Hill sind Keke/Nico das zweite Vater-Sohn-Gespänn, das sich Weltmeister nennen darf. In beiden Fällen liegen 34 Jahre zwischen den Titeln von Vater und Sohn. Im Unterschied zu den Rosbergs konnten die Hills nicht mehr gemeinsam feiern.



SUTTON-IMAGES.COM

Force India verfügt über eins der kleinsten Budgets in der Formel 1. Nur Manor operiert mit noch weniger Geld. Doch in punkto Effizienz ist das Team aus Silverstone unschlagbar. Mit 173 WM-Punkten belegte man den vierten Rang bei den Konstrukteuren. Noch vor Williams. Die Truppe von Vijay Mallya gilt als besonders eingeschworen. Anders kann man den Erfolg der britisch-indischen Seilschaft nicht erklären. Sergio Pérez war auch bei den Fahrern «Best of the Rest». Zwei Podestplätze unterstreichen seine Leistung. Teamkollege Nico Hülkenberg, ebenfalls mit guten Rennen, aber immer etwas vom Pech verfolgt, wird 2017 als Werksfahrer bei Renault eine neue Herausforderung annehmen.

Statistik 2016

Rosbergs Meisterstück

FORMEL 1 / Saisonbilanz 2016



Fahrer	Fahrzeug	Rennen			Punkte	Platzierungen	Rennen																					
		gefahren	gewertet	gepunktet			Melbourne AUS	Sakhir BRN	Shanghai RC	Sotchi RUS	Barcelona E	Monte Carlo MC	Montreal CDN	Baku AZ	Spielberg A	Silverstone GB	Budapest H	Hockenheim D	Spa-Francorch. B	Monza I	Singapur SGP	Sepang MAL	Suzuka J	Austin USA	Mexico City MEX	Interlagos BR	Abu Dhabi UAE	
1. Nico Rosberg (D)	Mercedes W07 AMG Hybrid	21	20	20	1,8	385	18,3	1	1	1	1	-	7	5	1	4	3	2	4	1	1	1	3	1	2	2	2	2
2. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes W07 AMG Hybrid	21	19	19	4,1	380	18,1	2	3	7	2	-	1	1	5	1	1	1	1	3	2	3	-	3	1	1	1	1
3. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-TAG RB12	21	21	20	3,9	256	12,2	4	4	4	11	4	2	7	7	5	4	3	2	2	5	2	1	6	3	3	8	5
4. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF16-T	20	17	17	6,1	212	10,6	3	2	-	3	4	2	2	2	-	9	4	5	6	3	5	-	4	4	5	5	3
5. Max Verstappen (NL)	Toro Rosso (4)/Red Bull (17)	21	18	17	6,1	204	9,7	10	6	8	-	1	-	4	8	2	2	5	3	11	7	6	2	2	-	4	3	4
6. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF16-T	21	17	17	5,3	186	8,9	-	2	5	3	2	-	6	4	3	5	6	6	9	4	4	4	5	-	6	-	6
7. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM09	21	21	16	9,8	101	4,8	13	16	11	9	7	3	10	3	17	6	11	10	5	8	8	6	7	8	10	4	8
8. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW38	21	19	15	8,3	85	4,0	8	9	10	4	5	12	3	6	9	14	9	9	8	6	-	5	10	16	8	11	-
9. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM09	21	17	14	8,4	72	3,4	7	15	15	-	-	6	8	9	19	7	10	7	4	10	-	8	8	-	7	7	7
10. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-31	20	17	9	12,2	54	2,6	-	12	6	-	5	11	-	18	13	7	12	7	14	7	7	16	5	13	10	10	
11. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW38	21	18	13	10,3	53	2,5	5	8	6	5	8	10	-	10	20	11	18	-	10	9	12	13	9	7	9	-	9
12. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	21	17	10	12,1	46	2,2	9	-	9	12	6	8	9	-	8	8	14	-	15	14	11	17	6	16	6	-	
13. Romain Grosjean (F)	HaasF1-Ferrari VF16	19	16	5	14,0	29	1,4	6	5	19	8	-	13	14	13	7	-	14	13	13	11	-	11	10	20	11	-	
14. Daniil Kvyat (RUS)	Red Bull (3)/Toro Rosso (17)	20	15	5	13,7	25	1,2	7	3	15	10	-	12	-	-	10	16	15	14	-	9	14	13	11	18	13	-	
15. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-31	21	15	7	13,0	21	1,0	14	-	13	10	9	9	-	11	6	12	-	8	-	12	-	9	18	9	12	16	-
16. Kevin Magnussen (DK)	Renault RS16	21	17	2	17,1	7	0,3	12	11	17	7	15	-	16	14	14	17	15	16	-	17	10	-	14	12	17	14	-
17. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C35	21	17	1	18,7	2	0,1	15	14	20	16	14	-	18	12	13	15	17	-	17	-	13	-	19	15	15	9	16
18. Jolyon Palmer (GB)	Renault RS16	20	15	1	17,3	1	0,0	11	22	13	13	-	-	15	12	-	12	19	15	-	15	10	12	13	14	-	17	
19. Pascal Wehrlein (D)	Manor-Mercedes MR05	21	16	1	18,2	1	0,0	16	13	18	18	16	14	17	-	10	-	19	17	-	-	16	15	22	17	-	15	14
20. Stoffel Vandoorne (B)	McLaren-Honda MP4-31	1	1	1	12,0	1	1,0	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21. Esteban Gutiérrez (MEX)	HaasF1-Ferrari VF16	21	16	0	14,0	0	0,0	-	-	14	17	11	11	13	16	11	16	13	11	12	13	11	-	20	-	19	-	12
22. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C35	21	16	0	18,6	0	0,0	-	12	16	14	12	-	15	17	15	-	20	18	-	16	17	12	15	14	11	-	15
23. Esteban Ocon (F)	Manor-Mercedes MR05	9	9	0	20,4	0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	18	18	16	21	18	21	12	13
24. Rio Haryanto (RI)	Manor-Mercedes MR05	21	9	0	19,8	0	0,0	-	17	21	-	17	15	19	18	16	-	21	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Qualifying* (Bilanz 02)

Wie oft schaffte es ein Fahrer ins Q2?

1. Valtteri Bottas	21
Nico Hülkenberg	21
Sergio Pérez	21
Kimi Räikkönen	21
Nico Rosberg	21
Daniel Ricciardo	21
7. Carlos Sainz jr.	20
Max Verstappen	20
Sebastian Vettel	20
10. Esteban Gutiérrez	19
Lewis Hamilton	19
Felipe Massa	19
13. Fernando Alonso	18
Romain Grosjean	18
15. Jenson Button	16
16. Daniil Kvyat	13
17. Jolyon Palmer	7
18. Kevin Magnussen	6
19. Pascal Wehrlein	5
20. Marcus Ericsson	4
21. Felipe Nasr	3
22. Stoffel Vandoorne	1
* ohne Berücksichtigung von Strafen	

12. Fernando Alonso

8

13. Daniil Kvyat

5

14. Jenson Button

4

15. Romain Grosjean

2

* Esteban Gutiérrez

* ohne Berücksichtigung von Strafen

2

Beste Qualifying-Position*

20. 1. Lewis Hamilton

Pole-Position (12)

20. 2. Nico Rosberg

Pole-Position (8)

20. 3. Daniel Ricciardo

Pole-Position (1)

19. 4. Sergio Pérez

P2 (1)

19. Sebastian Vettel

P2 (1)

19. Felipe Massa

P2 (1)

19. Max Verstappen

P2 (1)

18. 7. Kimi Räikkönen

P3 (4)

18. 8. Valtteri Bottas

P3 (1)

16. Nico Hülkenberg

P3 (1)

13. 10. Jenson Button

P5 (1)

13. Felipe Massa

P5 (1)

12. Daniil Kvyat

P6 (1)

5. Carlos Sainz jr.

P6 (2)

14. Fernando Alonso

P7 (1)

3. Romain Grosjean

P7 (1)

16. Esteban Gutiérrez

P10 (2)

17. Kevin Magnussen

P12 (1)

Stoffel Vandoorne

P12 (1)

Pascal Wehrlein

P12 (1)

20. Jolyon Palmer

P14 (2)

21. Marcus Ericsson

P15 (2)

22. Felipe Nasr

P16 (3)

23. Rio Haryanto

P17 (1)

24. Esteban Ocon

P18 (1)

* ohne Berücksichtigung von Strafen

17. Meiste Siege (Fahrer)

14. 1. Lewis Hamilton

10

13. 2. Nico Rosberg

9

12. 3. Daniel Ricciardo

1

9. Max Verstappen

1

Meiste Siege (Teams)

1. Mercedes 19

2. Red Bull 2

Schnellste Rennrunden (Fahrer)

1. Nico Rosberg 6

2. Daniel Ricciardo 4

3. Lewis Hamilton 3

Sebastian Vettel 3

5. Fernando Alonso 1

Nico Hülkenberg 1

Daniil Kvyat 1

Kimi Räikkönen 1

Max Verstappen 1

Schnellste Rennrunden (Teams)

1. Mercedes 9

2. Red Bull 6

3. Ferrari 4

4. Force India 1

McLaren 1

Podestplätze (Fahrer)

1. Lewis Hamilton 17 (10/3/4)

2. Nico Rosberg 16 (9/5/2)

3. Daniel Ricciardo 8 (1/4/3)

4. Max Verstappen 7 (1/4/2)

5. Sebastian Vettel 7 (-/3/4)

6. Kimi Räikkönen 4 (-/2/2)

7. Sergio Pérez 2 (-/5/6)

8. Daniil Kvyat 1 (-/1/1)

9. Valtteri Bottas 1 (-/1/1)

Podestplätze (Teams)

1. Mercedes 33 (19/8/7)

2. Red Bull 16 (2/8/6)

3. Ferrari 11 (-/5/6)

4. Force India 2 (-/2/2)

5. Williams 1 (-/1/1)

Führungsrunden (Fahrer)

1. Lewis Hamilton 523

2. Nico Rosberg 486

3. Sebastian Vettel 82

4. Daniel Ricciardo 73

5. Max Verstappen 42

6. Kimi Räikkönen 7

Führungsrunden (Teams)

1. Mercedes 1008

2. Red Bull 115

3. Ferrari 89

Zurückgelegte Kilometer/Runden (Fahrer)

1. Daniel Ricciardo 6393,9/1267

2. Sergio Pérez 6361,0/1260

3. Nico Rosberg 6092,5/1202

4. Lewis Hamilton 6003,8/1186

5. Max Verstappen 5981,6/1176

6. Valtteri Bottas 5962,5/1186

7. Felipe Massa 5923,4/1161

8. Felipe Nasr 5836,9/1154

9. Carlos Sainz jr. 5705,7/1154

10. Kimi Räikkönen 5658,6/1094

11. Fernando Alonso 5650,8/1125

12. Esteban Gutiérrez 5486,2/1096

13. Kevin Magnussen 5390,7/1077

14. Marcus Ericsson 5325,7/1061

15. Sebastian Vettel 5276,2/1057

16. Nico Hülkenberg 5213,6/1042

17. Romain Grosjean 5203,2/1030

18. Pascal Wehrlein 5188,9/1048

19. Jenson Button 5131,7/1032

20. Jolyon Palmer 4978,2/961

21. Daniil Kvyat 4951,9/969

22. Rio Haryanto 2872,8/611

23. Esteban Ocon 2702,8/508

24. Stoffel Vandoorne 303,1/56

Zurückgelegte Kilometer/Runden (Teams)

1. Red Bull 12.178,9/2404

2. Mercedes 12.096,3/2388

3. Williams 11.885,9/2347

4. Force India 11.574,6/2302

5. Sauber 11.162,7/2215

6. McLaren 11.085,5/2213

GP2/GP3

Ferrari jetzt mit eigenem GP2-Team

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Mit drei Testtagen in Abu Dhabi verabschiedeten sich GP2 und GP3 in die Winterpause. Bei den «Großen» war Nicholas Latifi unter 27 Fahrern der Schnellste. Bei den «Kleinen» führte Rookie George Russell die Zeitenliste der 29 Fahrer an.

1:48,929 und 1:55,364 min – das waren die Bestzeiten der GP2 respektive GP3 bei den abschließenden Testfahrten auf dem Yas Marina Circuit in Abu Dhabi. Aufgestellt wurden sie vom Kanadier Nicholas Latifi (Dams) und George Russell (ART). Die Aussagekraft ist gering. Genau so wie die Abstände. Selten lag das Feld so eng beieinander.

Aus «deutschsprachiger» Sicht lag der Fokus in der GP2 auf dem Genfer Louis Delétraz. Der testete drei Tage für Racing Engineering, wo er 2017 auch als Stammfahrer eingesetzt werden soll. «Ich bin sehr zufrieden, wie der Test verlaufen ist», sagte Delétraz. «Einmal auf P2, dann auf P6 – das war ein gutes Gefühl.»

Auch Chris Höher testete GP2. Der Kärntner, der 2014/2015 an zwei GP3-Rennwochenenden teilgenommen hatte, probte

Donnerstag und Freitag für Russian Time, das neben Artem Markelov noch einen zweiten Fahrer für 2017 sucht.

In der GP3 kam Kevin Jörg bei Arden zum Einsatz (siehe auch Artikel unten). Der Schweizer war in allen Sitzungen langsamer als die beiden anderen Probanden Niko Kari und Steijn Schothorst. Jörg wurde am Freitag aber auch durch einen Getriebschaden eingebremst.

Prema neu ganz in Rot

Aufsehen erregte die Prema-Mannschaft. Das Team, 2016 noch mit Red-Bull-Junior und Meister Pierre Gasly und Runner-up Antonio Giovinazzi auf den Plätzen 1 und 2 unterwegs, hatte seine Autos schon montags frisch foliert. Neu treten die Italiener ganz in Rot an. Wobei die Farbgebung noch nicht endgültig ist. «Es kommt noch etwas Weiß dazu», sagt Neuzugang Charles Leclerc, der als Meister der GP3 ins GP2-Auto umgestiegen ist.

Teamkollege von Leclerc ist der Italiener Antonio Fuoco (bisher auch GP3). Zusammen bilden die beiden das Ferrari-Junior-Team.

Fix ist auch die ART-Paarung mit Nobuharu Matsushita und Alexander Albon. ♦



Das Ferrari-Junior-Team: Charles Leclerc (l.) und Antonio Fuoco



Testete für Russian: Chris Höher



Russell: Schnellster GP3-Pilot



Neue Lackierung: GP3-Meister Leclerc im GP2-Prema-Ferrari



Nicholas Latifi: Der Dams-Fahrer fuhr am dritten Testtag Bestzeit

Arden International

Ein Rennstall, sechs Serien

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Arden gehört zu den alt-eingesessenen Teams in der GP2 und GP3. Doch die Briten tanzen auch noch auf anderen Hochzeiten.

Das ehemalige F3000-Siegerteam Arden ist einer der treuesten Rennställe im Nachwuchssport. Seit den Anfängen der GP2 (2005) respektive GP3 (2010) ist man mit von der Partie. Neun Fahrer sind in dieser Zeit in die F1 aufgestiegen. Und man tanzt noch auf anderen Hochzeiten. «Wir haben neu ein Zwei-Liter-Eurocup-Team», erzählt Teamgründer Gary Horner, Vater von Red-Bull-Teamchef Christian Horner. «Daneben haben wir einen 3,5-Liter-Rennstall, mischen in England in der Formel 4 mit und haben ein Joint Venture mit Jota-Sport in der LMP2. Wir bieten jungen Fahrern die ganze Palette an.»

Gerüchte, Arden hätte seinen GP2-Rennstall veräußert, ver-

wies Horner in Abu Dhabi ins Reich der Fabeln. Es stimme, dass Sean Gelael 2017 bei den Briten fährt. Und dass dessen Vater mit Geldern von KFC Asia die Karriere seines Sohnes nun bei Arden pusht (bisher Campos). «Aber wir haben keine Anteile verkauft», sagt Horner sr.

Dass Papa Gelael weder Kosten noch Mühe scheut, hat man bei den Tests im Wüstenstaat

gesehen. Arden wurde beauftragt, für den dreitägigen Test ein neues Auto aufzubauen. Obwohl das «alte» noch intakt war. «Aber der Vater wollte es. Geld spielt keine Rolle», so Horner.

Neben Gelael soll 2017 Antonio Giovinazzi auf den Titel angesetzt werden. Der Italiener, in der abgelaufenen Saison Zweiter, wird von Gelael sr. unterstützt. Dass der Beste dort fährt,

wo auch sein Sohn untergekommen ist, ist nachvollziehbar.

Synergien mit Red Bull

Der früher einmal viel gepriesene Link zu Red Bull in die Formel 1 besteht heute nur noch oberflächlich. Man nutze den Simulator, sagt Horner, und es gebe auch immer wieder Mechaniker, die den Sprung in die Königsklasse und dementsprechend ins Team von Christian Horner schaffen. «Aber Arden-Pilot sein heißt heute nur noch Weg automatisch zu Red Bull in die Formel 1 führt.»

Gleich sieben Piloten testete Arden in der GP3. «Wir müssen schließlich den Abgang von Jack Aitken zu ART kompensieren», sagt Horner sr.

Unter den Testfahrern befand sich auch der Schweizer Kevin Jörg (bisher Dams). Der St. Galler testete zwei Tage für die Briten. Ob auch er sich ein neues Auto aufbauen ließ – so wie Sean Gelael in der GP2? Jörg lacht: «Nein, ich habe das von Jack Dennis übernommen.» ♦



Überstunden bei Arden: Neues Auto für Neuzugang Sean Gelael

KOMPAKT

»» **IndyCar** Der ehemalige Formel-1-Pilot Takuma Sato hat das Rennen um das vierte Cockpit bei Andretti Autosport gemacht. Bereits gesetzt waren Marco Andretti, Ryan Hunter-Reay und Alexander Rossi.

»» **GP2** Mit 42 Jahren in die GP2? Bei den Tests in Abu Dhabi tauchte überraschend der Italiener Salvatore de Plana auf. Für gewöhnlich fährt er in der Boss GP. Am Test nach dem Saisonfinale habe er aus Spaß teilgenommen, so De Plana. «Ich wollte einfach mal wissen, wie ich da abschneide.» Dem für MP Motorsport ins Lenkrad greifenden Oldie fehlten am Ende 3,1 Sekunden auf den zweitlangsamsten Fahrer.

»» **Formel 3.5** Die ehemalige World Series testet diese Woche (seit Montag) bis Mittwoch. Mit dabei auch der Schweizer Kevin Jörg. Er probt für Lotus und Teo Martin Motorsport. ♦ CE

Langstrecken-WM

Das Dreamteam steht

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

André Lotterers Wechsel zu Porsche - und damit in ein absolutes Dreamteam - ist perfekt. Lotterer/Jani/Tandy sowie Bernhard/Hartley/Bamber teilen sich die Startnummern 1 und 2.

Die Spatzen haben es schon wenige Tage nach der Abschiedsverkündung von Audi aus dem LMP1-Zirkus von den Dächern gepfiffen. Seit Samstag ist es offiziell: Bei der «Night of Champions» in Weissach verkündete Porsche André Lotterer als Neuzugang im Prototypen-Aufgebot für 2017. Damit ist ein sechsköpfiges Dreamteam komplett, denn ebenfalls wie erwartet rücken die 2015er-Le-Mans-Sieger Earl Bamber und Nick Tandy ins 919-Cockpit auf. Die Lücke, die Mark Webber, Marc Lieb und Romain Dumas hinterlassen, ist also bestens gefüllt.

Vor allem das Auto mit der Startnummer 1, das sich Neel Jani, Lotterer und Tandy teilen, ist vielleicht die schlagkräftigste Truppe, die es in der WEC je gab - speziell für Le Mans.

Auf dem neuen 2er-Auto (also dem Ex-ler) ersetzt demnach Earl Bamber den in Ruhestand gehenden Mark Webber. Auch



Haben Ihren Vollzeit-LMP1-Drive sicher: 2015er-Le-Mans-Sieger Bamber (l.) und Tandy (r.)

dieses Auto ist also alles andere als fahrerisch minderwertig besetzt. Nicht nur, weil letzte Woche in Wien bekannt gegeben wurde, dass die technischen LMP1-Regularien bis einschließlich 2019 gleich bleiben, dürfen sich alle sechs Fahrer berichtigt hohe Ziele stecken. Fritz Enzinger gab in Weissach dazu passend sein persönliches Ziel eines Titel-Hattricks aus.

Auch das GT-Aufgebot der Schwaben erhält personelle Verstärkung. Dirk Werner, Ex-

Carrera-Cup-Meister, kehrt ins Porsche-Cockpit zurück und wird mit dem neuen 911 RSR in der ISCC starten. Dort teilt er sich das Auto mit Patrick Pilet. Das zweite Auto für die USA pilotieren der zweite Neuzugang Laurens Vanthoor sowie Kévin Estre. Bei den langen Rennen (ab 6h) werden sie von Frédéric Makowiecki respektive Richard Lietz unterstützt.

In der WEC lässt man ebenfalls zwei Werksautos in der GTE-Pro-Klasse los. Designier-

te Fahrer dafür sind bislang Lietz, Makowiecki sowie Michael Christensen. Der frisch zum Werksfahrer beförderte Sven Müller hatte 2015 bereits einen WEC-GT-Einsatz und könnte nun dauerhaft starten.

GT-Klasse erhält WM-Prädikat

Die GT-Klassen werden im kommenden Jahr noch mehr Beachtung finden. Mit dann vier vollwertigen Werksteams (Ferrari, Ford, Aston Martin und eben Porsche) wird man



Neu-Porschianer: Lotterer



Fährt auch um WM: Neuer RSR

sogar um eine vollwertige Weltmeisterschaft statt «nur» um einen Weltcup fahren. Auch das wurde vergangene Woche in Wien bekannt gegeben. «Dies ist eine deutliche Aufwertung unseres Motorsport-Engagements und wird der Professionalität in der GT-Kategorie gerecht», sagte Porsche-Entwicklungsvorstand Michael Steiner.

Die WEC trägt damit auch dem Umstand Rechnung, dass 2018 mit BMW ein weiteres GT-Werksteam einsteigen wird. ♦

Edoardo Mortara

Audi: Mortara selbst schuld



Muss Strafe und Konsequenzen selbst tragen: Mortara

Nach dem Wirbel um Audi-Werksfahrer Edoardo Mortara (siehe vorletzte Ausgabe) hat sein Noch-Arbeitgeber, die Audi AG, auf MSA-Nachfrage klargestellt, dass der DTM-Vizemeister die alleinige Verantwortung für das vom Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) verhängte Urteil zu tragen hat.

«Das Verfahren vor dem DMSB-Sportgericht hat sich ausschließlich gegen Edoardo selbst als Rennfahrer und Lizenzinhaber gerichtet, nicht gegen Audi Sport, Audi Sport customer racing, die Audi AG oder die quattro GmbH. Somit richtet sich auch das vom DMSB Sportgericht verkündete Urteil allein gegen die Person Edoardo Mortara. Dieser hat demnach auch die sich daraus ergebenden Konsequenzen zu tragen und damit die vom DMSB aus-

gesprochene Strafe zu bezahlen oder Rechtsmittel gegen die Entscheidung einzulegen», hieß es in einer offiziellen Stellungnahme der Audi AG: «Wir bitten um Verständnis, dass die Audi AG den Ausgang dieses Verfahrens nicht weiter kommentieren kann und wird.»

Folgt noch höhere Strafe?

Mortara war wie berichtet vom Sportgericht des DMSB wegen Urkundenfälschung verurteilt und mit einer Geldstrafe in Höhe von 7500 Euro belegt worden. Der Italo-Schweizer, der unverständlicherweise MSA für die Enthüllung verantwortlich macht, will das Urteil - wie er einem MSA-Reporter mitgeteilt hat - angeblich nicht akzeptieren und möglicherweise Einspruch einlegen! Sollte der Italo-Schweizer dieses Rechtsmittel nutzen und damit auch der Automobil-Weltverband FIA

ins Spiel kommen, könnte die gegen ihn verhängte Strafe noch erhöht werden und sogar ein Lizenzentzug drohen.

Dass es überhaupt so weit gekommen ist, liegt, wie die Audi AG betont, ebenfalls in der Verantwortung von Mortara. «Jedem Fahrer, so auch Edoardo Mortara, obliegt es bezüglich seiner Einsätze in Rennfahrzeugen der Marke Audi - unabhängig ob DTM oder GT -, selbst dafür Sorge zu tragen, die für die jeweiligen Einsätze erforderlichen Voraussetzungen zu erfüllen. Dies umfasst insbesondere die Pflicht, sicherzustellen, im Besitz der jeweils erforderlichen Rennlizenz zu sein.»

Fakt ist, dass der Audi-Angestellte Mortara die Voraussetzungen für die notwendige Nord-schleifen-Lizenz nicht erfüllt hat und demzufolge auch nicht beim 24h-Rennen Nürburgring hätte starten dürfen! ♦ AW

Trophée Andros - Val Thorens

Karten neu gemischt

Von BERNHARD SCHOKE

Beim Auftakt der Trophée Andros, den Jean-Philippe Dayraut (BMW) knapp gewinnen konnte, war in Val Thorens eines ganz offensichtlich: Das Feld der 24 Piloten präsentierte sich zu Beginn der inzwischen 28. Saison beinahe vollständig neu aufgestellt.

Dies änderte aber nichts an der Action, mit der die Eisrennen so bekannt und beliebt geworden sind. Beim Auftakt weit der ehemaligen Olympia-Stadt Albertville konnten die professionellen Beobachter den Eindruck gewinnen, dass inzwischen von der ersten bis zur letzten Minute des Rennwochenendes nur noch eines gilt: 100 Prozent Leistung – und dies also bereits ab den Vorläufen bis zum Quali-Rennen. Begünstigt wird dies durch eine Neuerung im Reglement: Für die Top 5 der Startaufstellung gibt es Zusatzpunkte. Deren fünf für den Pole-Sitter, vier Zähler für den Zweiten und so weiter. Dementsprechend hatten die Mechaniker, Ingenieure und Verantwortlichen alle Hände voll zu tun, die Boliden auf die individuellen Wünsche der Piloten einzustellen. Herausforderung pur, weil in den letzten Wochen und Monaten die Eisrennszene umfassend durchgewirbelt worden ist.

Meister setzt auf Kontinuität

Die wichtigste Ausnahme bildet dabei das Meister-Team um die Brüder Dubourg in ihrem Renault Clio. Der ältere der beiden, Jean-Baptiste, ging dabei – erstmals in seiner Karriere auf dem Eis (er fährt auch Rallycross) – mit der prestigeträchtigen Nummer 1 an den Start. Die hatte er sich beim letztjährigen Showdown in einem Wimpernschlagfinale im Eisoval von St. Dié (Vogesen) gesichert.

Apropos St. Dié: Der Kurs in dem französischen Mittelgebirge – quasi gegenüber dem Schwarzwald – ist in diesem Jahr nicht im Kalender. Dieser umfasst wieder sieben Auftritte: Val Thorens, Andorra und Alpe d'Huez vor Weihnachten, Isola, Lans-en-Vercors, Serre Chevalier und Super Besse im neuen Jahr. Eines wurde aber direkt beim ersten Auftritt erkennbar: Die aktuelle Aufstellung von Fahrern und Teams brachte viel Emotion. Franck Lagorce, Publikumsliebhaber aufgrund seiner Racer-Fahrweise und in der letzten Saison nur



Belohnte sein neues Team nach einer Nachtschicht: Franck Lagorce driftete mit Platz 2 aufs Podest

ganz knapp unterlegen, wechselte ins Mazda-Werksteam. Dort kann er mit der Crew von Saintéloc um den Chef Sébastien Chetail in einer der professionellsten französischen Motorsport-Mannschaften zeigen, was er wirklich kann.

Nachtschicht für Mazda-Team

«Frankie», wie der ehemalige Sportwagenprofi von den Fans gerufen wird, findet dort die besten Voraussetzungen vor. Dazu gehören die eingespielten Mechaniker um Team-Ingenieur Laurent Fedacou, der dort wie in der DTM beim Audi-Team Phoenix (auch 2016 am Scheider-RSS) sein langjähriges technisches Eis-Know-how einbringt. Lagorce ersetzt dort den ins BMW-Lager abgewanderten Jean-Philippe Dayraut (der Eis-Meister 2009–2011 sowie 2012–2015) als Speerspitze des Mazda-Werksteams. Seine Aufgabe ist dabei ganz klar definiert: die Meisterschaft holen!

Der Renn-Samstag, insbesondere das Finale, verlief an der absoluten Grenze des Vertretbaren. Jean-Philippe Dayraut, Jean-Baptiste Dubourg und Benjamin Rivière profitierten, die Audi und Mazda Piloten waren betroffen. Insbesondere die Mechaniker der Mazda-Einsatzcrew Saintéloc hatten eine lange Nacht. Um 5.15 Uhr ging, so Team-Ingenieur Laurent Fedacou die Sonderschicht zu Ende. Und sie wurde belohnt. Franck Lagorce sah nach Jean-Baptiste Dubourg als Zweiter die Zielflagge, Tambay als Vierter. Am kommenden Wochenende treffen die Konkurrenten in Andorra erneut aufeinander. ♦

NACHGEHAKT BEI Franck Lagorce

(48/F). Der große Titelanwärter über seinen Wechsel ins Mazda-Werksteam und wie er die Saison angeht.



Von BERNHARD SCHOKE

? Wie kam es zum Wechsel zu Mazda? Als Dayraut nach der letzten Saison Mazda verlassen hat, konnte ich die Chance nutzen, dorthin zu wechseln. In einem Werksteam kann man sich in der Zusammenarbeit mit der Einsatz-Crew von Saintéloc voll und ganz einbringen.

? Wo sind die Unterschiede zu früheren Teams? Schwer zu beantworten. Jedes Team ist anders aufgestellt. Saintéloc und Mazda arbeiten aber auf einem anderen Niveau, da kommt meine 18-jährige Eis-Erfahrung voll zur Geltung.

? Wie haben Sie sich auf die Saison vorbereitet? Nicht anders als sonst – auf dem Eis zählt die Erfahrung, das Fahrgefühl ist entscheidend.

? Müssen Sie Ihren Fahrstil verändern? Eigentlich nicht, ich springe ins abgestimmte Auto – und los geht's.

? Welche Ziele haben Sie in den nächsten Wochen? Ganz einfach zu definieren: die Meisterschaft holen.

? Was machen Sie außer Eisrennen? Ich berichte u.a. für Eurosport von den 24h von Le Mans und der Rallycross-WM.

TROPHÉE ANDROS / Resultate

Val Thorens/F: Finale à 8/6 Runden; Streckenlänge 900 Meter; Höhenmeter 2300.
Samstag, Finale Elite Pro: 1. J.-P. Dayraut (F/BMW) 6:19,807 min; 2. Jean-B. Dubourg (F/Renault) +1,841; 3. O. Pernaut (F/Mazda) +2,481; 4. A. Dubourg (F/Renault) +8,193
Samstag, Finale Elite: 1. Chr. Jouet (F/Renault) 4:48/655 min; 2. E. Benezet (F/BMW) +3,135; 3. Nathanael Berthon (F/Audi) +11,090; 4. Sylvain Pussier (F/Peugeot) +11,634
Sonntag, Finale Elite Pro: 1. J.-B. Dubourg (F/Renault) 3:00,827 min; 2. Franck Lagorce (F/Mazda) +1,629; 3. J.-P. Dayraut (F/BMW) +3,991; 4. Adrien Tambay (F/Mazda) +5,626
Sonntag, Finale Elite: 1. Eddy Benezet (F/BMW) 4:48,562 min; 2. N. Berthon (F/Audi) +0,936; 3. Sylvain Pussier (F/Peugeot) +6,566; 4. Emmanuel Moine (F/Renault) +8,643

Stand Elite Pro: 1. Dayraut 118 Punkte; 2. J.-B. Dubourg 117; 3. Lagorce 102; 4. Rivière 100; 5. Tambay 100; 6. Panis 99; 7. Pernaut 96; 8. Tréluyer 87; 9. A. Dubourg 86
Stand Elite: 1. Benezet 114 Punkte; 2. Jouet 110; 3. Berthon 110; 4. Pussier 102; 5. Laffite 94; 6. Thoral 91; 7. Wolff 90; 8. Moine 90; 9. Demoustier 87; 10. Lopez 81

Nächstes Rennen: 9./10. Dezember, Pas de la Casa (AND)
Internet: www.tropheeandros.com

NACHRICHTEN

Neue Klasse, alte Austragungsorte

WTCC Wie erwartet wurde auf der FIA-Weltratssitzung vergangene Woche in Wien die WTCC-2-Klasse mit TCN-2-Autos (siehe letzte MSA) abgesegnet. Dazu wurde ein Kalender mit zehn Events vorgestellt (siehe unten). Zwar waren für 2016 zwölf Events geplant, mit der Rückkehr sowohl nach Monza als auch Macau enthält der Fahrplan 2017 jedoch zwei weitere absolute Highlights neben der Nürburgring-Nordschleife und Vila Real. In Vila Real sowie Marrakesch könnte es zudem zur Anwendung einer «Joker Lap» kommen. Die FIA hat ihren Segen dazu gegeben, jedoch muss auch die Sicherheits- und Streckenkommission zustimmen. Neu außerdem: In der MAC3 erhält der siegreiche Hersteller nun zwölf statt zehn Punkte. Ein Sieg im Hauptrennen ist neu 30 Punkte wert (bisher 25).

Termine Tourenwagen-WM 2017

9. April	Marrakesch (MA)
30. April	Monza (I)
14. Mai	Hungaroring (H)
27. Mai	Nürburgring (D)
25. Juni	Vila Real (P)
6. August	Termas (RA)
15. Oktober	Shanghai (RC)
29. Oktober	Motegi (J)
19. November	Macau (MAC)
1. Dezember	Doha-Losail (Q)

Schweizer Triumph am Mount Fuji

Asian Le Mans Series Das Schweizer Team Race Performance (Giorgio Maggi/Struan Moore/Fabian Schiller) hat den zweiten Lauf in Fuji gewonnen. In der GT siegte der Ferrari von Rugolo/Lemeret/Vaxivière. Philipp Eng kam bei seiner Asien-Premiere im AAI-BMW auf P3. Die LMP3-Klasse gewannen Nigel Moore/Phil Hanson im Tockwith-Ligier.

Van Gisbergen krönt sein Traumjahr

Supercars Nun also auch noch Supercars-Meister: Shane van Gisbergen (Holden) hat beim Finale in Sydney seine Supersaison mit einem weiteren Titel gekrönt. Zuvor gewann er schon die Blancpain GT Series (Endurance) und die 12h von Bathurst. Nachdem Jamie Whincup den ersten Lauf gewann, legte Van Gisbergen mit dem Sieg in Lauf zwei noch eine Kür hin. ♦ MBR

Statistik 2016

Wieder Porsche-Doppel

LANGSTRECKEN-WM (WEC) / Saisonbilanz 2016 (LMP-Fahrer/Top 30)

WEC		FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP														
Fahrer	Fahrzeug (Klasse)	gestartet	gewertet	gepunktet	Ø Startplatz (LMP)	gesamt	pro Rennen	Silverstone (GB)/6h	Spa (B)/6h	Le Mans (F)/24h*	Nürburgring (D)/6h	Mexiko (MEX)/6h	Austin (USA)/6h	Fuji (J)/6h	Shanghai (RC)/6h	Bahrain (BRN)/6h
Platzierungen (innerhalb der LMP-Klassen)																
1. Romain Dumas (F)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	9	9	9	3,7	160	17,78	1.	2.	1.	4.	4.	4.	5.	4.	6.
Neel Jani (CH)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	9	9	9	3,7	160	17,78	1.	2.	1.	4.	4.	4.	5.	4.	6.
Marc Lieb (D)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	9	9	9	3,7	160	17,78	1.	2.	1.	4.	4.	4.	5.	4.	6.
4. Lucas di Grassi (BR)	Audi R18 (LMP1-H)	9	8	8	2,4	147,5	16,39	-	1.	3.	2.	15.	2.	2.	5.	1.
Loic Duval (F)	Audi R18 (LMP1-H)	9	8	8	2,4	147,5	16,39	-	1.	3.	2.	15.	2.	2.	5.	1.
Oliver Jarvis (GB)	Audi R18 (LMP1-H)	9	8	8	2,4	147,5	16,39	-	1.	3.	2.	15.	2.	2.	5.	1.
7. Mike Conway (GB)	Toyota TS 050 Hybrid (LMP1-H)	9	8	8	4,3	145	16,11	2.	-	2.	6.	3.	3.	1.	2.	5.
Kamui Kobayashi (J)	Toyota TS 050 Hybrid (LMP1-H)	9	8	8	4,3	145	16,11	2.	-	2.	6.	3.	3.	1.	2.	5.
Stéphane Sarrazin	Toyota TS 050 Hybrid (LMP1-H)	9	8	8	4,3	145	16,11	2.	-	2.	6.	3.	3.	1.	2.	5.
10. Timo Bernhard (D)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	9	8	8	2,3	134,5	14,94	-	16.	10.	1.	1.	1.	3.	1.	3.
Brendon Hartley (NZ)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	9	8	8	2,3	134,5	14,94	-	16.	10.	1.	1.	1.	3.	1.	3.
Mark Webber (AUS)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	9	8	8	2,3	134,5	14,94	-	16.	10.	1.	1.	1.	3.	1.	3.
13. Marcel Fässler (CH)	Audi R18 (LMP1-H)	9	7	7	3,4	104	11,56	DQ	5.	4.	3.	2.	6.	-	6.	2.
André Lotterer (D)	Audi R18 (LMP1-H)	9	7	7	3,4	104	11,56	DQ	5.	4.	3.	2.	6.	-	6.	2.
15. Benoît Tréluyer (F)	Audi R18 (LMP1-H)	7	5	5	3,9	70	7,78	DQ	5.	4.	NG	NG	6.	-	6.	2.
16. Alexandre Imperatori (CH)	Rebellion R-One - AER (LMP1)	9	8	8	9,9	66,5	7,39	3.	3.	-	7.	5.	7.	6.	17.	7.
Dominik Kraihamer (A)	Rebellion R-One - AER (LMP1)	9	8	8	9,9	66,5	7,39	3.	3.	-	7.	5.	7.	6.	17.	7.
Mathéo Tuscher (CH)	Rebellion R-One - AER (LMP1)	9	8	8	9,9	66,5	7,39	3.	3.	-	7.	5.	7.	6.	17.	7.
19. Sébastien Buemi (CH)	Toyota TS 050 Hybrid (LMP1-H)	9	7	7	4,8	60	6,67	16.	17.	-	5.	-	5.	4.	3.	4.
Anthony Davidson (GB)	Toyota TS 050 Hybrid (LMP1-H)	8	7	7	4,8	60	7,50	16.	17.	-	5.	NG	5.	4.	3.	4.
Kazuki Nakajima (J)	Toyota TS 050 Hybrid (LMP1-H)	9	7	7	4,8	60	6,67	16.	17.	-	5.	-	5.	4.	3.	4.
22. Nicolas Lapierre (F)	Alpine A460 - Nissan (LMP2)	9	9	9	10,4	47	5,22	8.	7.	5.	8.	7.	8.	9.	11.	11.
Gustavo Menezes (USA)	Alpine A460 - Nissan (LMP2)	9	9	9	10,4	47	5,22	8.	7.	5.	8.	7.	8.	9.	11.	11.
Stéphane Richelmi (MC)	Alpine A460 - Nissan (LMP2)	9	9	9	10,4	47	5,22	8.	7.	5.	8.	7.	8.	9.	11.	11.
25. Roman Rusinov (RUS)	Oreca 05 - Nissan (LMP2)	9	8	8	13,2	36	4,00	7.	11.	6.	-	12.	10.	7.	8.	9.
26. Filipe Albuquerque (P)	Ligier JS P2 - Nissan (LMP2)	9	9	9	12,8	30	3,33	5.	10.	11.	9.	6.	9.	8.	10.	10.
Ricardo González (MEX)	Ligier JS P2 - Nissan (LMP2)	9	9	9	12,8	30	3,33	5.	10.	11.	9.	6.	9.	8.	10.	10.
Bruno Senna (BR)	Ligier JS P2 - Nissan (LMP2)	9	9	9	12,8	30	3,33	5.	10.	11.	9.	6.	9.	8.	10.	10.
29. Will Stevens (GB)	Oreca 05 - Nissan (LMP2)	5	4	4	11,8	26,5	5,30	-	14.	6.	NG	NG	NG	7.	8.	NG
30. René Rast (D)	Oreca 05 - Nissan (LMP2)	7	6	6	14,0	26	3,71	7.	11.	6.	-	12.	10.	NG	NG	9.

Statistik umfasst die 30 bestplatzierten Fahrer der Prototypen-Klassen (LMP1/LMP2); Gesamtstatistik unter www.fiawec.com

NG = Nicht gestartet

DQ = disqualifiziert

* doppelte WM-Punkte bei 24h Le Mans

Endstand GT-Cup 2016 (Fahrer/Top 10)

1. Marco Sörensen	156 Punkte
Nicki Thiim	156
3. Sam Bird	134
Davide Rigon	134
5. Gianmaria Bruni	128
James Calado	128
7. Stefan Mücke	118
Olivier Pla	118
9. Andy Priaulx	117,5
Harry Tincknell	117,5

Bester Startplatz Fahrer 2016 (LMP1/Top 20)

1. Di Grassi	1. Startplatz (3)
Duval	1. Startplatz (3)
Fässler	1. Startplatz (3)
Jarvis	1. Startplatz (3)
Lotterer	1. Startplatz (3)
6. Bernhard	1. Startplatz (2)
Hartley	1. Startplatz (2)
Tréluyer	1. Startplatz (2)
Webber	1. Startplatz (2)
10. Dumas	1. Startplatz (1)
Jani	1. Startplatz (1)
Lieb	1. Startplatz (1)
13. Buemi	2. Startplatz (1)
Davidson	2. Startplatz (1)
Nakajima	2. Startplatz (1)
19. Conway	3. Startplatz (2)
Kobayashi	3. Startplatz (2)
Sarrazin	3. Startplatz (2)
19. Imperatori	7. Startplatz (8)
Kraihamer	7. Startplatz (8)
Tuscher	7. Startplatz (8)

Bester Startplatz Hersteller 2016 (LMP1)

1. Audi	1. Startplatz (6)
2. Porsche	1. Startplatz (3)
3. Toyota	2. Startplatz (1)

Meiste Siege Fahrer 2016 (LMP1)

1. Bernhard	4
Hartley	4
Webber	4
4. Di Grassi	2
Dumas	2
Duval	2
Jani	2
Jarvis	2
Lieb	2
10. Conway	1
Kobayashi	1
Sarrazin	1

Meiste Siege Hersteller 2016 (LMP1)

1. Porsche	6
2. Audi	2
3. Toyota	1

Erfolgreichste Fahrer (Titel 1982-2016)

1. Derek Bell	2
Jacky Ickx	2
Jean-Louis Schlesser	2
4. Mauro Baldi	1
Stefan Bellof	1
Timo Bernhard	1
... Sébastien Buemi	1
... Anthony Davidson	1
Romain Dumas	1

Erfolgreichste Hersteller (Titel 1953-2016)

1. Porsche	14
2. Ferrari	12
3. Jaguar	3
4. Alfa Romeo	2
Audi	2
Ford	2
Lancia	2
Matra	2
Sauber-Mercedes	2
10. Aston Martin	1
Mercedes	1
Peugeot	1
Toyota	1

Meiste Laufsiege Fahrer (2016/gesamt)

1. Mass	-/19
2. Baldi	-/17
3. Bell/Schlesser	-/15
5. Ickx	-/11
6. Fässler/Lotterer/Tréluyer	0/10
9. Bellof	-/9
10. Bernhard/Hartley/Webber	4/8
Brundle	-/8

Meiste Laufsiege Hersteller (2016/gesamt)

1. Porsche	6/52
2. Sauber-Mercedes	-/22
3. Jaguar	-/19
4. Audi	2/15
5. Toyota	1/12
6. Peugeot	-/8
7. Lancia	-/5
8. March-Nissan/Mazda/Rondeau	-/1

WM-Endstand Hersteller LMP

1. Porsche	324 Punkte
2. Audi	266
3. Toyota	229

Endstand GT-Cup 2016 (Hersteller)

1. Ferrari	294 Punkte
2. Aston Martin	287
3. Ford	241,5
3. Porsche	123

Titel (Fahrer seit 1982/Hersteller seit 1953)

1953/54	-/Ferrari
---------	-----------

-/7 1955 -//Mercedes

2/6 1956-58 -//Ferrari

0/5 1959 -//Aston Martin

2/5 1960-63 -//Ferrari

2/4 1964 -//Porsche

1/3 1965 -//Ferrari

1/2 1966 -//Ford

2/2 1967 -//Ferrari

0/2 1968 -//Ford

1/1 1969-71 -//Porsche

1972 -//Ferrari

1973/74 -//Alfa Romeo

1975 -//Alfa Romeo

1976 -//Porsche

1977 -//Alfa Romeo

1978/79 -//Porsche

1980/81 -//Lancia

1982/83 Ickx//Porsche

1984 Bellof//Porsche

1986 Bell//Porsche

1987 Boesel//Jaguar

1988 Brundle//Jaguar

1989 Schlesser//Sauber-Mercedes

1990 Schlesser/Baldi//Sauber-Merc.

1991 Fabi//Jaguar

1992 Warwick/Dalmas//Peugeot

2012 Fässler/Lotterer/Tréluyer//Audi

2013 Kristensen/McNish/Duval//Audi

2014 Buemi/Davidson//Toyota

2015 Bernh./Hartl./Webber//Porsche

2016 Dumas/Jani/Lieb//Porsche

(Stand: 4.12. 2016 / Arno Wester)



Hingucker: Der Hyundai i20 WRC, Ausgabe 2017

Rallye-WM

Hyundai legt vor

Von REINER KUHN

Hyundai stellte in Monza sein Team für 2017 vor und zeigte als erster Hersteller ein World Rally Car der neuen Generation. Die Erwartungshaltung ist groß. Vizeweltmeister Thierry Neuville peilt den Titel an.

Kommende Saison schlägt die Rallye-Weltmeisterschaft ein

neues Kapitel auf. Die neuen World Rally Cars werden breiter (plus 55 auf 1875 mm), stärker (plus 60 auf rund 380 PS) und schneller. «Die neue Fahrzeug-Generation wird zwischen einer halben und einer Sekunde pro Kilometer schneller sein», schätzt Hyundai-Teamchef Michel Nandan und verweist auch auf die größeren Freiheiten bei der Aerodynamik inklusive Heckdiffusor. Stolz präsentiert der Franzose in Monza den

neuen i20 WRC in seiner endgültigen Version und damit das erste World Rally Car der dritten Generation.

Zwar fallen eher die von DTM-Boliden bekannten Flaps an der Frontschürze oder der ausladende Heckflügel auf, die künftigen Topautos sollen aber auch bei der Sicherheit zugelegt haben. «Um dem kritischen Seitenaufprall zu begegnen, sind per Reglement nun 90 statt 60 Liter im oberen Türbereich

vorgeschrieben», weiß Nandan, der in Personalunion auch für die Technik verantwortlich zeichnet.

Neuville gleich begeistert

Im Frühsommer hat das im deutschen Alzenau beheimatete und insgesamt 220 Mitarbeiter zählende Werksteam der Koreaner die Testarbeit aufgenommen und rund 6000 Testkilometer mit dem auf dem dreitürigen i20 Coupé basierenden WRC abgespult. Am wenigsten davon Thierry Neuville, der seinen Vertrag erst nach seinen alten und neuen Kollegen im Oktober verlängerte. «Ich komme bisher auf circa 800 Kilometer», verrät der Belgier. «Aber ich war gleich begeistert und fühlte mich schnell wohl. Denn mit dem neuen Auto kann man viel mehr angreifen. Dank dem wieder eingeführten Mitteldifferenzial hat man nicht nur das Untersteuern im Griff, sondern kann auch die Reifenabnutzung positiv beeinflussen. Darauf konzentriere ich mich bei meinem nächsten Monte-Test, schließlich will ich noch einen Platz nach vorne.»

Soll heißen: den Titel! «Wir hatten ein sehr positives Jahr,

und ich bin stolz, Vizeweltmeister zu sein. Diesen Schwung aus der zweiten Saisonhälfte wollen wir mitnehmen und jetzt natürlich diesen einen Platz mehr», betont Neuville.

Teamchef Nandan bläst ins gleiche Horn wie sein Fahrer. «Mit Thierry Neuville, Hayden Paddon und Dani Sordo haben wir ein starkes, vielseitiges und bewährtes Fahrerteam. Die Tatsache, dass alle drei bis zum Finale in Australien um die Vizemeisterschaft gekämpft haben, zeigt, wie stark wir aufgestellt sind», lobt er sein Trio und erklärt: «Wir können bei jedem WM-Lauf um den Sieg mitkämpfen und damit auch um den WM-Titel.»

Noch acht Tage Testarbeit

Bis zum Saisonauftakt der Rallye-WM in Monte Carlo (19. – 22. Januar 2017) bleiben noch rund 50 Tage. Acht davon will das Team noch zum Testen für den traditionsreichen WM-Auftakt nutzen. Schon deshalb hat man den ursprünglich für Anfang des Jahres terminierten «Schweden-Test» nun auf die Woche nach der «Monte» gelegt. Nichts soll die Wettbewerbspremiere stören. ♦

Rallye-WM

Auch Ogier muss noch warten

Jetzt scheint auch Sébastien Ogier bei der Cockpitsuche zu straucheln. Um bei der Rallye Monte Carlo am Start zu stehen, muss der Weltmeister wohl Kompromisse machen.

MSa traf Sébastien Ogier bei der FIA-Gala in Wien. Ein kurzes «Hallo», eine dünne Pressekonferenz, dann sprach der Weltmeister über seine aktuelle Situation: «Es ist wirklich schwierig. Noch in Australien habe ich gedacht, ich könnte hier meinen neuen

Arbeitgeber verkünden», sagt der Franzose und scherzt. «Gerade habe ich ja mit Toto Wolff gesprochen. Im Ernst: Im Moment kann nicht zu 100 Prozent garantieren, dass ich beim Auftakt in Monte Carlo dabei bin.»

Zu seinen Testfahrten im Yaris WRC und im Fiesta WRC will er nicht im Detail eingehen. Vom Toyota schien er aber wenig begeistert. Dem Ford bescheinigte er, «ein gutes Auto zu sein». Damit bleibt M-Sport in der engeren Wahl. «Ich habe zwei Möglichkeiten und hoffe

inständig, bis Ende dieser Woche Klarheit zu haben.»

Demnach scheint das letzte Wort in Sachen Citroën noch nicht gesprochen. Dort verhält man sich auffällig unauffällig. Vor allem beim Salär scheint Ogier kompromissbereit: «Die Performance geht vor. Das ist entscheidend für meine Motivation. Ich will die bestmögliche Mannschaft und Auto haben», betonte der 32-jährige Champion, der Abstriche beim Fahrergehalt machen würde. «Geld ist weniger wichtig als

Konkurrenzfähigkeit.» Letztere wäre am ehesten beim ihm auf den Leib geschneiderten VW Polo gegeben (s. unten). ♦ RK



Lieber mehr Leistung: Ogier

Rallye-WM

Kommt VW als Team Katar zurück?

Trotz des Ausstiegs als Werksteam absolvierte der VW Polo WRC 2017 einen finalen Test. Auch weil Team und Fans noch immer von weiteren Auftritten träumen. Ein Gerücht beflügelt die Hoffnung.

Vergangene Woche saß Edeltester Marcus Grönholm ein letztes Mal im VW Polo RC und beendete die Entwicklungsarbeit mit dem «Schweden-Test» im Schnee. Doch statt in einer dunkle Halle könnte das zeit- und fahrtintensivste WRC

doch noch am WM-Start stehen – nicht als Werks-, sondern als Kundenauto. Das sagt auch VW-Entwicklungsvorstand Dr. Frank Welsch gegenüber «Autocar»: «Die Entwicklung ist zu 99 Prozent abgeschlossen, und es würde Sinn ergeben, die letzten Sachen für eine Homologation zu machen, damit wir es anbieten können.»

Das lässt sich einer wie Nasser Al-Attiyah nicht zweimal sagen. Trotz intensiver Dakar-Vorbereitung plant der idarische Wüstensohn Verwegenes: Nämlich jenes Zweiwagen-

Team in der Rallye-WM, ohne dass es keine Homologation gibt. Bei der Umsetzung seines Vorhabens dürfte Al-Attiyah



Letztes Foto: «Schweden-Test»

der Umstand helfen, das Katar schlappe 17 Prozent des VW-Konzerns gehören. Das sorgt für einen kurzen Draht in den Vorstand und im Falle des Falles für entsprechenden Nachdruck in den Verhandlungen. Diese müssen aber schnell erfolgen, denn am 15. Dezember ist Einschreibeschluss! Wenig überraschend: Der Katarer hofft, mit der Startnummer 2 an den Start zu gehen – als Teamkollege von Weltmeister Sébastien Ogier. Der scheint die Pläne zu kennen, will sie aber nicht kommentieren. ♦ RK

NACHRICHTEN

FIA beschließt neue Startreihenfolge

Rallye-WM Neben dem WM-Kalender für 2017 (Seite 3) hat der FIA-Weltrat auch eine neue Startreihenfolge beschlossen. Künftig geht der WM-Führende an Tag 1 als erster Fahrer auf die Strecke. Samstag und Sonntag starten die Prioritätsfahrer 1 (WRC) in umgekehrter Reihenfolge des jeweiligen Rallye-Zwischenklassements.

WRC-Trophy soll WM-Lücke schließen

Rallye-WM Zwischen der (zumindest 2017) Werksfahrern vorbehaltenen Topklasse mit den 2017er World Rally Cars und der R5-Modellen vorbehaltenen WRC2 gibt es eine WRC-Trophy für Privatis mit WRC bis Baujahr 2016. Sieben WM-Läufe müssen gefahren werden, gewertet werden die besten sechs Ergebnisse.

Citroën steigt aus, M-Sport übernimmt

Junior-WM Mit dem C3 verabschiedet sich Citroën vom bisherigen Rallyemodell des zur Schwestermarke gewachsenen DS und dem DS 3 R3 und steigt aus der Junior-WM aus. M-Sport rüstet die Nachwuchsserie mit dem Ford Fiesta R2 aus. ♦ RK

Statistik 2016

Ogier wieder überragend

RALLYE-WM (WRC) / Saisonbilanz 2016



Fahrer	Fahrzeug	Rallye	Punkte	Platzierungen	gestartet	gewertet	gepunktet*	gesamt	Power Stage	pro Rallye	Monte Carlo (Asphalt/Schnee)	Schweden (Schotter/Schnee)	Mexiko (Schotter)	Argentinien (Schotter)	Portugal (Schotter)	Italien (Schotter)	Polen (Schotter)	Finnland (Schotter)	Deutschland (Asphalt)	Frankreich (Asphalt)	Spanien (Schotter/Asphalt)	Großbritannien (Schotter)	Australien (Schotter)
1. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	13 12 13	268	26	20,62	1	1	2	2	3	3	6	24	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
2. Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	13 10 12	160	10	12,31	3	14	NK	6	29	1	4	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3
3. Mikkelsen/Jaeger (N)	Volkswagen Polo R WRC	13 10 11	154	10	11,85	2	4	NK	3	2	13	1	7	4	3	NK	12	1	1	1	1	1	1
4. Paddon/Kennard (NZ)	Hyundai i20 WRC	13 10 11	138	6	10,62	25	2	5	1	NK	NK	3	5	5	6	4	4	4	4	4	4	4	4
5. Sordo/Marti (E)	Hyundai i20 WRC	12 11 11	130	6	10,83	6	6	4	4	4	4	NK	-	2	7	2	6	5	5	5	5	5	5
6. Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R WRC	13 10 12	112	13	8,62	NK	26	1	16	6	2	5	2	48	4	14	7	9	9	9	9	9	9
7. Östberg/Floene (N/S)	Ford Fiesta RS WRC	13 12 11	102	4	7,85	4	3	3	5	7	NK	8	6	6	9	5	8	6	6	6	6	6	6
8. Tänak/Molder (EST)	Ford Fiesta RS WRC	13 9 11	88	3	6,77	3	7	5	6	15	NK	5	2	NK	23	10	627	23	23	23	23	23	23
9. Meeke/Nagle (GB/IRL)	DS 3 WRC	7 5 5	64	4	9,14	4	NK	23	-	-	-	1	-	-	-	-	3	NK5-	-	-	-	-	-
10. Breen/Martin (IRL/GB)	DS 3 WRC	6 5 5	36	0	6,00	-	8	-	-	-	-	-	7	3	-	10	NK	-	-	-	-	-	-
11. Camilli/Veillas (F)	Ford Fiesta RS WRC	13 6 9	28	0	2,15	NK	NK	16	8	5	6	10	NK	50	8	18	10	NK	-	-	-	-	-
12. Lappi/Ferm (FIN)	Skoda Fabia R5	8 4 8	16	0	2,00	9	12	-	-	-	-	21	14	8	7	-	11	8	-	-	-	-	-
13. Lefebvre/Moreau (F)	DS 3 WRC	5 3 4	14	0	2,80	5	-	-	-	35	-	-	9	-	-	-	9	-	NK	-	-	-	-
14. H. Solberg/Minor (N/A)	Ford Fiesta RS WRC	6 3 6	14	0	2,33	-	7	-	9	27	7	15	12	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-
15. Prokop/Tomanek (CZ)	Ford Fiesta RS WRC	4 3 3	12	0	3,00	-	-	7	-	89	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	NK	-	-
16. Abbring/Marshall (NL/GB)	Hyundai i20 WRC	6 3 3	10	0	1,67	-	-	-	-	NK	15	-	-	9	-	9	9	-	-	NK	7	NK	-
17. Tidemand/Andersson (S)	Skoda Fabia R5	7 3 6	8	0	1,14	-	11	-	-	9	-	-	19	NK	8	-	13	8	-	-	9	13	-
18. Suninen/Markkula (FIN)	Skoda Fabia R5	11 4 11	8	0	0,73	12	10	9	-	45	8	11	10	57	15	27	14	10	10	10	10	10	10
19. Kopecky/Dresler (CZ)	Skoda Fabia R5	6 3 6	7	0	1,17	-	-	-	-	19	10	-	-	9	12	8	16	-	-	-	-	-	-
20. Evans/Barritt (GB)	Ford Fiesta R5	7 2 7	6	0	0,86	8	9	-	17	30	-	13	11	-	11	-	-	-	-	11	-	-	-
21. Ligato/Gracia (ARG)	DS 3 WRC	2 1 2	6	0	3,00	-	-	-	7	-	-	-	44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22. Bertelli/Scattolin (I)	Ford Fiesta RS WRC	11 2 7	5	0	0,45	NK	NK	8	13	-	NK	12	NK	-	17	11	15	10	-	-	11	15	10
23. Kremer/Winkelhofer (D)	Skoda Fabia R5	6 2 4	2	0	0,33	10	-	19	-	-	-	12	NK	-	10	-	-	-	10	-	NK	-	-
24. Fuchs/Mussano (PE/RA)	Skoda Fabia R5	7 2 6	2	0	0,29	-	-	14	10	10	NK	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	11
25. Gorban/Korsia (UA)	Mini Works WRC	9 1 7	1	0	0,11	-	24	10	NK	NK	28	27	21	-	-	-	15	38	-	-	-	-	-

*inkl. Zusatzpunkte für Power Stage

NK = nicht gewertet, aber gestartet

WP-Bestzeiten 2016

1. Ogier/Ingrassia (F)	72
2. Latvala/Anttila (FIN)	39
3. Neuville/Gilsoul (B)	30
Tänak/Molder (EST)	30
5. Meeke/Nagle (GB/IRL)	13
6. Mikkelsen/Floene (N)	26
7. Paddon/Kennard (NZ)	12
8. Sordo/Marti (E)	7
9. Lefebvre/Moreau (F)	2
Östberg/Floene (N/S)	2
11. Abbring/Marshall (NL/GB)	1
Breen/Martin (IRL/GB)	1
Camilli/Veillas (F)	1

Siege WM-Läufe 2016 (Fahrer)

1. Ogier/Ingrassia (F)	6
------------------------	---

2. Meeke/Nagle (GB/IRL)	2
Mikkelsen/Markkula (N/FIN)	2
4. Latvala/Anttila (FIN)	1
Neuville/Gilsoul (B)	1
Paddon/Kennard (NZ)	1

Siege WM-Läufe 2016 (Marken/Teams)

1. Volkswagen Motorsport	9
2. Abu Dhabi Total World Rally Team	2
Hyundai Shell World Rally Team	2

Endstand Marken/Teams 2016

1. Volkswagen Motorsport	377
2. Hyundai Shell World Rally Team	312
3. Volkswagen Motorsport II	163
4. M-Sport World Rally Team	162
5. Hyundai Mobis World Rally Team	146

6. DMACK World Rally Team	98
7. Jipocar Czech National Team	18
8. Yazeed Racing	4

Endstand WRC 2016

1. Lappi (Skoda)	132
2. Suninen (Skoda)	120
3. Evans (Ford)	120
4. Kopecky (Skoda)	92
5. Tidemand (Skoda)	85
6. Fuchs (Skoda)	83
7. Ptaszek (Peugeot)	57
8. Kremer (Skoda)	55
9. Aasen (Ford)	51
10. Loubet (DS)	36

Endstand WRCs 2016

1. Fabre (DS)	126
2. Tempestini (DS)	123
3. Andolfi (Peugeot)	91
4. Koci (DS)	87
5. Veiby (DS)	73
6. De Tommaso (Peugeot)	69
7. Folb (DS)	56
8. Dubert (DS)	56
9. Burri (Renault)	56
10. Rossel (DS)	33

Endstand Fahrer Junior WRC 2016

1. Tempestini (DS)	123
2. Koci (DS)	82
3. Dubert (DS)	64
4. Veiby (DS)	62
5. Folb (DS)	58
6. Martel (DS)	40
7. Rossel (DS)	33

8. Al-Mutawaa (DS)	26
9. Pellier (DS)	25
10. Nordgren (DS)	15

Siege WM-Läufe Fahrer (1979-2016)

1. Sébastien Loeb (F)	76
2. Sébastien Ogier (F)	38
3. Marcus Grönholm (FIN)	30
4. Carlos Sainz (E)	26
5. Colin McRae (GB)	25
6. Tommi Mäkinen (FIN)	24
7. Juha Kankkunen (FIN)	23
8. Didier Auriol (F)	20
9. Markku Alen (FIN)	19
10. Hannu Mikkola (FIN)	18
11. Massimo Biasion (I)	17
12. Jari-Matti Latvala (FIN)	16
Bjorn Waldegard (S)	16
14. Mikko Hirvonen (FIN)	15
15. Walter Röhrl (D)	14
16. Petter Solberg (N)	13
17. Stig Blomqvist (S)	11
Timo Salonen (FIN)	11
19. Richard Burns (GB)	10
Ari Vatanen (FIN)	10
21. Bernard Darniche (F)	7
Sandro Munari (I)	7
Gilles Panizzi (F)	7
24. Kenneth Eriksson (S)	6
25. Markko Martin (EST)	5

WM-Titel Fahrer (1979-2016)

1. Sébastien Loeb (F)	9
2. Juha Kankkunen (FIN)	4
Tommi Mäkinen (FIN)	4
Sébastien Ogier (F)	4

Siege WM-Läufe Marken (1973-2016)

1. Citroën/DS	96
2. Ford	82
3. Lancia	73
4. Peugeot	48
5. Subaru	47
6. Volkswagen	44
7. Toyota	43
8. Mitsubishi	34
9. Audi	24
10. Fiat	21
Ferner:	
12. Opel	6
16. Hyundai	3
18. BMW	2
Mercedes-Benz	2
Porsche	2

WM-Titel Marken (1973-2016)

1. Lancia	10
2. Citroën	8
3. Peugeot	5
4. Volkswagen	4
5. Fiat	3
Ford	3
Subaru	3
Toyota	3
9. Audi	2
10. Mitsubishi	1
Renault-Alpine	1



Erneut obenauf: der nun viermalige Weltmeister Ogier

Motorrad sport

Noble Pläne für die Zukunft

Von IMRE PAULOVITS

Bei der Vollversammlung der FIM in Berlin wurden einige Pläne für die Zukunft verabschiedet, aber die größeren sportlichen Entscheidungen waren bereits früher gefallen.

Nach der pompösen FIM-Gala in der deutschen Hauptstadt blieben die Offiziellen des Motorrad-Weltverbandes vor Ort in Berlin, um bei der Vollversammlung personelle, finanzielle, politische und sportliche Entscheidungen zu fällen. Wenn die Delegierten auch von Berlins Staatssekretär Bernd Krömer begrüßt wurden – was zeigt, dass der internationale Motorradsport seine Akzeptanz in erfreulicher Weise steigern konnte – ist die FIM-Vollversammlung heute aus sportlicher Sicht lange nicht mehr so ausschlaggebend, wie sie es zu Zeiten war, als die Oberen des Weltverbandes noch die Herrscher über den Sport und das Schicksal der Fahrer waren.

Längst haben professionelle Promoter die einzelnen Weltmeisterschaften mit modernen Organisations-Strukturen versehen. Und so werden Entscheidungen über den Sport nicht bei den Vollversammlungen getroffen, sondern noch während der Saison in den Fachkommissionen.

Das ist aber auch gut so. Die MotoGP hätte niemals den Aufstieg der letzten Jahre erlebt, wenn nicht, wie aktuell sechsmal während der Saison, kurzfristig mit allen Entscheidungs-



FIM-Präsident Vito Ippolito (ganz rechts) und der FIM-Vorstand setzen auf Fortschritt

trägern aus der Industrie, dem Veranstalter und den Vertretern des Weltverbandes akute und zukunftsrelevante Entscheidungen getroffen worden wären. Denn nur so werden den Herstellern, Teams, Fahrern und Veranstaltern die Vorbereitungszeiten eingeräumt, die eine solch professionelle Show zulassen. Auch sind die Fahrer nicht mehr der Willkür ehrenamtlicher Funktionäre ausgesetzt, die, selbst wenn sie wollten, niemals über die Kompetenz einer ganzen Arbeitsgruppe verfügen, welche sich

hauptberuflich mit all den Facetten, die der Sport hat, Tag für Tag auseinandersetzen und so erst die volle Tragweite von Entscheidungen aufzeigen kann.

Weltweit ab zehn Jahren

Eine Entscheidung im Sport, die ohne die Zustimmung der Landesverbände nicht getroffen werden konnte, ist in Berlin gefällt worden: Ab 2017 können am FIM 65ccm Motocross Cup Jugendliche aus aller Welt ab zehn Jahren teilnehmen. Der Vorstoß kam übrigens vom Verband der Philippinen und

wurde nach einer Studie der FIM Europe beschlossen und abgesegnet. Bei dieser Gelegenheit wurde darauf hingewiesen, dass der FIM-Sportcode auch in anderen Bereichen weiteren Tiefenstudien unterzogen wird, die weitere Anpassungen mit sich bringen werden.

Wenn es auch sportlicher Sicht keine weiteren Entscheidungen gab, die die Zukunft des Motorradsports betreffen, so wurden doch einige Weichen gestellt, die in Zukunft Einfluss auf die Politik der FIM haben werden. So wurde die

Umwelt-Kommission in Verträglichkeits-Kommission umbenannt, was ihre Arbeit klar definiert und ein Zeichen nach außen setzt.

Bei dem Streben nach Zukunftsorientierung wurde in die Statuten aufgenommen, dass Frauen die gleichen Anrechte auf Positionen haben wie Männer, es sei denn, dass die Aufgabe nur von Männern ausgeführt werden kann. FIM-Präsident Vito Ippolito hob auch hervor, dass die Fortbildung der Fachkräfte bei den Landesverbänden von der FIM weiter vorangetrieben werde. Mit Mauretanien wurde ein weiteres Land ab 2017 in die FIM aufgenommen.

Ansonsten wurden die Finanzen und die Budgets abgeklärt. Da FIM-Präsident Vito Ippolito in diesen Belangen aber bereits vor Jahren für Transparenz gesorgt und ein professionelles Management eingesetzt hat, war es nicht weiter verwunderlich, dass es nicht viel zu debattieren gab.

Mit Jos Driessen (B) Jorgen Bitch (DK) und Jorge Viegas (P) wurden auch drei neue Mitglieder für vier Jahre in den FIM-Vorstand gewählt, Ernesto Russo wurde als Mitglied der Rechts-Kommission bestätigt.

Große Jubiläen

Bei der Versammlung wurde auch klar, wie lange es den Motorradsport schon gibt: Der Österreichische Verband feierte 2016 sein 120-jähriges Bestehen! Ungarn und Indonesien feiern 110-jähriges, Neuseeland und Norwegen 100-jähriges. ♦

Superstock 1000 FIM-Cup

Triple M Racing: 2017 mit Kawasaki

Marc Moser wechselt mit seinem Team von Ducati zu Kawasaki und bekommt mit dem 19-jährigen Ukrainer Ilya Mikhalchik einen neuen Teamkollegen.

«Wir haben die Möglichkeiten mit Ducati ausgeschöpft, und ich bin mit meinen Ergebnissen nicht weitergekommen. Da haben wir gesagt: Versuchen wir es mit einem radikalen Wechsel», erzählt Marc Moser. «Wir haben von Kawasaki gutes Material zugesagt bekommen, und so haben wir gesagt: Gut, dann versuchen wir das mal.»

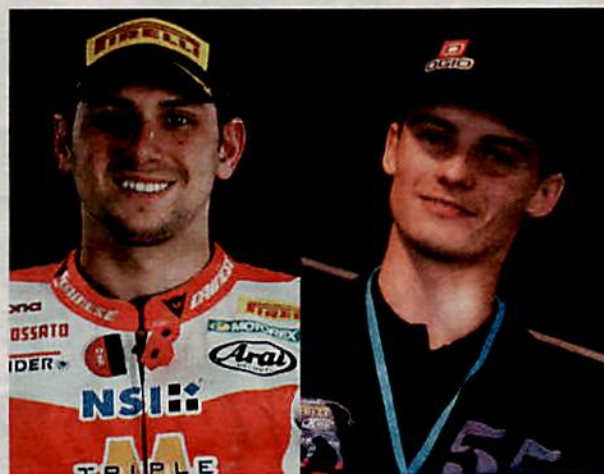
Die Sache ist insofern überraschend, weil der Vater des 23-jährigen Studenten aus

Frankfurt ein großer Ducati-Händler ist und das Triple M Racing Team in dessen Räumlichkeiten untergebracht ist. «Meinem Vater wäre es sicher lieber gewesen, wenn ich mit Ducati weitergemacht hätte. Aber es geht auch darum, dass ich sportlich weiterkomme», verrät Moser.

Der Frankfurter Superstock-1000-Pilot hat sein Umfeld in den letzten Jahren sehr professionell organisiert, so wird das Team auch weiter von Ex-Barnier-Mitarbeiter Manuel Cappelletti geleitet, der auch den Deal mit Kawasaki ausgearbeitet hat. Cappelletti hat auch einen neuen Teamkollegen für Moser verpflichtet, den 19-jährigen

Ukrainer Ilya Mikhalchik, dieses Jahr 14. der Supersport-WM und Bester der Europa-Wertung. Mit Kawasaki hat Mikhalchik Erfahrung, da er dieses Jahr eine Ninja ZX-6R fuhr.

Das Team wird im Superstock 1000 FIM Cup mit der neuen Kawasaki ZX-10RR antreten, die als Homologationsmodell für die Superbike-WM entwickelt wurde, und deren Zylinderkopf speziell auf mehr Höchstleistung ausgelegt wurde. «Ende Januar werden die Motorräder geliefert», weiß Moser. «Das ist noch rechtzeitig genug, dass wie sie in aller Ruhe aufbauen und noch vollwertig testen können, bevor die Saison wieder losgeht.» ♦ IP



Das Triple-M-Kawasaki-Team: Marc Moser (l.) und Ilya Mikhalchik

Gut gelaunt genießen: Nach vielen Rückschlägen hat Tom Lüthi zu konstanter Siegesform gefunden. Die will er 2017 fortsetzen, warnt aber vor vorschnellen Erwartungen



Thomas Lüthi

«Fühle mich erleichtert»

Zur Person Thomas Lüthi

Geburtsort 6. September 1986
Geburtsort Linden (CH)
Herkunftsland Schweiz

WM-KARRIERE

2002: WM-27. 125GP (Honda)
2003: WM-15. 125GP (Honda)
2004: WM-25. 125GP (Honda)
2005: Weltmeister 125GP (Honda), 4 Siege
2006: WM-8. 125GP (Honda), 1 Sieg
2007: WM-8. 250GP (Aprilia)
2008: WM-11. 250GP (Aprilia)
2009: WM-7. 250GP (Aprilia)
2010: WM-4. Moto2 (Moriwaki)
2011: WM-5. Moto2 (Suter), 1 Sieg
2012: WM-4. Moto2 (Suter), 1 Sieg
2013: WM-6. Moto2 (Suter)
2014: WM-4. Moto2 (Kalex), 2 Siege
2015: WM-5. Moto2 (Kalex), 1 Sieg
2016: WM-2. Moto2 (Kalex), 4 Siege

HOBBYS

Skifahren, Kitesurfen, Mountainbike

Von WERNER J. HALLER

Mit einer sensationellen zweiten Saisonhälfte hat sich Thomas Lüthi bis auf den zweiten Platz in der Moto2-Weltmeisterschaft vorgefahren. Im MSA-Interview blickt der 125er-Weltmeister von 2005 auf die Saison zurück und erklärt den Unterschied zwischen dem 19-Jährigen von damals und dem 30-jährigen Rennfahrer von heute.

Gratulation zur Vizeweltmeisterschaft. Was bedeutet dir dieser Titel?

THOMAS LÜTHI: Ich bin sehr erleichtert. Vor dem WM-Finale in Valencia war ich nervös, und ich hatte Druck. Es ging schließlich darum, WM-Zweiter oder -Vierter zu werden. Jetzt bin ich stolz auf diesen Titel, weil mir das in einer Saison gelungen ist, welche nicht ganz einfach war.

Vizeweltmeister oder WM-Dritter oder WM-Vierter: Ist der Unterschied wirklich so groß?

Das ist ein sehr großer Unterschied, ob man auf dem WM-Podest steht oder da noch runter muss. Es ist lange her, seit mir das zuletzt gelungen ist. Ich stand letztmals 2005 als Weltmeister der 125er-Klasse auf diesem WM-Podest. Von dem her: Ja, es ist ein sehr großer Unterschied, ob ich Vizeweltmeister bin oder nur WM-Vierter.

Ron Dennis, der ehemalige, legendäre Formel-1-Teamchef von McLaren, hat mal gesagt:

«Second is first Loser», der Zweite ist der erste Verlierer. Lässt du das demnach nicht gelten?

Das hat was, tatsächlich (lacht). Aber ich sehe in meinem Fall das gesamte Bild der Saison. In der zweiten Saisonhälfte begann ich meine Aufholjagd, ich habe gekämpft, war erfolgreich. Zarco wurde am Ende Weltmeister, und diesen Titel hat er sich verdient. Er hat dieses Jahr einen guten Job gemacht. Deshalb fühle ich mich nicht als Verlierer. Im Gegenteil: Ich habe in der zweiten Saisonhälfte, aus einer Situation heraus, die schwierig war, noch sehr viel erreicht.

Aber Hand aufs Herz: Hast du im Verlauf deiner spektakulären Aufholjagd zum Saisonende mit drei Siegen nicht auch mal mit dem WM-Titel gerechnet?

Klar, plötzlich hatte ich wieder Möglichkeiten, die vorher nicht vorhanden waren. Nach meinem überraschenden Sieg in Silverstone, nach diesem schweren Trainingssturz zwei Wochen zuvor in Brünn, da hatte ich noch nicht an die WM-Platzierung gedacht. Das kam erst später, mit den zwei Siegen in Motegi und Philipp Island. Danach habe ich schon ein bisschen mit dem Titel geliebäugelt.

Aber mir war klar, dass diese Chance klein war. Zarco hätte schon auch noch Fehler zu meinen Gunsten machen müssen. Deshalb habe ich getan, was in meinen Händen lag: Ich habe die verbleibenden Rennen einfach hingenommen, ich habe mich auf mich konzentriert, und nicht auf meine Gegner.

Du kamst in dieser entscheidenden WM-Phase extrem entspannt und locker rüber. War das auch wirklich so, oder hat der Druck wieder zugenommen? Immerhin sorgtest du plötzlich wieder für Schlagzeilen...

Sicher, dieser Druck von außen, der kam. Aber viel wichtiger ist für mich jener Druck, den ich auf mich selbst ausübe. Ich will schließlich Erfolg haben, und das bedingt, dass ich mich auf den Rennfahrer Lüthi konzentriere. Den anderen Druck, den von außen, von Sponsoren, von den Medien, vom ganzen Umfeld, den muss man ausschalten. Das ist entscheidend für einen Rennfahrer oder Sportler, damit er auch in einer stressigen Situation ruhig bleibt und sich auf sich selbst konzentrieren kann.

Du hast mir mal gesagt, dass du heute nicht erklären kannst, warum du 2005 Weltmeister geworden bist. Du seist damals ein Teenager gewesen, unerfahren, unbekümmert, du hättest schlicht Spaß gehabt. Das ist nachvollziehbar. Kannst du denn heute, mit 30 Jahren, erklären, warum du Vizeweltmeister geworden bist?

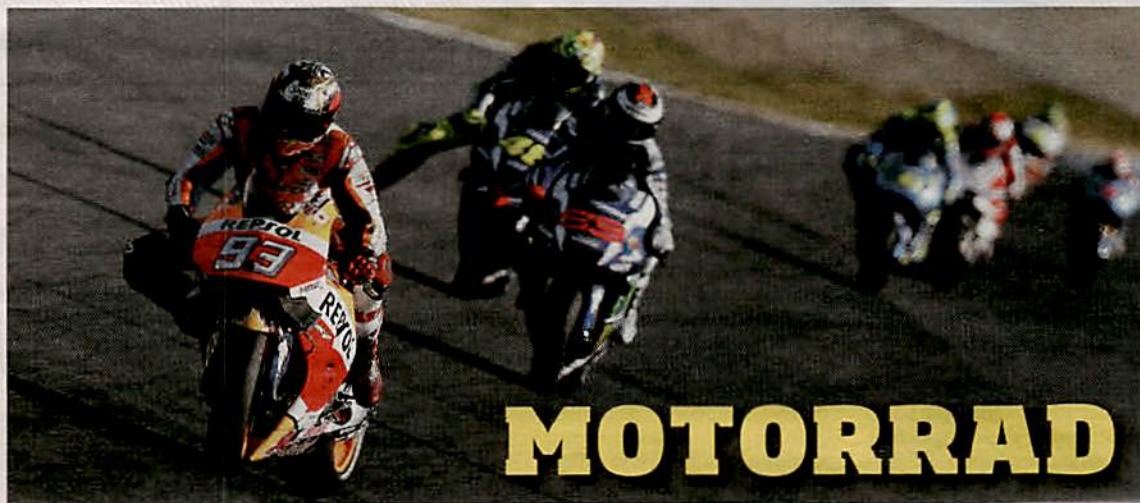
Oh, die unterscheiden sich wirklich sehr, die WM-Jahre 2005 und 2016 (lacht). Heute passiert alles viel bewusster. Gute wie auch schlechte Dinge. Mir ist es heute wichtig zu wissen, weshalb ich ein Rennen gewonnen oder verloren habe. Damals, 2005, konnte ich einen Sieg nicht erklären. Ich war schlicht zu unerfahren. Aber das war ja auch gut so, damals. Ich will das nicht schlechtreden. Seither habe ich viel mehr Erfahrung, ich habe viel dazugelernt. Aber nicht nur Dinge für die Rennstrecke, sondern auch Dinge wie die Zusammenarbeit, die Kommunikation mit meinem Technikchef oder mein Technikverständnis grundsätzlich.

Im Sommer hast du in Assen und auf dem Sachsenring zwei Nuller kassiert, dann kam bald dieser Trainingssturz mit Gehirnerschütterung in Brünn, weswegen du auf dem Start beim Tschechien-GP verzichten musstest. Aber nur zwei Wochen später - bäng! - gewinnt Lüthi völlig unerwartet in Silverstone. Kannst du demnach auch erklären, wie diese sportliche Wende möglich war?

Da gibt es verschiedene Gründe. Wichtig war mir, dass ich nach Brünn baldmöglichst

FORTSETZUNG S. 31

EXTRA
MOTOR
SPORT
aktuell


















MOTORRAD

RACER DES JAHRES

in Kooperation mit  **SONAX**

Wählen Sie die Besten: Marken, Modelle & Fahrer 2016

Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!

			
			
Kawasaki			
			



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



2. Preis 1 x 1 RECARO Pro Racer



ANZEIGE



ddc
gewindefahrwerke

www.KWsuspensions.de



Modelle 2016 wählen!

Auf diesen beiden Seiten und der sich anschließenden Doppelseite haben wir die 46 Wahlkandidaten unserer Leserwahl-Rubrik «Modelle» für den Bereich Motorrad aufgelistet. Bitte wählen Sie innerhalb der drei von uns vorgegebenen Katego-

rien, welches Maschinenmodell bei welchem Renneinsatz in der Saison 2016 Ihr jeweiliger Favorit ist.

Die drei Kategorien sind:

- H Sportler**
- J Enduro/Supermoto**
- K Naked Bikes**



H) Sportler

	Serienmodell Aprilia RSV-4 RF		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 1-1		Renneinsatz 2 Superstock 1000 FIM Cup H 1-2		
	Serienmodell BMW S 1000 RR		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 2-1		Renneinsatz 2 Endurance- WM H 2-2		Renneinsatz 3 Superbike- IDM H 2-3
	Serienmodell Ducati Panigale R		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 3-1		Renneinsatz 2 Superstock 1000 FIM Cup H 3-2		
	Serienmodell Honda CBR 500 R		Renneinsatz 1 European Junior Cup H 4-1				
	Serienmodell Honda CBR 600 RR		Renneinsatz 1 Supersport- WM H 5-1				
	Serienmodell Honda CBR 1000 RR		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 6-1		Renneinsatz 2 Endurance- WM H 6-2		Renneinsatz 3 Superbike- IDM H 6-3
	Serienmodell Kawasaki ZX-6R Ninja		Renneinsatz 1 Supersport- WM H 7-1		Renneinsatz 2 Superstock 600-IDM H 7-2		
	Serienmodell Kawasaki ZX-10R Ninja		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 8-1		Renneinsatz 2 Endurance- WM H 8-2		Renneinsatz 3 Superstock 1000-IDM H 8-3
	Serienmodell KTM RC 390		Renneinsatz 1 ADAC Junior Cup H 9-1				
	Serienmodell MV Agusta F3 675		Renneinsatz 1 Supersport- WM H 10-1				
	Serienmodell MV Agusta F4 RR		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 11-1				
	Serienmodell Suzuki GSX-R 600		Renneinsatz 1 Superstock 600-IDM H 12-1				












ANZEIGE

street comfort

















www.KWsuspensions.de

H) Sportler

	Serienmodell Suzuki GSX-R 1000		Renneinsatz 1 Endurance- WM H 13-1		Renneinsatz 2 Superbike- IO H 13-2		
	Serienmodell Triumph Daytona 675		Renneinsatz 1 Supersport- WM H 14-1				
	Serienmodell Yamaha YZF-R6		Renneinsatz 1 Supersport- WM H 15-1		Renneinsatz 2 Superstock 600-IDM H 15-2		
	Serienmodell Yamaha YZF-R1		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 16-1		Renneinsatz 2 Endurance- WM H 16-2		Renneinsatz 3 Superbike- IDM H 16-3

J) Enduro/Supermoto

	Serienmodell Beta RR 2T		Renneinsatz 1 Enduro J 1-1				
	Serienmodell Beta RR 4T		Renneinsatz 1 Enduro J 2-1				
	Serienmodell Beta Evo 2T		Renneinsatz 1 Trial J 3-1				
	Serienmodell Beta Evo 4T		Renneinsatz 1 Trial J 4-1				
	Serienmodell GasGas EC Racing		Renneinsatz 1 Enduro J 5-1				
	Serienmodell GasGas EC 4T		Renneinsatz 1 Enduro J 6-1				
	Serienmodell GasGas TXT Pro		Renneinsatz 1 Trial J 7-1				





ANZEIGE

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



J) Enduro/Supermoto

	Serienmodell Suzuki RM-Z 450		Renneinsatz 1 Supermoto J 23-1			
	Serienmodell TM SMX Fi		Renneinsatz 1 Supermoto J 24-1			
	Serienmodell TM EN 2T		Renneinsatz 1 Enduro J 25-1			
	Serienmodell TM EN Fi		Renneinsatz 1 Enduro J 26-1			
	Serienmodell Yamaha WR F		Renneinsatz 1 Enduro J 27-1			
	Serienmodell Yamaha 450 Rally		Renneinsatz 1 Rallye J 28-1			

K) Naked Bikes

	Serienmodell Suzuki Gladius		Renneinsatz 1 Markenpokal K 1-1			
	Serienmodell Triumph Street Triple		Renneinsatz 1 Markenpokal K 2-1			



ANZEIGE




gewindefahrwerke
www.KWsuspensions.de



Wählen Sie die Fahrer 2016!

Auf diesen beiden Seiten stehen 120 Motorrad-Rennfahrer für Sie zur Wahl bereit. Die MSA-Redaktion hat aufgrund von sportlichen Erfolgen und Leistungen eine Vorauswahl getroffen.

fen. Sollten Ihre 2016er-Favoriten fehlen, können Sie diese trotzdem wählen. Die acht Fahrer-Kategorien lauten:

L MotoGP
M Moto2

N Moto3
O Superbike/SSP/STK
P Straßensport national
Q Motocross
R Offroad/Bahnsport
S Nachwuchsfahrer



L) MotoGP

L01  Héctor Barberá E/MotoGP	L02  Álvaro Bautista E/MotoGP	L03  Stefan Bradl D/MotoGP	L04  Cal Crutchlow GB/MotoGP	L05  Andrea Dovizioso I/MotoGP	L06  Aleix Espargaró E/MotoGP	L07  Pol Espargaró E/MotoGP	L08  Andrea Iannone I/MotoGP
L09  Eugene Laverty GB/MotoGP	L10  Jorge Lorenzo E/MotoGP	L11  Marc Márquez E/MotoGP	L12  Dani Pedrosa E/MotoGP	L13  Danilo Petrucci I/MotoGP	L14  Valentino Rossi I/MotoGP	L15  Maverick Viñales E/MotoGP	L16  Fahrer nach Wahl















M) Moto2

M01  D. Aegerter CH/Moto2	M02  L. Baldassarri I/Moto2	M03  Simone Corsi I/Moto2	M04  Sandro Cortese D/Moto2	M05  Jonas Folger CH/Moto2	M06  Sam Lowes GB/Moto2	M07  Thomas Lüthi CH/Moto2	M08  Franco Morbidelli I/Moto2
M09  Robin Mulhauser CH/Moto2	M10  T. Nakagami J/Moto2	M11  Jesko Raffin CH/Moto2	M12  Alex Rins E/Moto2	M13  Marcel Schrötter D/Moto2	M14  Hafizh Syahrin MAL/Moto2	M15  Johann Zarco F/Moto2	M16  Fahrer nach Wahl

N) Moto3

N01  Niccolò Antonelli I/Moto3	N02  Francesco Bagnala I/Moto3	N03  Enea Bastianini I/Moto3	N04  Bo Bendsneyder NL/Moto3	N05  Brad Binder ZA/Moto3	N06  Nicolò Bulega I/Moto3	N07  Aron Canet E/Moto3	N08  Romano Fenati I/Moto3
N09  F. Di Giannantonio I/Moto3	N10  Jakub Kornfeil CZ/Moto3	N11  Andrea Locatelli I/Moto3	N12  Joan Mir E/Moto3	N13  Jorge Navarro E/Moto3	N14  Philipp Öttl D/Moto3	N15  Fabio Quartararo F/Moto3	N16  Fahrer nach Wahl

O) Superbike (SBK)/Supersport (SSP)/Superstock (STK)

001  Chaz Davies GB/SBK	002  Toni Finsterbusch D/STK 600	003  R. Krummenacher CH/SSP	004  Bryan Leu CH/STK	005  Marc Moser D/STK	006  Julian Puffe D/STK 600	007  Jonathan Rea GB/SBK	008  M. Reiterberger D/SBK
009  D. Schmitter CH/SBK	010  Kenan Sofuoglu TR/SSP	011  Sebastien Suchet CH/STK	012  Tom Sykes GB/SBK	013  Thomas Toffel CH/STK	014  Eric Vionnet CH/STK	015  Kevin Wahr D/SSP	016  Fahrer nach Wahl

ANZEIGE



clubsport



www.KWsuspensions.de



P) Straßensport National A, CH, D



P01
Florian Alt
D/IDM Superbike



P02
Danny de Boer
NL/IDM STK 1000



P03
Ernst Dubbink
NL/NEC GP



P04
Jason Dupasquier
CH/NEC GP



P05
Tiago Freitas
CH/SMR STK 1000



P06
Marvin Fritz
D/IDM Superbike



P07
Dirk Geiger
D/NEC Standard



P08
Mathieu Gines
F/IDM Superbike



P09
Luca Grünwald
D/IDM STK 1000



P10
Simon Jespersen
DK/NEC Standard



P11
Julian Mayer
A/IÖM Superbike



P12
Patric Muff
CH/SMR STK 1000



P13
Jochen Rotter
A/IÖM STK 600



P14
Bryan Schouten
NL/IDM STK 600



P15
Christian Stange
D/IDM STK 600



P16
Fahrer nach Wahl

Q) Motocross



Q01
Max Anstle
GB/MX2



Q02
Toni Cairoli
I/MXGP



Q03
Ryan Dungey
USA/SX-WM



Q04
Romain Febvre
F/MXGP



Q05
Tim Gajser
SLO/MXGP



Q06
Valentin Guillod
CH/MX2



Q07
Jeff Herlings
NL/MX2



Q08
Marvin Musquin
F/SX-WM



Q09
Max Nagl
D/MXGP



Q10
Benoit Paturel
F/MX2



Q11
Ken Roczen
D/SX-WM, US-MX



Q12
Jeremy Seewer
CH/MX2-WM



Q13
Eli Tomac
USA/SX-WM



Q14
Dennis Ulirich
D/MXGP+Masters



Q15
Larissa Papenmeier
D/MX-WM



Q16
Fahrer nach Wahl

R) Offroad/Bahnsport



R01
Toni Bou
E/Trial-WM



R02
Thomas Chareyre
F/Supermoto-WM



R03
Greg Hancock
USA/Speedway



R04
Kai Huckenbeck
D/Speedway



R05
D. Khomiltsevitch
RUS/Eisspeedway



R06
Marco Neubert
D/Enduro-EM



R07
Matthew Phillips
AUS/Enduro-GP



R08
Toby Price
AUS/Rallye-WM



R09
Eero Remes
FIN/Enduro-GP



R10
Erik Riss
D/Speedway



R11
Laia Sanz
E/Rallye-WM



R12
M. R. Schmidt
D/Supermoto-WM



R13
Dennis Schröter
D/Enduro-DM



R14
Martin Smolinski
D/Speedway



R15
Matthias Walkner
A/Rallye-WM



R16
Fahrer nach Wahl

S) Nachwuchsfahrer



S01
Jan Allers
D/Enduro Junior C.



S02
L. Dalla Porta
I/Moto3-Jun.-WM



S03
Jago Geerts
B/EMX 125



S04
Michael Härtel
D/Speedway-DM



S05
Freddie Heinrich
D/ADAC Minib. C.



S06
Rene Hofer
A/ADAC MX Jun. C.



S07
Jan-Ole Jähmig
D/ADAC Junior C.



S08
Philipp Kastl
D/ADAC Minib. C.



S09
Thom. Kjer Olsen
DK/EMX 250



S10
Patryk Kosniak
PL/Yamaha-R6-C.



S11
Máté Laczkó
H/ADAC Junior C.



S12
Kevin Orgis
D/MotoGP Ro. C.



S13
Ayumu Sasaki
J/MotoGP Ro. C.



S14
Bas Vaessen
NL/MX Youngs. C.



S15
Marc Zellhöfer
D/Yamaha-R6-C.



S16
Fahrer nach Wahl

ANZEIGE

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

SONAX®

VOLLGAS-

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

1. Preis

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



1 x 1 RC-Car Formel 1

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



4. Preis

5. Preis



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

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

SONAX®

PREISE!

1 x 1 RECARO Pro Racer

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



2. Preis

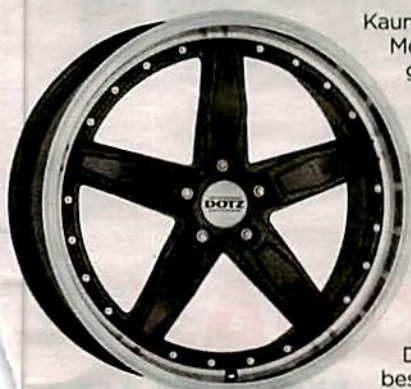
1 x 1 KW Gewindefahrwerk



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

3. Preis

1 x 1 Satz DOTZ SP5-Räder



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

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

6. Preis

2 x 1 Carrera DIGITAL 132 «Night Contest»



7.-8. Preis

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

So wählen und gewinnen Sie

Auf den vorangegangenen acht Seiten haben wir Ihnen im Rahmen unserer diesjährigen Leserwahl 24 Marken, 46 Modelle und 120 Fahrer aus dem Motorradrennsport vorgestellt. Sie stehen Ihnen in jeweils sieben, drei bzw. acht Einzelkategorien zur Wahl. Pro Einzelkategorie haben Sie eine(!) Stimme, können also 18-mal wählen. «Racer des Jahres 2016» werden die Wahlkandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten.

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

Wahlschein ausfüllen

Dieser MSA-Ausgabe 51/2016 ist eine Wahlkarte beigelegt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer persönlichen Favoriten. Wenn Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, können Sie in jeder dieser acht Kategorien auch Ihren ganz persönlichen Favoriten mit seinem Vor- und Nachnamen eintragen.

Preise gewinnen

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

KEN BLOCK

XTREME COOL!
SONAX - DAMIT GLÄNZT, WAS EUCH BEWEGT!

JP Performance
EST 2012

premio
36
www.premio.de



Die Show der Superlative geht weiter!

Auto ist Eure Leidenschaft und Top-Performance Euer Ziel. Mit JP, dem Kult-„PS-Profi“ aus dem Pott, und dem „Gymkhana-Star“ sowie Drift-Gott KEN BLOCK seid ihr Teil von Vollgas-Action ohne Limits. Spürt Euer Adrenalin und erlebt XTREME Momente, sehr, sehr cool und auf Top-Niveau.

www.sonax.de

SONAX[®]
MADE IN GERMANY
XTREME

FORTSETZUNG VON S. 18

wieder zurück auf der Rennstrecke bin und mitkämpfen kann. In Silverstone waren die Erwartungen in mich gleich null, verständlich. Auch ich hatte mich damals nicht auf der Rechnung, zumal ein Podestplatz nach meinen zehnten Platz im verregneten Training eher unwahrscheinlich war. Im Rennen habe ich aber rasch meinen Rhythmus gefunden, Vertrauen in mei-



«Heute passieren die Dinge viel bewusster.»

THOMAS LÜTHI

ne Maschine. Das hat mir zum Sieg verholfen. Das kam einem Befreiungsschlag gleich, nicht nur für mich, sondern auch für mein Team. Dieser Sieg in Silverstone machte uns viel Freude, er war eine Erleichterung. Und er war auch ein Wink dafür, dass die Saison doch noch gut enden könnte.

In Übersee hast du dann auch noch die Rennen in Motegi und Philipp Island gewonnen – quasi in einem Siegesrausch?

Würde ich nicht behaupten. Ich würde nicht von einem Rausch sprechen. Mir gefallen die Überseerennen grundsätzlich. Es ist dort immer ruhiger, es gibt weniger Verpflichtungen gegenüber Medien oder Sponsoren. Wir, also das Team und ich, wir sind dann immer lange gemeinsam unterwegs, fast wie auf einer Weltreise. Unter der Woche macht das Spaß, und am Wochenende gibt es dann jeweils einfach nur uns und den Rennsport. Der Sieg in Japan hat Appetit auf mehr Erfolg gemacht. Und in Übersee war es eben möglich, diesen Fokus zu behalten, den Fokus darauf, schnell und gut Rennen zu fahren. Erfolge geben dir Selbstvertrauen. Sie sind immer besser als Rückschläge, die dich oft zweifeln lassen.

Du hast nach diesen Siegen immer wieder dein Team hervorgehoben, gelobt. Namentlich aber vor allem Gilles Bigot, deinen Cheftechniker, mit dem du seit dieser Saison zusammenarbeitest. Ist er auch ein Puzzleteil deines Erfolges, deiner Vizeweltmeisterschaft?

Ja, auf jeden Fall! Er ist ein sehr wichtiger Mann. Er ist der Chef über die Technik, er sagt, was in der Box geht. Die Zusammenarbeit mit ihm und mir ist sehr eng. Deshalb muss sie auch gut funktionieren. Gilles ist vom Typ her ein sehr ruhiger Mensch – und das kommt mir extrem entgegen.

Wie muss man sich das vorstellen?

Nehmen wir eine Trainingseinheit, wenn wir an der Abstimmung des Motorrads arbeiten. Das ist eine stressige Angelegenheit, erst recht, wenn es bei mir nicht läuft. Ich komme in die Box, die Uhr tickt, das Training neigt sich dem Ende zu – und schon bin ich gestresst, weil ich

nochmals raus will, noch eine schnelle Runde fahren will. Gilles dagegen wartet dann noch eine Minute, vielleicht zwei, überlegt sich was und handelt erst dann. In einer solchen Situation holt mich Gilles, auch unbewusst, runter. Das fiel mir im Verlauf der Saison auf, ich wurde in solchen Situationen zunehmend auch ruhiger, konnte tief durchatmen und meine Konzentration so besser aufrechterhalten, als wenn Hektik ausgebrochen wäre. Dazu kommt, dass Gilles und ich in der Box Leader-Personen sind, und wenn wir ruhig bleiben, dann bleibt es auch das Team, und dann passieren weniger Fehler. Zuvor, seit 2010 oder während der ganzen Zeit in der Moto2-WM, hast du mit Cheftechniker Alfred Willeke gearbeitet. War er denn ein anderer Typ?

Definitiv. Aber ich will damit nicht sagen, dass er schlechter war als Gilles. Mit Alfred habe ich auch sehr gerne zusammengearbeitet. Ich habe auch sehr viel gelernt von ihm. Und – das soll nicht unerwähnt bleiben – wir hatten auch Erfolg zusammen.



«Gilles Bigot ist ein wichtiger Teil meines Erfolges.»

THOMAS LÜTHI

Aber Alfred ist ein anderer Typ, einer, der vielleicht etwas früher nervöser wird als vergleichsweise Gilles. Bisweilen hat mich das vielleicht auch mitgerissen. Nach so vielen Jahren wollte ich einfach mal eine Veränderung. Ich erhoffte mir neue Ideen von außen, vielleicht auch eine neue Arbeitsweise. Rückblickend war es eine gute Entscheidung. Nicht neu war hingegen der Sommer des Rennfahrers Lüthli. Du beziehst – gefühlt – dein Saisontief regelmäßig im Sommer. Dieses Jahr gab es eben auch zwei Nuller in Serie plus der Nuller nach deinem Trainingssturz in Brünn. Hast du nicht die Augen verdreht und dir selbst gesagt: «Ja klar, es ist wieder mal Sommer...»?

Den Gedanken an den Sommer, den hatte ich eigentlich schon viel früher in der Saison. Es geht

um Konstanz. Ich habe mich gefragt: Wie bringe ich diese Konstanz hin. Denn Konstanz ist das A und O einer Rennfahrersaison. Wenn du an der Spitze mithalten willst, dann musst du regelmäßig in den Top 6 eines Rennens sein. Um diese Konstanz bei mir zu verbessern, habe ich mich eben auch für den Wechsel des Cheftechnikers entschieden. Aber die zwei Nuller in Serie, in Assen und auf dem Sachsenring, die waren doch trotzdem sehr ärgerlich?

Natürlich sind sie das. Diese Punkte, die ich dort verloren habe, fehlten am Ende der Saison. Aber, und das macht die Nuller erträglicher: Ich habe in diesen Rennen angegriffen, ich war vorne dabei, ich habe etwas versucht, ich habe riskiert – und wenn ein Rennfahrer das tut, dann können auch mal Fehler passieren. Das gehört zum Sport dazu.

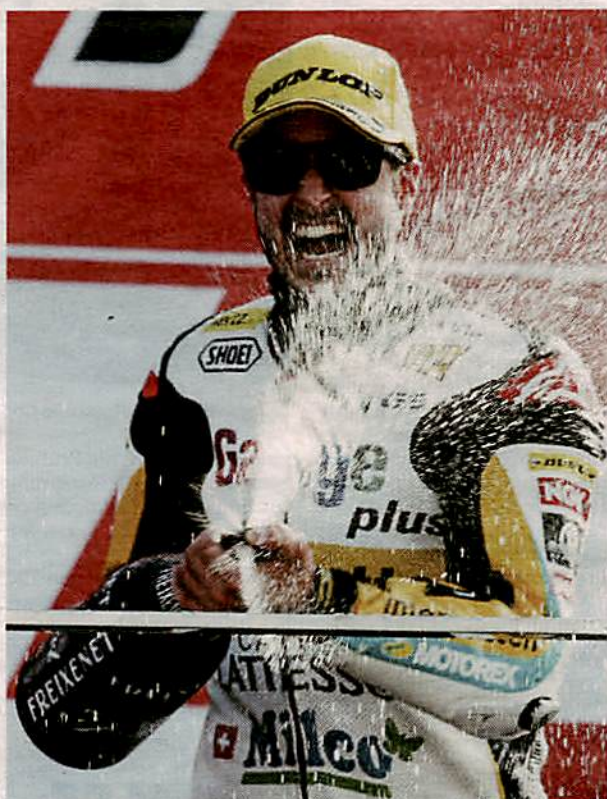
Jetzt gehst du gestärkt, mit viel Selbstvertrauen und der Vizeweltmeisterschaft in den Winter. Wie wichtig ist diese Motivation hinsichtlich des kommenden Frühlings, der nächsten Moto2-WM?

Mit diesem guten Gefühl in den Winter zu gehen, ist bedeutend besser, als wenn du ein schlechtes Jahr hinter dir hast. Der Winter ist kurz, bald wird wieder getestet. Trotzdem ist es sehr wichtig, dass man auch runterfahren kann, sich erholt. Ich nehme den Schwung der vergangenen Saison mit in den Winter, aber ich werde auch abschalten, den GP-Zirkus etwas zurückstellen. Das ist mein Plan, denn es ist klar: Nächstes Jahr will ich den Titel holen!

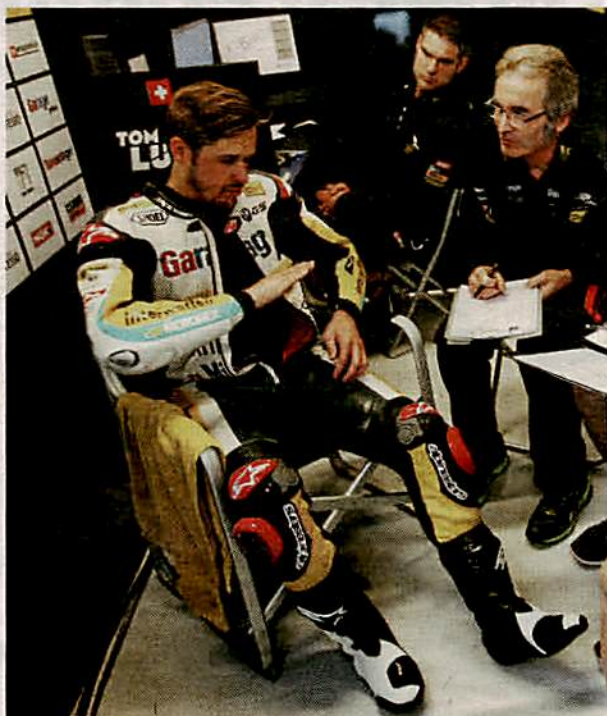
Es wäre aber falsch zu denken – wie das verschiedene Schweizer Medien schon vorgerechnet haben –, dass der Tom Lüthi 2017 sicher den Titel holt, nur weil die Moto2-Spitze quasi geschlossen in die Königsklasse aufsteigt? Moto2-Weltmeister Zarco, der WM-Dritte Alex Rins, der WM-Fünfte Sam Lowes und der WM-Siebte Jonas Folger wechseln ja in die MotoGP... Nein, das ist überhaupt nicht so (lacht). Mir wird jedes Jahr vorgerechnet, wer alles wegfällt und weshalb ich jetzt automatisch Weltmeister werde. Aber mir gehen auch nächstes Jahr ganz sicher nicht die Gegner aus. Es gibt Fahrer wie Franco Morbidelli, Lorenzo Baldassarri oder Takaaki Nakagami, die schon dieses Jahr gezeigt haben, dass sie sehr schnell sind. Und es wird – das hat die Vergangenheit oft gezeigt – neue, junge Piloten geben die nach vorne kommen. Wichtig ist für mich, dass ich mich gezielt und gut auf die WM vorbereite und dass ich während der Saison konstant gute Resultate hole. ♦



Tom Lüthi und die Kalex-Moto2: Fahrstil effizient und schnell



Tom Lüthi und der Sieger-Sekt: Zuletzt ein gewohntes Bild



Tom Lüthi und Gilles Bigot: «Er ist der Chef über die Technik»

MotoGP

Rossi siegt zum fünften Mal

Von IMRE PAULOVITS

Der letzte WM-Titel von Valentino Rossi liegt bereits sieben Jahre zurück. Dafür gewann er am Wochenende zum fünften Mal die Monza Rally Show und hat damit mit dem bisherigen Rekord-sieger Rinaldo Capello gleichgezogen.

«Meine erste Liebe sind Motorräder, aber meine zweite Rally-Autos», verheimlicht Valentino Rossi nicht. So ist es nunmehr eine Tradition geworden, dass der 37-jährige Superstar jedes Jahr nach der Saison sich in Monza auf vier Rädern misst - und dabei zu den ganz großen Favorioten zählt. Auch in diesem Jahr war der Yamaha-Werkspilot im Ford Fiesta WRC bei der 37. Auflage des Klassikers nicht zu bremsen.

Bereits am Freitag, dem ersten Tag der 3-Tages-Rally ging Rossi in Führung. Zunächst gab zwar Hyundai-Pilot Dani Sordo das Tempo vor, doch dann machte der spanische Rally-Profi einen Fehler, für die er fünf Strafsekunden aufgebremst bekam, und Rossi zog in der Zeitentabelle vorbei.

Am zweiten Tag brauchten Rossi und sein Co-Pilot Carlo Cassina keinen Fehler von Sordo mehr, um sich zu be-



Valentino Rossi und Copilot Carlo Cassina im Ford Fiesta WRC: Sieger der 37. Monza Rally Show

haupten, Prüfung für Prüfung baute Rossi seinen Vorsprung aus und lag nach dem zweiten Tag bereits um 15 Sekunden vorn.

Sordo drehte am letzten Tag zwar noch einmal auf, schliesslich gewann er sechs von zehn Sonderprüfungen, doch am Sieg von Rossi konnte er nicht

mehr rütteln. Dritter wurde, wenn auch bereits deutlich abgeschlagen, der italienische Langstrecken- und GT-Pilot Marco Bonanomi auf einem Citroën DS3. Erstaunlich gut schlug sich auch Rossis Freund und Ex-Manager, Suzuki-MotoGP-Teamchef Davide Brivio, der den fünften Platz belegte.

Weniger Glück hatte Motocross-Superstar Toni Cairoli. Am zweiten Tag verlor er durch technische Probleme über vier Minuten und fiel auf den 28. Platz zurück. Doch die waren am letzten Tag vorbei, in den letzten drei Prüfungen fuhr Cairoli zweimal in die Top-drei und wurde schliesslich 16. ♦

MotoGP

Lorenzo eröffnet Museum

Sein Fable für das Sammeln von Rennutensilien anderer berühmter Motorsportler hat Jorge Lorenzo nun mit der Eröffnung seines Museums in Andorra gekrönt.

Es war eine feierliche Zeremonie, als Jorge Lorenzo letzten Mittwoch das Band am Eingang seines neuen Stolz durchschnitt und das Museum eröffnete. Natürlich ist es für einen mehrfachen Millionär etwas einfacher, sich seine Träume zu erfüllen, doch die Hingabe und der schon fast zur Besessenheit gewordene Ehrgeiz, auch noch richtig rare Stücke aus der Renngeschichte zu bekommen, haben den fünffachen Motorradweltmeister zu einer ungläublichen Kollektion verholfen.

Wer Lorenzo in den letzten Jahren bei den Grands Prix auch abseits des Renns verfolgte, bemerkte oft, wie er mit ehemaligen Rennfahrern darü-

ber diskutierte, welche seiner aktuellen Ausrüstungsgegenstände er gegen die historischen seines Gegenübers eintauschen könnte. Ob es nun Kenny Roberts, Randy Mamola, Kevin Schantz oder Mick Doohan waren, meistens trennte man sich mit einem einvernehmlichen Tausch. Nicht anders machte es Lorenzo bei seinen Formel-1-Besuchen mit den dortigen Piloten.

Der Mallorquiner nahm aber auch an Auktionen teil, suchte weltweit gezielt nach Fahrerausrüstung, und so sind in seiner Sammlung vom Fahreranzug von Phil Hill über die von Michael Schumacher und Ayrton Senna Sammlerstücke dabei, nach denen ihn viele beneiden.

Lorenzo hatte schon länger bekanntgegeben, dass er seine Sammlung mit den Fans teilen will. In dem Museum in Andorra mit dem Namen «World Champions by 99» kann jeder für zehn Euro diese faszinierende Kollektion bestaunen. ♦ IP



Jorge Lorenzo bei der Eröffnung seines Museums in Andorra



Helme von Spencer, Doohan, Michael Schumacher und Senna

NACHRICHTEN

Márquez und Pedrosa bedanken sich



Marc Márquez auf Honda RC 142

MotoGP Honda-Werksfahrer haben während der Saison einen sehr stressigen Job. Der weltgrößte Motorradhersteller verlangt nach eiserner Disziplin, doch wenn die Saison um ist, dann wird nach japanischer Tradition gefeiert, der Hersteller bedankt sich bei seinen Fahrern, die Fahrer sich beim Hersteller. Beim diesjährigen «Honda Racing Thanks Day» in Motegi konnten sich Weltmeister Marc Márquez und sein Teamkollege Dani Pedrosa mit den Honda-Fahrern aus anderen Motorsport-Arten vergnügen. Nachdem die beiden MotoGP-Piloten mit Trial-Rekordweltmeister Toni Bou, dessen Trial-WM-Kollegen Takahisa Fujinami und Jaime Busto, sowie MX-GP-Pilot Evgeny Bobryshev feierlich im Cerulean Tower von Tokyo diniert hatte, ging es am Samstag nach Motegi. Dabei erklärte Dani Pedrosa den Formel-1-Piloten Fernando Alonso und Jenson Button die Geheimnisse des MotoGP-Fahrens und Alonso liess es sich wieder nicht nehmen, die RC 213 V zu pilotieren. Marc Márquez begleitete ihn auf einer zweiten RC 213 V. Honda liess seine MotoGP-Asse aber auch wieder Geschichte kosten. Dani Pedrosa fuhr wieder seine RS 125 R, mit der er 2003 Weltmeister wurde, und Márquez pilotierte die RC 142, mit der Honda 1959 auf der Isle of Man debütierte. ♦ IP

KOMPAKT

»» MotoGP Bevor Marc Márquez nach Japan flog, begann er mit seiner Wintervorbereitung. Der Weltmeister übt fleissig Dirt Track für das Superprestigio am 17. Dezember.

»» MotoGP/Moto2 Das Estrella-Galicia-Marc-VDS-Team machte am Wochenende Eupen unsicher. Am Samstag fuhren Jack Miller, Tito Rabat und Alex Márquez ihre Bikes durch die Stadt. ♦ IP

Statistik 2016

Zweiter Streich von Zarco

MOTO2 / Saisonstatistik 2016



Fahrer	Fahrzeug/Team	gestartet	gewertet	gepunktet	o Startplatz	gesamt pro Rennen	Katar	Argentinien	Americas	Spanien	Frankreich	Italien	Katalonien	Niederlande	Deutschland	Österreich	Tschechien	Großbritannien	San Marino	Aragón	Japan	Australien	Malaysia	Valencia	
1. Johann Zarco (C)	Ajo Motorsport, Kalex	18	18	16	3.5	276 15.3	12	1	3	5	24	1	1	2	1	11	22	4	8	2	12	1	1		
2. Thomas Lüthi (CH)	Garage Plus Interwetten, Kalex	17	15	15	5.1	234 13.8	1	7	7	6	3	4	5	NC	NC	4	NS	1	6	4	1	1	6	2	
3. Alex Rins (E)	Paginas Amarillas HP40, Kalex	18	16	15	9.3	214 11.9	8	4	1	3	1	7	2	6	NC	3	2	7	2	6	20	NC	14	5	
4. Franco Morbidelli (I)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS, Kalex	18	17	16	6.2	213 11.8	7	25	14	4	4	8	11	3	NC	2	8	2	5	3	3	2	2	3	
5. Sam Lowes (GB)	Federal Oli Gresini Moto2, Kalex	18	12	11	3.8	175 9.7	9	2	2	1	6	3	6	4	NC	NC	3	21	NC	1	NC	NC	NC	4	
6. Takaaki Nakagami (J)	Idemitsu Honda Team Asia, Kalex	18	17	16	7.0	169 9.4	14	9	15	7	5	9	3	1	11	7	NC	3	3	5	4	5	21	6	
7. Jonas Folger (D)	Dynavolt Intact GP, Kalex	18	15	14	7.7	167 9.3	NC	3	5	2	NC	15	7	10	2	26	1	5	8	10	NC	6	3	8	
8. Lorenzo Baldassari (I)	Forward Team, Kalex	17	16	12	9.5	127 7.5	-	13	23	17	17	2	14	5	5	1	16	6	1	7	NC	4	4	14	
9. Hafizh Syahrin (MAL)	Petronas Raceline Malaysia, Kalex	18	16	14	15.1	118 6.6	4	6	16	11	8	5	4	NC	7	21	6	4	7	14	13	NC	5	15	
10. Simone Corsi (I)	Speed Up Racing, Speed Up	18	13	11	11.2	103 5.7	3	20	6	NC	1	12	NC	7	NC	NC	19	8	NC	9	6	7	11	11	
11. Mattia Pasini (I)	Italtrans Racing Team, Kalex	18	16	10	15.1	72 4.0	16	10	17	12	16	NC	12	19	4	13	4	9	16	12	7	NC	23	7	
12. Dominique Aegerter (CH)	Technomag carXpert Interw., Kalex	12	11	9	13.8	71 5.9	5	5	4	8	13	10	NC	9	10	10	17	-	-	22	-	-	-	-	
13. Alex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS, Kalex	17	10	7	10.8	69 4.1	NC	NC	11	NC	NC	16	18	8	NC	6	5	25	10	2	NC	-	7	NC	
14. Marcel Schrötter (D)	AGR Team, Kalex	18	16	14	12.5	64 3.6	17	11	10	NC	14	18	10	13	NC	5	18	11	11	15	9	9	20	10	
15. Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact GP, Kalex	17	13	11	11.1	61 3.6	15	NC	12	NC	-	11	NC	12	15	11	23	12	9	13	5	3	17	NC	
16. Axel Pons (E)	AGR Team, Kalex	18	9	7	12.4	55 3.1	NC	8	22	NC	7	6	9	NC	NC	9	NC	10	NC	16	NC	8	NC	NC	
17. Xavier Siméon (B)	QMMF Racing Team, Speed Up	13	9	11	25.1	46 3.5	NC	12	8	10	11	NC	NC	11	NC	23	15	16	NC	11	10	11	15	16	
18. Julian Simón (E)	QMMF Racing Team, Speed Up	16	12	7	16.3	40 2.5	NC	19	9	-	NC	17	13	16	3	15	13	14	NC	21	8	NC	-	23	
19. Luis Salom (E)	SAG Team, Kalex	6	5	5	15.0	37 6.2	2	15	13	9	10	NC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
20. Xavi Vierge (E)	Tech3 Racing, Tech3	18	14	9	20.1	37 2.1	NC	14	20	NC	15	NC	20	17	NC	16	12	13	12	17	11	10	8	12	
21. Miguel Oliveira (P)	Leopard Racing, Kalex	14	10	8	16.4	36 2.6	11	21	NC	NC	9	13	8	15	NC	14	9	NC	17	-	-	-	-	-	
22. Danny Kent (GB)	Leopard Racing, Kalex	17	11	7	16.1	35 2.1	6	16	NC	NC	19	14	NC	14	-	12	7	15	NC	29	NC	NC	18	9	
23. Luca Marini (I)	Forward Team, Kalex	18	12	6	17.7	34 1.9	10	18	NC	16	12	NC	NC	NC	6	17	NC	NC	13	25	12	16	9	22	
24. Isaac Viñales (E)	Tech3 Racing, Tech3	17	14	5	24.2	19 1.1	19	24	18	13	20	24	16	21	9	18	14	NC	NC	28	15	-	10	NC	
25. Jesko Raffin (CH)	Sports-Millions-EMWE-SAG, Kalex	17	2	1	19.3	14 0.8	18	23	21	14	23	26	-	18	8	24	24	17	15	20	17	13	16	17	
26. Remy Gardner (AUS)	Tasca Racing Scuderia Moto2, Kalex	12	11	2	21.9	6 0.5	-	-	-	-	-	-	-	15	20	12	19	21	20	19	19	19	NC	13	18
30. Robin Mulhauser (CH)	Technomag carXpert Interw., Kalex	18	15	2	26.3	4 0.2	20	22	NC	15	18	21	21	22	13	25	22	24	20	27	NC	17	NC	21	

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

Meiste Pole-Positionen

1. Johann Zarco	7
2. Sam Lowes	5
3. Thomas Lüthi	3
4. Jonas Folger	1
Takaaki Nakagami	1
Alex Rins	1

Forward Team

1. Julian Simón	1 (-/-/1)
Sandro Cortese	1 (-/-/1)

Schnellste Rennrunden Fahrer

1. Johann Zarco	4
2. Franco Morbidelli	3
Alex Rins	3
4. Thomas Lüthi	2
Sam Lowes	2
6. Takaaki Nakagami	1
Jonas Folger	1
Xavier Siméon	1
Forward Team	1

Meiste Rennkilometer

1. Johann Zarco	1898
2. Franco Morbidelli	1887
3. Takaaki Nakagami	1848
4. Mattia Pasini	1837
5. Alex Rins	1802
Jesko Raffin	1791
7. Hafizh Syahrin	1754
8. Marcel Schrötter	1739
9. Thomas Lüthi	1731
10. Lorenzo Baldassari	1727

WM-Endstand Hersteller

1. Kalex	450
2. Speed Up	136
3. Tech3	47
4. Suter	6

Bester Startplatz

1. Johann Zarco	Pole-Position (7)
2. Sam Lowes	Pole-Position (5)
3. Thomas Lüthi	Pole-Position (3)
4. Jonas Folger	Pole-Position (1)
Takaaki Nakagami	Pole-Position (1)
Alex Rins	Pole-Position (1)
7. Franco Morbidelli	2. Startplatz (2)
8. Alex Márquez	2. Startplatz (1)
Mattia Pasini	2. Startplatz (1)
10. Lorenzo Baldassari	3. Startplatz (2)

Schnellste Rennrunden Teams

1. Ajo Motorsport	4
2. Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	3
Paginas Amarillas HP40	3
4. Garage Plus Interwetten	2
Federal Oli Gresini Moto2	2
6. Idemitsu Honda Team Asia	1
Dynavolt Intact GP	1
QMMF Racing Team	1
Luca Marini	1

Meiste Podestplätze Teams (1./2./3.)

1. Ajo Motorsport	10 (7/2/1)
2. Estrella Galicia Marc VDS	9 (-/5/4)
3. Paginas Amarillas HP40	7 (2/3/2)
4. Garage Plus Interwetten	6 (4/1/1)
6. Federal Oli Gresini Moto2	6 (2/2/2)
Dynavolt Intact GP	6 (1/2/3)
7. Idemitsu Honda Team Asia	4 (1/-/3)
8. Forward Team	2 (1/1/-)
Speed Up Racing	2 (1/-/1)
9. SAG Team	1 (-/1/-)
10. QMMF Racing Team	1 (-/-/1)

Meiste Trainingskilometer

1. Jesko Raffin	7396
2. Johann Zarco	6993
3. Franco Morbidelli	6900
4. Sam Lowes	6708
5. Lorenzo Baldassari	6634
6. Xavi Vierge	6628
7. Xavier Siméon	6583
8. Alex Márquez	6541

WM-Endstand Teams

1. Estrella Galicia Marc VDS	282
2. Ajo Motorsport	276
3. Garage Plus Interwetten	234
4. Dynavolt Intact GP	228
5. Paginas Amarillas HP40	218
6. Idemitsu Honda Team Asia	175
Federal Oli Gresini Moto2	175
8. Forward Team	161
9. AGR Team	124
10. Petronas Raceline Malaysia	122

Meiste Siege Fahrer

1. Johann Zarco	7
Thomas Lüthi	4
Alex Rins	2
Sam Lowes	2
Jonas Folger	1
Takaaki Nakagami	1
Lorenzo Baldassari	1

Schnellste Rennrunden Teams

1. Ajo Motorsport	4
2. Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	3
Paginas Amarillas HP40	3
4. Garage Plus Interwetten	2
Federal Oli Gresini Moto2	2
6. Idemitsu Honda Team Asia	1
Dynavolt Intact GP	1
QMMF Racing Team	1
Luca Marini	1

Meiste Führungsrunden Fahrer

1. Alex Rins	82
2. Thomas Lüthi	72
3. Johann Zarco	70
4. Sam Lowes	63
5. Franco Morbidelli	62
6. Jonas Folger	27
7. Takaaki Nakagami	18
8. Lorenzo Baldassari	7

Meiste Siege Teams

1. Ajo Motorsport	7
2. Garage Plus Interwetten	4
3. Paginas Amarillas HP40	4
4. Federal Oli Gresini Moto2	2
Dynavolt Intact GP	1
Idemitsu Honda Team Asia	1

Meiste Podestplätze Fahrer (1./2./3.)

1. Johann Zarco	10 (7/2/1)
2. Franco Morbidelli	8 (-/4/4)
3. Alex Rins	7 (2/3/2)
4. Thomas Lüthi	6 (4/1/1)
Sam Lowes	6 (2/2/2)
6. Jonas Folger	5 (1/2/2)
7. Takaaki Nakagami	4 (1/-/3)
8. Lorenzo Baldassari	2 (1/1/-)
Simone Corsi	2 (1/-/1)
10. Alex Márquez	1 (-/1/-)
Luis Salom	1 (-/1/-)

Meiste Führungsrunden Teams

1. Paginas Amarillas HP40	82
2. Garage Plus Interwetten	72
3. Ajo Motorsport	70
4. Federal Oli Gresini Moto2	63
5. Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	62
6. Dynavolt Intact GP	62
7. Idemitsu Honda Team Asia	18
8. Forward Team	7



Zarco (#5), Morbidelli (#21), Lüthi: Top-Trio der 2. Saisonhälfte

Randy Krummenacher:
Enttäuschung vom WM-
Finale verdaut, voll auf die
Superbike-WM konzentriert



Randy Krummenacher

«Habe alles,
was ich brauche»

Zur Person Randy Krummenacher

Geburtsort Zürich (CH)
Geburtsort Zürich (CH)
Herkunftsland Schweiz

WM-KARRIERE

2007 WM-13. 125GP (KTM)
2008 WM-25. 125GP (KTM)
2009 WM-21. 125GP (Aprilia)
2010 WM-9. 125GP (Aprilia)
2011 WM-18. Moto2 (Kalex)
2012 WM-18. Moto2 (Kalex)
2013 WM-17. Moto2 (Suter)
2014 WM-24. Moto2 (Suter)
2015 WM-21. Moto2 (Kalex)
2016 WM-3. Supersport (Kawasaki), 1 Sieg

HOBBYS:

Motocross, Flattrack, Motorrad-Umbauten

Von IMRE PAULOVITS

Randy Krummenacher steigt nach einer Supersport-Saison in die Superbike-WM auf. Im MSA-Interview schildert der 26-jährige Schweizer, wie er sich darauf vorbereitet.

Wirst du dieses Jahr noch das Superbike testen?

RANDY KRUMMENACHER: Ja, ich werde am 15. und 16. Dezember in Jerez testen. Womit ich genau testen werde, ist noch nicht ganz klar, aber es wird auf alle Fälle eine Tausender-Kawasaki. Ob es aber ein richtiges Superbike wird, ist noch unsicher, weil wir noch auf Teile warten. Es wird auch noch keine ZX-RR sein, denn die kommt erst im Januar. Die ersten zwei Rennen der 2017er-Saison wird auch nur das Kawasaki-Werksteam mit diesem Motorrad fahren. Die RR ist in der Superbike-Konfiguration aber für uns auch zunächst nicht so wichtig. Bei ihr werden wir nur von einem besseren Motor profitieren, der etwas mehr Drehzahl und Spitzenleistung hat, aber Drehmoment und Elektronik sind nicht

besser. Wir werden die RR beim ersten Europa-Rennen in Aragón einsetzen.

Unterscheidet sich das Chassis der RR nicht von der Standard-Version?

In der Superbike-Version nicht. Chassis und Gabelbrücke sind bei beiden Varianten so, wie wir sie 2017 fahren werden. Einzig der Motor wird uns zu Saisonbeginn fehlen.

Was hast du seit dem Saisonende gemacht?

Ich habe mich erst einmal von der Saison erholt. Ich hatte ja im

Sommer die Schulteroperation gehabt, und der Wiederaufbau war schon stressig. Jetzt habe ich Zeit gehabt, um mich zu erholen. Seit letzter Woche habe ich mein Fitness-Training wieder aufgenommen. Ich bereite mich so vor, dass ich für den Test in Jerez wieder fit bin. Ich hatte auch etliche PR- und Preseterminen. Jetzt schaue ich aber wieder nach vorn, kümmere mich um meine Fitness, werde wieder auf das Motocross-Motorrad steigen und werde wieder Flattrack fahren.

Wirst du dich für das Superbike anders vorbereiten als in der Vergangenheit?

Ich werde sicher versuchen, mich zu optimieren, aber nicht so, dass ich jetzt grundlegend etwas anders mache. Ich bin von der Statur her schon dieses Jahr mehr der Superbike- als

der Supersport-Fahrer gewesen. Ich habe genug Muskeln, ich brauche da nicht mehr.

Was glaubst du, musst du an deinem Fahrstil für Superbike umstellen?

Ich werde mich sicher umstellen müssen. Ich werde versuchen, spät und hart zu bremsen, schauen, dass die Kurvengeschwindigkeit nicht allzu hoch ist, um möglichst früh ans Gas gehen zu können. Das wird erst einmal meine Aufgabe sein.

Wer wird dein Techniker-Staff in der Superbike-WM sein?

Ich werde weiterhin mit Andrew Pitt als Crewchief zusammenarbeiten. Meinen Elektroniker Mattia Ferrini nehme ich aus der Supersport mit, der war dieses Jahr für Kenan und mich zuständig. Er bekommt einen Assistenten zur Seite, der dieses Jahr in der Superstock bei Toprak Razgatlioglu an der Elektronik gearbeitet hat. Beim Fahrwerk haben wir den Werks-Support von Showa, dazu nehme ich unseren Supersport-Reifentechniker mit, der wird 2017 nur für mich arbeiten. So habe ich meine vertraute Crew weiterhin um mich herum. Dazu habe ich zwei erfahrene Mechaniker. Einer war mit Marco Melandri bei BMW, er kennt sich sehr gut aus. Dazu kommt noch ein diesjähriger Mechaniker von Chaz Davies.

Ärgert es dich, dass du deinen zweiten WM-Rang in der Supersport-WM in Katar verloren hast?

Ich habe schon eine Zeit gebraucht, bis ich das verdaut habe. Der dritte Platz und damit das WM-Podium ist aber sehr gut, es war mit Abstand meine beste Saison. Den zweiten Platz hätte ich gerne geholt, aber es muss sehr viel passen, um da vorn mitzufahren. Es hat auch viel gepasst in diesem Jahr, und ich hatte einige Male Glück, zum Beispiel, dass ich meine Verletzung in der Sommerpause operieren lassen konnte. Wir hatten aber auch ein paar schwierige Rennen. Ich habe es mir auch einfacher vorgestellt, nach der Sommerpause zurückzukommen. Da war meine Schulter noch nicht perfekt. Aber ich habe immer gekämpft und versucht, mich zu verbessern. Aber in Jerez bin ich in Führung liegend gestürzt, und in Katar konnte ich im Rennen einfach nicht schneller. Ich bin einhalb Sekunden langsamer gefahren als in der Superpole, und das kann nicht nur an mir gelegen haben. Wir hatten Probleme mit dem Hinterrad-Grip. So war es sicher ärgerlich, den zweiten WM-Rang zu verlieren, aber ich habe alles gegeben. So ist es auch einfacher zu akzeptieren.

Was erhoffst du dir von deiner ersten Superbike-WM-Saison?

Das Ziel sind die Top 10. Ich habe eine gute Crew, gutes Material, aber sicherlich auch einen Haufen zu lernen. Ich habe aber alles, was ich brauche, um diese Schritte zu machen. ♦



Randy Krummenacher auf der Kawasaki Ninja: Supersport-WM ade, Superbike-WM kann kommen

Superbike-WM

Transferkarussell dreht sich

Auch wenn in der Superbike-WM die meisten Plätze bereits vergeben sind – in den Support-Klassen ist das große Wechselspiel voll im Gange.

Weil in der Motorrad-Weltmeisterschaft die Plätze in allen Klassen bis zum WM-Finale belegt waren, kommt es uns fast komisch vor, wie viel Bewegung in die Support-Klassen der Superbike-WM gekommen ist. Dabei ist es gar nicht so lange her, dass gerade in den letzten Monaten des Jahres – und häufig noch in den ersten des nächsten Jahres – in allen WM-Klassen noch turbulente Wechsel liefen.

Wieder Vizeweltmeister bei MV

Zuletzt hatte der spektakuläre Wechsel von Vizeweltmeister Jules Cluzel für Aufsehen gesorgt. Jetzt hat sich MV Agusta die Dienste eines anderen Supersport-Vizeweltmeisters gesichert: Der 23-jährige Amerikaner Patrick Jacobsen, Vizeweltmeister 2015, der in diesem Jahr auf einer Ten-Kate-Honda WM-Vierter wurde, wird 2017 bei MV Agusta Reparto Corse fahren und will dort um den WM-Titel kämpfen.

Jacobsen hat die MV Agusta F3 675 bereit in Jerez getestet und war vom italienischen Dreizylinder begeistert. «Ich



Ex-Vizeweltmeister Patrick Jacobsen: MV Agusta F3 675 bereits in Jerez getestet

habe mich gleich nach ein paar Runden sehr wohl auf diesem Bike gefühlt», strahlte Jacobsen. «Ich freue mich schon auf die nächsten Tests und auf die nächste Saison. Es ist eine große Ehre für mich, dass ich bei dieser legendären Marke fahren kann.» Jacobsen wird die Tests nun im Januar fortsetzen.

Toni Finsterbusch weiter dabei

Im Superstock-1000-FIM-Cup hat das holländische Agro On-Benjan-Kawasaki-Team seine

drei Fahrer für 2017 bekannt gegeben. Neben dem 24-jährigen Australier Glenn Scott, der dieses Jahr wegen eines doppelten Unterschenkelbruchs in Aragón seine Supersport-WM-Saison beenden musste, und dem 22-jährigen holländischen Nachwuchs-Mann Wayne Teseles wird der 23-jährige Sachse Toni Finsterbusch in dem Team fahren. Finsterbusch, der in diesem Jahr auf einer Kawasaki ZX-10R des BCC Racing Teams Cup-37 wurde, hofft, bei den

Holländern weiter nach vorne zu kommen. «Ich bin sehr froh, dass ich meine Karriere bei Agro On-Benjan-Kawasaki fortsetzen kann», so Finsterbusch. «Bei ihnen habe ich eine großartige Chance, es nach dieser für mich sehr schwierigen Saison 2016 nächstes Jahr besser machen zu können. Es sieht so aus, dass wir ein sehr starkes Team haben werden. Und ich kann es kaum erwarten, bis es mit der neuen Kawasaki ZX-10RR mit dem Testen losgeht.» ◆ IP

NACHRICHTEN

Rea und Melandri unterm Messer

Superbike-WM Superbike-Weltmeister Jonathan Rea hatte eine harte Saison, aber was er neben seinen Schaltproblemen nicht nach außen trug, waren seine Schmerzen, die er bei einigen Zweikämpfen mit seinem Teamkollegen Tom Sykes sowie mit Chaz Davies hatte. So ließ sich der 29-jährige Nordire letzten Dienstag von Dr. Jordi Font in Barcelona wegen des Armpump-Problems am rechten Unterarm operieren. Rea hat seine gesamte Testarbeit für 2017 bereits abgeschlossen und wird sich auf der Isle of Man erholen. Danach wird Rea wieder trainieren, bevor er im Februar zum letzten Test und zum WM-Auftakt nach Phillip Island fliegt. Auch Rückkehrer Marco Melandri hat sich letzten Sonntag bei einem Benefiz-Fußballspiel zu Ehren des tödlich verunglückten Doriane Romboni eine Meniskus-Verletzung am rechten Knie zugezogen. Er wurde letzten Mittwoch von Dr. Fabio Catani an der Poliklinik in Modena operiert. Derzeit wird seine Reha geplant, denn der 34-Jährige will im Januar in der Lage sein, mit dem Ducati-Werks-Team zu testen.

Roberto Rolfo bleibt seinem Team treu

Supersport-WM Der 36-jährige Evergreen Roberto Rolfo hatte für 2017 mehrere Angebote, hat sich aber entschieden, mit dem Team Factory Vamag weiter eine MV Agusta F3 675 in der Supersport-WM einzusetzen. «Wir wollen im nächsten Jahr nachholen, was wir dieses Jahr durch technische Probleme versäumt haben», gibt sich Rolfo zuversichtlich. ◆ IP

KOMPAKT

»» **IDM Sidecar** Ohne «Yeti» Manfred Wechselberger läuft nichts. Der Sidecar-WM-Vize tanzt 2017 gleich auf drei Hochzeiten: IDM, WM und Isle of Man.

»» **IDM Superbike** Das Team Yamaha Viltais Experience teilte auf die ganz moderne Art via Facebook mit, dass IDM-Vize Florian Alt sowie auch der Gesamt-Fünfte Bastien Mackels für die Franzosen in der Langstrecken-WM an den Start gehen. ◆ AWI

IDM Superstock 600

Tauziehen um Wahr beendet



Trotz Suzuki-Intermezzo: Wahr ist eingefleischter Yamaha-Mann

Es ist fix: IDM-Rückkehrer Kevin Wahr fährt 2017 mit Werksunterstützung von Yamaha Deutschland in der Superstock-600-Klasse.

Die Subventionen gehen ins Team von Diego Romero. Dort hofft Yamaha auf einen erneuten Titelgewinn wie schon 2015 mit Jan Bühn. Mit Wahr wird auf eine verlässliche Komponente gesetzt. Erstmals fuhr der 27-jährige Nagolder vor fünf Jahren schon Rennen für das Team aus dem Westerwald. Zweitens weiß

Wahr, wie die Sache läuft, denn er wurde bereits 2013 einmal Meister. Jetzt verfügt er auch noch über Erfahrungen aus der Supersport-Weltmeisterschaft. Die große internationale Bühne hat der IDM-Rückkehrer nach drei Jahren abgehakt. Schon in der vergangenen Saison bestritt er parallel mehrere IDM-Läufe, allerdings auf Suzuki. Bis zuletzt hatte Wahr auch mit dem HPC Power Team verhandelt, sich dann aber doch für Romero und die nagelneue Yamaha YZF-R6 entschieden. ◆ AWI

IDM Sidecar

Nur die Isle of Man ist Thema

Von ANKE WIECZOREK

IDM-Vize Mike Roscher weiß nur eines: Er fährt 2017 wieder auf der Isle of Man. Und die IDM? Fragezeichen.

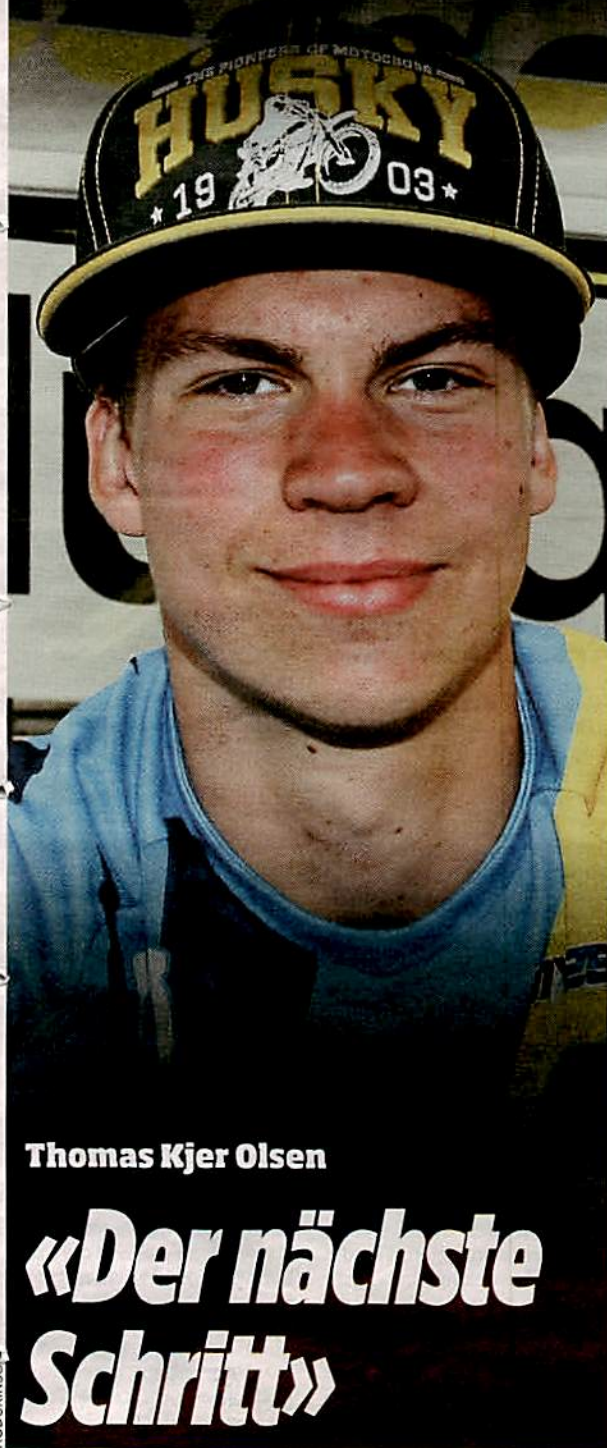
Mit seinem schottischen Beifahrer, den er übers Internet fand, wagt Roscher erneut das Abenteuer Isle of Man. Ansonsten hat das 51-jährige Urgestein keine Pläne geschmiedet. Eine weitere WM-Saison erscheint zwecklos. Roscher wurde mit seiner Beifahrerin Anna Burkard 2016 zwar Gesamt-Sechster im 1000ccm-LCR-BMW-Gespann, aber nachdem in Zukunft nur noch mit 600er-Motoren gefahren werden darf, hat Roscher kein Material. Obwohl das nicht ganz stimmt: Anna Burkard legte sich vor einigen Jahren nämlich auch ein Gespann zu. Die Schweizerin liebäugelte damit, die Fahrerposition einzunehmen, ließ aber schnell von dem Plan ab. Das lange ruhende Sidecar aktivierte Roscher letztes Jahr mit einem 600er-Motor.

Um zur Erkenntnis zu gelangen: «Mit dem alten Material kann man nichts anfangen. Für die Isle of Man reicht es, da setze ich es ein, aber für die WM ist der 600er-Suzuki-Motor einfach nicht zeitgemäß.» Roscher, der im Jahr 2000 Deutscher Meister war, schüttelt über die aus Sicherheitsgründen eingeführte 600er-Motoren-Pflicht nur den Kopf: «Die Fliehkräfte sind in den Kurven noch viel größer als bei den 1000ern.» Die 600er machten den Sport nur unnötig teuer: «Nach zwei Rennen kannst du eine Revision machen. Mit der 1000er-BMW fahre ich eine ganze Saison.» ◆



Not amused: Mike Roscher

Im nächsten Jahr als Däne MX2-WM-Pilot:
Thomas Kjer Olsen



Thomas Kjer Olsen

«Der nächste Schritt»

Von ALEX HODGKINSON

Thomas Kjer Olsen (19) gewann dieses Jahr den EMX-250-Titel im deutschen Team von Bodo Schmidt auf Husqvarna. 2017 steigt der dänische Teenager mit dem Rockstar-Husqvarna-Werksteam in die MX2-WM ein.

Du bist erst 19 Jahre alt, aber 2016 war schon dein fünftes Jahr in der EMX 250?

THOMAS KJER-OLSEN: Ja, ich bin gleich nach meinem 15. Geburtstag auf die 250er umgestiegen. Ich war schon 1,80 Meter; ich war zu groß für eine 85er und war nur ein Jahr auf der 125er. Es war die richtige Entscheidung; ich konnte im ersten Jahr auf der



«Ich habe gesehen, dass ich den Speed für die WM habe.»

THOMAS KJER OLSEN

Yamaha bei der EM punkten. Trotzdem hat es ein paar Jahre gedauert, bis du an der Spitze mitfährst?

Die zwei Jahre mit J-Tech-Honda waren nicht so toll. Das sind richtig nette Leute, aber es fehlte etwas. Ich will dem Team nicht

Zur Person

Thomas Kjer Olsen

Geburtstag 23. April 1997
Geburtsort Sønderborg, Dänemark
Herkunftsland Dänemark

ERFOLGE

2012 EMX 250, Platz 22 (Yamaha)
2013 EMX 250, Platz 8 (Honda)
2014 EMX 250, Platz 6, ADAC MX Youngster Cup Platz 1 (Yamaha)
2015 EMX 250 ccm, Platz 6, ADAC MX Masters Platz 11 (KTM)
2016 Europameister EMX 250 ccm, ADAC MX Masters Platz 3 (Husqvarna)

die ganze Schuld geben – ganz sicher habe auch ich nicht hart genug gearbeitet. Wir hatten einige passable Ergebnisse, aber meine Karriere hat stagniert. Es ging wieder bergauf, als ich 2015 zu Bodo Schmidt, zuerst auf KTM und dieses Jahr auf Husqvarna, gewechselt bin. Das Team hat zu Recht einen guten Ruf und hat mehreren talentierten Fahrern auf die Sprünge geholfen – MX3-Weltmeister Pierre-Alexandre Renet, Sascha Tonkov, Romain Febvre, Calvin Vlaanderen. Mein Mechaniker Julien Horn hat mir immer ein tolles Motorrad zur Verfügung gestellt, aber ein noch wichtiger Schritt in meiner Karriere kam Mitte des Jahres 2015, als ich Rasmus Jörgensen als Trainer angeheuert habe. Was hat sich dabei geändert?

Ich wohnte noch in Dänemark und wusste weder wie man trainiert noch wo. Ich war 18 Jahre alt und auf mich selbst gestellt. Rasmus musste nach einigen Verletzungen seine Rennkarriere viel zu früh beenden, aber er hatte schon viel Erfahrung gesammelt und, genauso wichtig, konnte mich vor den Fehlern, die er selbst machte, bewahren. Ich habe großes Vertrauen in ihn, und das macht es noch einfacher, die notwendige Arbeit zu investieren. Mit seinem Rat konnte ich effektiver neben der Strecke trainieren und ich habe auch viele Stunden mehr auf dem Motorrad verbracht. **Schon 2015 warst du auf der Siegesstraße?**

Ja, ich sicherte meinen ersten Laufsieg auf KTM in der EM250 in Lommel. Es ist ein kleines Team mit begrenztem Budget, aber Bodo hat mir technisch alles besorgt, was in seiner Macht war. Wir haben bewiesen, dass das ausreichend für die EM war. **Du warst 2016 sehr dominant.**

Ja, die KTM war gut, aber die 2016er-Husky war noch besser. Wir haben ein gutes Set-up mit WP gefunden, und mein Rennmechaniker Julien war auch mein Tuner. Ich bin ein großer Junge für eine 250er, aber es fehlte mir nie an Motorleistung. **Ist deine Größe ein Problem?**

Ich bin jetzt 1,90 Meter und wäre auch gerne ein bisschen kleiner, aber ich kann es nicht ändern und versuche, es positiv zu betrachten. Manchmal kann es ein Vorteil sein, wenn es hart auf hart geht. **Du wechselst 2017 in das Husky-Werksteam.**

Ja, es ist ein bisschen traurig, dass ich mich von Bodo trennen musste, aber ich musste jetzt den nächsten Schritt machen, und das kann man nur in einem Werksteam. Ich habe schon ein gutes Verhältnis zu meinem neuen Team unter Leitung von Jacky Martens, und bei meinen WM-Gastspielen in Frauenfeld und Assen habe ich gesehen, dass ich den Speed für die WM habe. ♦

NACHRICHTEN

Graham Jarvis auf dem Dach von Afrika

Extremenduro Einmal mehr hat der Brite Graham Jarvis seinen Ruf als bester Hard-Enduro-Fahrer unter Beweis gestellt. Er gewann erneut das spektakuläre «Roof of Africa» in Lesotho vor Alfredo Gomez aus Spanien. Auf dem dritten Platz landete der erste Südafrikaner, KTM-Fahrer Scott Bouverie. Der Wettbewerb führte über drei Tage von Maseru in das Hochland des Königreiches.

Yamaha YZ 125 Cup auch im Jahr 2017

Motocross Es bleibt still über die Zukunft des SMX-Cups seit der Zuschauerpleite vor zwei Monaten in der Veltins-Arena Gelsenkirchen. Doch der Yamaha-YZ125-Cup, der das Rahmenprogramm «auf Schalke» bildet, wird definitiv 2017 fortgeführt. Ein Qualifikationsmodus auf nationaler Ebene ist erneut vorgesehen, und das Finale findet am 30.09./01.10. im Rahmen des Nationalcross in Matterley Basin/GB statt.

Taddy Blazusiak folgt Nico Rosberg

Enduro Der langjährige Dominator der Indoor-Szene, Taddy Blazusiak, hat im Alter von 33 Jahren seinen Rücktritt angekündigt: Nach dem ersten SuperEnduro-WM-Lauf kommenden Samstag in Krakau wird der Pole seinen Helm an den Nagel hängen. Der KTM-Fahrer war sechsmal SuperEnduro-Weltmeister und gewann fünfmal die US-EnduroCross-Serie. 2007 gewann er als noch professioneller Trialfahrer das Erzbergrodeo mit einem geliehenen Motorrad auf Anhieb. In den letzten Jahren hatte Blazusiak aber mit einer Viruserkrankung und Verletzungen zu kämpfen.

Deutsches Eisspeedwayteam in Berlin

Eisspeedway Die «Eisspeedwayunion Berlin», Veranstalter der GP-Rennen in der deutschen Hauptstadt, hat mit dem deutschen Vizemeister Max Niedermaier und Speedway-Pilot Tobias Busch das erste deutsche Eisracing-Team gegründet. Beide trainieren bereits im russischen Slobodskoi. ♦ RP/AH/TS



Auf Husqvarna hat Olsen noch schneller Fortschritte gemacht

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Audi RS 4 B5 Kombi, EZ 02/2001, 109000 km, 450 PS, viele Extras/12 Alukomplett-räder, VB 28.560,- € (MwSt. awb.) Rögels Spezialtransporte GmbH, Tel. 0202-730085

Fa. Osmann kauft Ihren Audi.
Tel. 0171/5244461 H

BMW

840 Ci / 850 CSi gesucht. 0171/4167106 H

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

3.0 CSL gesucht. 0171/4167106 H

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

Z3 Coupé gesucht. 0171/4167106 H

BMW M5, Bj. 2001, 130000 km, technisch u. optisch top, Lederausstattung, 2-fach bereift, VS. Tel. 0721/882217

Fa. Osmann kauft Ihren BMW.
Tel. 0171/5244461 H

Z4 M gesucht. 0171/4167106 H

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Z3 M gesucht. 0171/4167106 H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

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

M 635 CSI gesucht. 0171/4167106 H

BMW Alpina

Alle Modelle mit wenig km gesucht, bis Baujahr 2005. 0171/4167106 H

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Roadster S gesucht. 0171/4167106 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Corvette

Wir suchen Corvettes - alle Modelle!
06105/21133, www.corvette-center.de H

De Tomaso

Guara gesucht. 0171/4167106 H

Ferrari

328 GTS gesucht. 0171/4167106 H

Suche 599 GTB, F 430, California. Seriöse Abwicklung. Tel. 0176/76220162

308 GT4 gesucht. 0171/4167106 H

360 Chall. Stradale ges. 0171/4167106 H

550 gesucht. 0171/4167106 H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

599 GTB in Sonderfarbe ges. 0171/4167106 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 2550

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

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Jaguar

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

XJ 220 gesucht. 0171/4167106 H

Lamborghini

Diablo SE 30 gesucht. 0171/4167106 H

Land Rover



Landy Defender Kinderjeep, Neufahrzeug, 110 ccm, 5 kW (7 PS), rot, 2450,- €. Tel. +49(0)176/43433368 H

Lexus



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

Lotus

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

Maserati

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

Maserati Spyder, wenig km, ges. 0171/4167106 H

Mercedes

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTÄUERTER GMBH



S 63 AMG CABRIO NEU HOHER NACHLASS %%, Vollausstattung, sw/Leder cognac, SWAROVSKI, BURMESTER, 2x auf Lager. Verbr. l/100 km: in.orts 14,3; auß.orts 8,2; komb. 10,4; CO2 komb. 244 g/km, CO2-Effizienz: E. Tel. 08151-28808 AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36281

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

SLS AMG Coupé gesucht bis 170.000,- €. Privat. Tel. 02421-3880680 oder E-Mail: SLsgesucht@gmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36226

SL 63 AMG, EZ 2015, obsidianschw., 15000 km, Nachtsicht, Sitzklima, rote Brems-sättel u.v.m., unfallfrei. Ehem. NP 178.000,-, 104.888,-, MwSt. awb. (Netto Exp. 88.100,-). Autohaus Bolz KG, Robert-Bosch-Str. 1+2, 68519 Viernheim, www.autohausbolz.de, Tel. 06204/77001 H

VANSPO RTS.DE
BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Vans - sportlich - einzigartig „Vito 119 CDI Mixto HARTMANN VP Spirit“, Vorführwagen mit High Class Ausstattung, EZ 10/2016, ca. 1000 km, VP Spirit Spoilersatz komplett, Alu-Radsatz VEYKKA 2 mit 245/45 R19, Komplettleder schwarz im S-Klasse-Design, Himmel schwarz, 5-Sitzer mit LKW Zulassung, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, Klima, AHK abnehmbar u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A, 78.200,- € (MwSt. awb.)

VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5,
41472 Neuss, 02131/88088-50 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36284

Mercedes

SL 320 R129, für Liebhaber und Sammler, gepf. Sommerfahrzeug, EZ 7/2001, 165 kW (224 PS), schwarz, Leder, Klimaautomatik, Xenon, SHZ, NR-Fzg., VB 28.500,- EUR. Tel. 0171/5394978

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36230

CLS AMG S4 M. -47%, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 29000 km, NP: 160.000,-, VB 84.000,-, T. 0171/3491847

Fa. Osmann kauft Ihren Mercedes.
Tel. 0171/5244461 H

VANSPO RTS.DE
BY HARTMANN-TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz



Vans- sportlich- einzigartig "VAN SPORTS Camper" Sprinter 316 CDI HARTMANN SP6* - für Büro u. Freizeit! 2x Klappbett im Heck, Küchenblock, alles Leichtbaumöbel - jederzeit herausnehmbar, EZ 05/2014, ca. 15000 km, Aerodynamikpaket SP6 (Front-, Seite-, u. Heck), Sonder-Alu-Radsatz VEST4 (grau matt) mit 265/45 R20, Leistung, Volleder, PORSCHE Teppich u. weitere Interieur-Pakete, Super AUSSTATTUNG! Standhgz., alle Assistenten, NAVI, Schiebetür, 2x Klima u.v.m., 77.900,- € (MwSt. awb.) VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36282

SLK 55 AMG, wenig km, gesucht.
0171/4167106 H

SLR gesucht. 0171/4167106 H

Orig. AMG-Fahrzeuge bis Bj. 2000 gesucht
0171/4167106 H

Morgan

Aero gesucht. 0171/4167106 H

Oldtimer

Kaufe gerne Ihren Oldtimer/Exoten. Bitte alles anbieten! Auch ganze Sammlungen.
Tel. 0172/7683296 o. 07131/579275 H

Opel

Ich suche: Opel Commodore A Coupé, GS (2.5 bzw. 2.8) oder GS/E. Für Hinweise bin ich ebenfalls sehr dankbar. Tel. 01575-5339459 (ab 18 Uhr)

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 36236

Porsche

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

Privatperson sucht gepflegten Porsche bis Bj. 2007, seriöse Abwicklung. Tel. 0170/2687713

968 CS gesucht. 0171/4167106 H

www.sportscar-unit.de
Original Porsche Winterräder -
Tel. +49(0)178/5091066 H



Panamera 4S, EZ 9/2011, 43500 km, carbongrau-metallic, unfallfrei, VB 54.900,-, Tel. 0173/9682121

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

991 GT3 Clubsport, Neuwagen, 1000 km, ohne Zulassung, schwarz, Vollausstattung, 8-fach, von privat, € 189.000,-, Tel. 0172/7138799, PLZ 74

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatz. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

911 Carrera Cabrio, EZ 6/1984, 72000 km, 152 kW (207 PS), platin-silber-metallic, Klima, Classic Data Zustand 2+, VB 63.000,- EUR. Tel. 0162/6661200

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36300

Wir suchen Porsche 964 und 993 im absoluten Neuzustand mit geringen Laufleistungen und die ganz seltenen Modelle wie z. B. 964 turbo S. Ebenfalls interessant sind alle Porsche Cabriolets mit einer Laufleistung unter 10.000 km. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

Porsche-Fan sucht 991 R + 991 GT3 RS, zahle Höchstpreis. Tel. 0172/5159727

Porsche 911 R, gegen Höchstgebot abzugeben. Chiffre 3627536

Renn/Rallye

ISA RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR
BATTERIEN
SUPER B
Beratung • Verkauf • Service
ISA-Racing GmbH
Tel.: 02651-9625 0 • www.isa-racing.de

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

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

Beratung - Verkauf - Service
BELL HELMETS
Direkt vom Importeur
Lüttcke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

Verkaufe für Cosworth V8 3000 ccm: 1 Zylinderkopf 2000,- CHF. 2 Zylinderköpfe, leicht defekt, 3000,- CHF. 1 Schwungrad 1000,- CHF. 4 Nockenwellen 800,- CHF. 1 Nockenwellenkasten 1100,- CHF. 1 Ölwanne 1400,- CHF. 1 Motorblock V8 Cosworth defekt für Ausstellung, Ex James Hunt No. DFV 307, 2 Lola Felgen 13 x 16 Zoll original, 1000,- CHF. Nat-CH 004179/4448906

SCHARF und SCHNELL
www.CATCAMS.BE
TEL. +32 (0)3 320 25 60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[Ventilfeder, -Teiler, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

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

BELL
Rennfahrerhelme -
Ihr Lieferant und Importeur
Service & Vertrieb
CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: info@bsa-corse.de

Rennttransporter



Rennttransporter, Alu oder Plane, 100 km/h, Sondermaße + v. Extras mögl. Tel. 06571/955558, www.anhaenger-handel.de H

Seat

www.autodiscount-nrw.de H

Skoda

www.autodiscount-nrw.de H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Volvo

Fa. Osmann kauft Ihren Volvo.
Tel. 0171/5244461 H

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

Fa. Osmann kauft Ihren Volkswagen.
Tel. 0171/5244461 H

Golf IV R32, wenig km, ges.
0171/4167106 H

VW



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

Geschäftsverbindungen

Gutes Geschäft + eleganter Firmenwg.
01523/3752139 Mail: 168@bestwater.de H

MOTORSPORT aktuell
Jetzt online abonnieren!
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
■ **Leser werben Leser** ■ **Testabos**
■ **Jahresabos** ■ **Geschenkabos**
www.motorsport-aktuell.com/abo

www.Rennsportshop.com

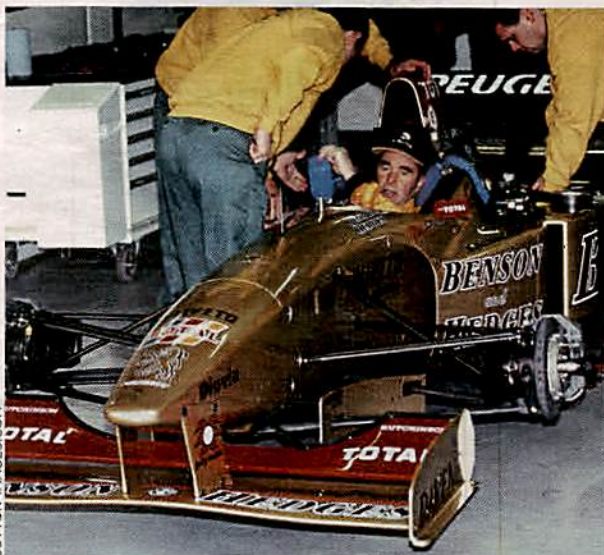
IM RÜCKSPIEGEL

1996 1986
1976 1966

Die Dezember-Highlights

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

... vor 20 Jahren



Zumindest für Testfahrten zurück im F1-Cockpit: Nigel Mansell

Formel 1 Hinter den Kulissen brodeln es – vor allem beim Team der Doppelweltmeister von Williams. Noch immer beschäftigt die Mannschaft der tödliche Unfall von Ayrton Senna 1994: Der italienische Staatsanwalt, Maurizio Passarini, soll laut Medienberichten vom zuständigen Richter eine Erlaubnis erhalten haben, die Hauptbeteiligten im Fall Senna der fahrlässigen Tötung anzuklagen. Dazu steht Stardesigner Adrian Newey vor dem Absprung. Der ist unter anderem unglücklich mit der Art und Weise, wie Damon Hill aus dem Team entsorgt wurde und fühlt sich allgemein nicht wohl. Gleichzeitig lockt McLaren mit einem Millionenangebot. Problem: Newsys Vertrag mit Williams geht bis 1999.

Während bei allen anderen «Nichtinterbanklern» die Fahrerpaarungen für 1997 bereits stehen, entscheidet sich bei Jordan der zweite Fahrerplatz (ne-

ben Ralf Schumacher) vermeintlich zwischen Martin Brundle und Nigel Mansell. Der Weltmeister von 1992 erwägt einen weiteren Comeback-Versuch und spult in Barcelona insgesamt 49 Testrunden ab. Schnell ist er dabei aber nicht.

Sportwagen Nach dem überwältigenden Erfolg der BPR-Serie erteilt die FIA ihren Segen für eine offizielle GT-Meisterschaft im Jahr 1997. Die «FIA GT» und damit die Übernahme der Serie durch die FIA findet dabei nicht nur positive Rückmeldungen.

Rennen gefahren werden im Dezember übrigens auch noch. Bei zwei Einladungsrennen in Brasilien (Curitiba und Brasilia) setzen sich jeweils Nelson Piquet und Johnny Cecotto im Bigazzi-McLaren durch.

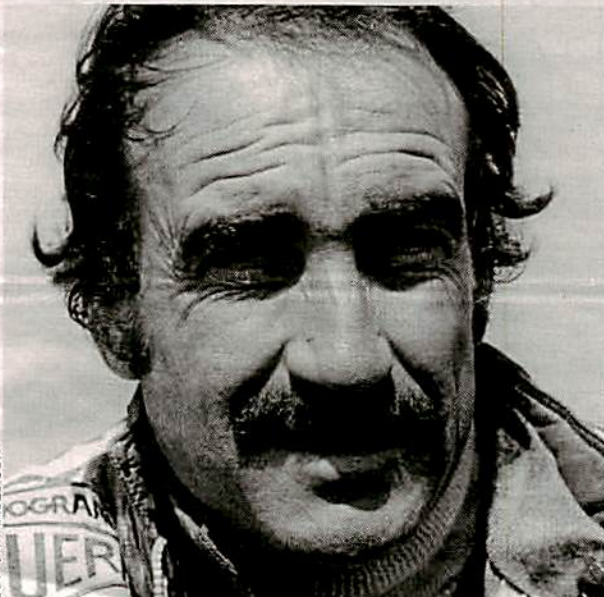
Tourenwagen Einen perfekten Abschied aus dem Schnitzer-Team liefert Joachim Winkelhock ab, der 1997 zum Bigazzi-Team wechselt. Der BMW-Pilot

gewinnt in der südafrikanischen Supertourenwagen-Meisterschaft sowohl in Kyalami als auch in Killarney (Kapstadt) jeweils seine beiden Läufe.

Race of Champions Auf Gran Canaria treffen diesmal im Finale die Sieger der letzten drei Jahre aufeinander: Didier Auriol (Sieger 1993/1994) und Vorjahressieger François Delecour, der auf dem Weg ins Finale schon Juha Kankkunen und Colin McRae aus dem Wettbewerb schmiss. Am Ende aber siegt Ex-Weltmeister Auriol.

Trophée Andros Als amtierender Meister kommt Yvan Muller (BMW) zum Auftakt nach Val Thorens und gewinnt vor Teamkollege Patrick Herbert. In Andorra schlägt Opel zu, die ihrerseits mit Jean-Pierre Malcher und Éric Hélary einen Tigris-Doppelsieg landen. In Alpe d'Huez übernimmt aber wieder Muller das Kommando und holt sich den zweiten Saisonsieg.

... vor 40 Jahren



Nach Odyssee angekommen: Ensign-Neuzugang Regazzoni

Formel 1 Erst im Dezember wird der 9. Januar als Saisonauftakt 1977 bestätigt. Bevor die neue Saison also in Buenos Aires schon bald beginnt, ist bei einigen Teams noch mal Eile angesagt. Dementsprechend viel wird getestet. Auch bei den Fahrern ist längst nicht alles geklärt. So bleiben Clay Regazzoni nach gescheiterten Verhandlungen mit McLaren und Brabham nur noch March und Ensign als Alternativen. Anfangs wird man sich mit Ensign nicht einig, und der March-Deal ist so gut wie sicher. Aber dann landet der Schweizer – auch auf Druck der Sponsoren – doch bei Ensign.

Sportwagen Mit der Verkündung der Renault-Pläne für 1977 steht fest, dass nicht nur Porsche einen extrem starken Gegner bekommt. Neben Rallye/Rallye sowie Formel 1 und Formel 2 legt man besonderes Augenmerk auf die prestigeträchtigen 24h von Le Mans. Dort will man gleich drei Renault-Alpine A442 mit abso-

luten Starbesetzungen (u.a. Tambay, Depailler, Laffite und Bell) starten lassen, wie Renault-Sportdirektor Gérard Larrousse ankündigt. Und genau der muss es schließlich wissen, gewann er den Klassiker doch 1973 und 1974 mit einem Matra-Simca noch selbst.

Tourenwagen BMW bläst 1977 zum Großangriff: Der 3,0 CSL soll zwar nur noch vereinzelte Werkseinsätze in der Marken-WM bekommen, aber mit dem 320 startet man durch. Neben den Einsätzen in der Deutschen Rennsport Meisterschaft (DRM) wird mit McLaren-Unterstützung auch ein US-Programm lanciert. Und dann noch etwas ganz Neues: Unter BMW-Rennleiter Jochen Neerpasch entsteht das BMW Junior Team, das mit den «jungen Wilden» Manfred Winkelhock, Eddie Cheever und Marc Surer in den Startlöchern steht. Allgemein ist die Entwicklung der BMW-Motorsportabteilung beachtlich: 1972 startete man mit sieben

Mann, mittlerweile ist die Belegschaft der «M GmbH» bereits über 100 Mitarbeiter groß!

Rallye Zum Jahresende bleibt Zeit, um Bilanz zu ziehen – auch zu den nationalen Meisterschaften. In Deutschland setzen sich Heinz-Walter Schewe und Wolfgang Druba im Porsche 911 durch. Allgemein war der Porsche fast nicht zu schlagen, wie auch die Schweizer Meister André Savary/Jean-Robert Corthay beweisen. Sie setzten sich mit einer Dreilite-Gruppe-4-Version gegen Vorjahresmeister Jean-Marie Carron durch. Bei den anderen Nachbarn in Österreich sicherte sich jedoch Franz Wittmann mit Co-Pilotin Traude Schatzl im Opel Kadett GT/E den Titel. Der nächste Generationswechsel deutet sich dabei bereits an: Der in der WM so erfolgreiche Lancia Stratos wird auch in den nationalen Serien immer häufiger eingesetzt und ist bei (noch) vereinzelt Starts nahezu unschlagbar.

Les Automobilsports

... vor 30 Jahren



Am Ende doch Weltmeister: Juha Kankkunen (l.)/Juha Piironen

Formel 1 Der Wechsel von Ayrton Senna zu McLaren ist vom Tisch – der Brasilianer bleibt vorerst beim angestammten Lotus-Rennstall, obwohl John Player Special noch nicht als Sponsor des Teams für 1987 fix ist! Doch Honda steht als Sicherheit bereit; man möchte sein Zugpferd auf keinen Fall verlieren.

Davon abgesehen wird wieder getestet. Bei Williams gleichen die Erprobungsfahrten im portugiesischen Estoril eher einem Katz-und-Maus-Spiel. Weil man eine hydraulische, computergesteuerte Aufhängung testet, verschwinden die Autos nach einigen Runden jeweils direkt wieder in den blickdicht verschlossenen Boxen. Sowohl Nigel Mansell als auch Nelson Piquet verunfallen bei den Tests jedoch und verletzen sich leicht.

Rallye-WM Bei der Olympus-Rallye gilt's: Zum Finale in den USA reisen Markku Alén (Lancia) und Juha Kankkunen (Peu-

geot) um nur einen Punkt getrennt an. Wer also auch immer den letzten Lauf des Jahres gewinnt, wird neuer Weltmeister. Tatsächlich geht es beim Finale, das nicht zur Hersteller-WM zählt, nur zwischen den beiden WM-Protagonisten um den Sieg, was innerhalb eines überschaubaren Feldes (50 Starter) mit noch viel überschaubarer direkter Konkurrenz aber auch wenig verwunderlich ist. Am Ende liegt Alén mit Co-Pilot Ilkka Kivimäki gute drei Minuten vor seinem Landsmann, der von Juha Piironen dirigiert wird.

Mit dem Sieg freut Lancia sich nach dem Hersteller- auch über den Fahrertitel. Doch das Damoklesschwert aus San Remo schwebt noch über den Köpfen der Beteiligten. Zehn Tage später kommt dann wirklich die Rolle rückwärts: Die Disqualifikation der Peugeots in Italien wird von der FIA als unzulässig eingestuft, die komplette San

Remo – und damit ein Lancia-Dreifachsieg mit Alén an der Spitze – annulliert. Nun feiern Kankkunen und Peugeot, die sich doch noch die letzten Titel der Gruppe-B-Ära sichern.

Tourenwagen BMW zeigt die neue «Waffe», den E30 M3, erstmals in Kriegsbemalung. Das von Neu-Partner Zakspeed betreute BMW-Juniorteam besteht 1987 aus Marc Hessel und Eric van de Poele. Von den bisherigen Testfahrten mit dem M3 sind alle Werksfahrer begeistert. In Misano waren 10 km/h mehr Topspeed zu messen als beim alten 635 CSI. Aber nicht nur in München wird getüftelt. Der Schweizer Ruedi Eggenberger baut schon an seinen Ford Sierra Cosworth für die kommende Saison. Neu zum Ford-Werksfahreraufgebot stößt Klaus Ludwig. Mit Bernhard Bühler (Bemani) ist ein weiterer Schweizer dabei, einen Toyota Supra für die Gruppe A fit zu machen.

... vor 50 Jahren



Ein Weihnachtssieg: Derek Bell im brandneuen Brabham BT21

Formel 1 Schon kurz nach Weihnachten machen sich die Formel-1-Teams auf den Weg nach Südafrika, wo – erstmals in Kyalami – bereits am 2. Januar die 1967er-Saison beginnt. Nicht mit auf Reisen gehen Bruce McLaren samt Team sowie die Scuderia Ferrari. Letztere verkündet in Form von Enzo Ferrari höchstpersönlich eine Neustrukturierung für das neue Jahr: Der Journalist Franco Lini ersetzt Eugenio Dragoni als Rennleiter! Als FI-Speerspitzen werden Lorenzo Bandini und Chris Amon bekannt gegeben. Dazu soll der junge «Nanni» Galli Testeinsätze bekommen.

Formel 2 Zwei Tage vor Heiligabend gibt es für Jo Siffert ein vorgezogenes Weihnachtsgeschenk: Der Schweizer wird als Teamkollege von Hubert Hahne in der BMW-Werksmannschaft für 1967 verkündet.

Nassau Speed Week Der eigentlich als 13., aus Aberglauben aber als «12 9/10.» Bahama Speed Week bezeichnete Event,

beginnt mit einem Tag Verspätung: Das Schiff, das die Rennwagen von Miami auf die Bahamas bringen soll, erhält von den amerikanischen Behörden keine Ausreisegenehmigung. In letzter Minute wird für teures Geld ein anderer Frachter aufgetrieben, und mit entsprechendem Verzug können dann doch noch Rennen gefahren werden. Das erste, ein Formel-V-Rennen, gewinnt Jochen Rindt vor den Landsmännern Günther Huber und Michael Walliczek.

Mit dem zusammengeschobenen Zeitplan treten die Boliden der Governors Trophy und der Tourist Trophy in einem gemeinsamen Rennen mit 64 höchst unterschiedlichen Fahrzeugen von «Big Bangern» bis zum Mini oder Abarth an. Direkt nach dem Start setzt sich Mark Donohue im Penske-Lola T70 an die Spitze, erleidet jedoch kurz darauf nach einem Ausritt im Überrendungsverkehr einen Schaden. So gewinnt Hap Sharp im Chaparral 2E.

Wiedergutmachung gelingt Donohue im abschließenden Highlight-Rennen, der «Nassau Trophy». Auch da gerät er im Überrendungsverkehr in die Bredouille und fällt zurück, kämpft sich jedoch wieder ins Vorderfeld und gewinnt letztlich dank seines ultraschnell absolvieren Pflichtstopps.

Boxing Day Meeting Die Weihnachtsrennen in Brands Hatch erfreuen sich auch diesmal wieder größter Beliebtheit. Trotz logischerweise kalter Witterung werden 21000 Zuschauer gezählt. Das Hauptinteresse gilt den beiden Neuwagen, dem Lotus 47 (Gr. 6) sowie dem 1967er-Brabham-F3. Beide gestalten ihr Debüt erfolgreich. John Miles gewinnt im Lotus, was jedoch angesichts der Abwesenheit der Chevron GT nicht verwunderlich ist. Derek Bell beschert dem «BT 21» genannten F3-Boliden von Brabham den Sieg, nachdem Polemann Jackie Oliver (Lotus) vorzeitig die Segel streichen muss.

Mit 25 Jahren Weltmeister: Emerson Fittipaldi 1972 im schwarzen JPS-Lotus



Emerson Fittipaldi

70 und nahezu pleite

Von MICHAEL SCHMIDT

Am kommenden Montag feiert Emerson Fittipaldi seinen 70. Geburtstag. Der Brasilianer, Weltmeister 1972 und 1974, hat eine bewegte Karriere hinter sich. Von seinen Millionen, die er einst verdiente, ist leider nicht viel übrig geblieben.

Emerson Fittipaldi wird am Montag, den 12. Dezember, 70. Man mag diese Meldung gar nicht glauben. War das nicht der Fahrer, der ewig lange das Prädikat des jüngsten Weltmeisters aller Zeiten trug? Er wurde es am 10. September 1972 in Monza, im Alter von 25 Jahren und 273 Tagen. Bei seinem erst 25. Grand-Prix-Start. Erst Fernando Alonso löste den Brasilianer 33 Jahre später ab. Und bis heute gibt es nur drei jüngere Champions.

Bei Emerson Fittipaldi ging alles schnell. Bei seinem zweiten GP-Start 1970 in Hockenheim holte er seine ersten Punkte. Er brauchte nur vier Rennen, um

seinen ersten Grand Prix zu gewinnen. Mit dem Sieg in Watkins Glen krönte Fittipaldi seinen toten Teamkollegen Jochen Rindt zum ersten und einzigen Weltmeister posthum. Er hatte erfolgreich verhindert, dass Jacky Ickx den Österreicher mit drei Siegen in Folge noch übertreffen konnte.

Titelgewinn mit viel Zittern

Der Mann mit den langen Koteletten, dem pockennarbigen Gesicht und dem lustigen Namen hatte 1969 die britische Formel-3-Meisterschaft gewonnen. Er war von seinem Vater, einem berühmten Radioreporter in Brasilien, mit dem Sport infiziert worden. Lotus-Boss Colin Chapman verpflichtete ihn 1970 als dritten Fahrer. Fittipaldi kam ab dem GP England sporadisch zum Einsatz. Und erlebte die Hölle von Monza auf seine ganz eigene Art. Er hatte bereits einen Tag vor Rindt einen furchterlichen Unfall in der Parabolica, von dem er bis heute nicht sagen kann, wie er ihn nahezu

unversehrt überlebte: «Ich hatte zu lange in den Rückspiegel geschaut und war an Giuntis Ferrari aufgestiegen. Mein Auto hat sich auf der Wiese überschlagen, ist über die alte Steilkurve hinweggeflogen und mitten in den Bäumen gelandet.»

Der Sieg in den USA verschaffte dem Talent aus São Paulo 1971 einen Stammplatz bei Lotus. Es wurde für Lotus eine Saison ohne Sieg – die erste seit 1959. Emerson Fittipaldi, die Entdeckung des Vorjahres, merkte schnell, dass der Formel-1-Alltag kein Zuckerschlecken ist. Mit dem an der Hinterachse verbesserten Lotus 72D verbuchte er drei Podiumsplätze, aber auch vier Ausfälle. Ein Rennen stand er gar nicht am Start: Fittipaldi hatte sich bei einem Autounfall in Frankreich mehrere Rippen gebrochen, seine schwangere Frau ein Kind verloren.

Ein Jahr später waren Fittipaldi und sein Lotus 72D gereift. Fittipaldi gewann das Duell gegen Titelverteidiger Jackie

Stewart mit 61:45 Punkten und 5:4 Siegen. Schon beim drittletzten Rennen in Monza stand der Brasilianer als Weltmeister fest.

Es war ein Titelgewinn mit viel Zittern: Auf dem Weg nach Monza war der Teamtransporter zwischen Turin und Mailand verunglückt. Teammanager Peter Warr bat seinen Fahrer, an der Unfallstelle zu vermitteln, weil er doch Italienisch spreche. «Als ich dort ankam, bot sich mir ein Bild der Zerstörung. Mein Siegerwagen von Zeltweg war nur noch ein Trümmerhaufen.» Lotus musste ein neues Auto nach Italien schicken. Der WM-Aspirant trainierte im Ersatzwagen. Dann im Warm-up der nächste Schreck: Der Tank hatte ein Leck. Benzin lief ins Cockpit. Die Mechaniker bastelten noch in der Startaufstellung. «Ich fragte mich: Was habe ich nur falsch gemacht? Erst der Unfall auf der Autobahn, jetzt das Benzinleck? Eine Minute weniger Zeit, und ich wäre das Rennen nicht gefahren.»

Dann aber spielte das Schicksal dem Lotus-Fahrer einen Steilpass zu. Jackie Stewart rollte beim Start mit defekter Kupplung aus. Und Fittipaldi gewann: «In den letzten drei Runden lief vor meinen Augen noch einmal der Film meiner ganzen Karriere ab.»

Fünffährige Odyssee

Die Titelverteidigung im Jahr darauf wurde ein Reinfall, weil sich Emerson Fittipaldi und sein neuer Teamkollege Ronnie Peterson gegenseitig die Punkte abnahmen. Das trieb den entthronten Champion direkt in die Arme von McLaren. Fittipaldi fuhr seine zweite WM durch Beständigkeit nach Hause. Drei Siege, zehn Zielankünfte in den Punkten und 3985 Rennkilometer reichten zum Titel. Der Brasilianer bewies einmal mehr die maximal mögliche Effizienz.

Für seine drei Siege genügten ihm 362 Kilometer an der Spitze des Feldes. Konkurrent Clay Regazzoni konnte einen Sieg, elf Punkteplatzierungen und 4178



Der zweite Streich: Fittipaldi wird 1974 mit McLaren Weltmeister



Mission Impossible: Mit Copersucar (Bild von 1977) ging es bergab



Der nächste Fittipaldi: Enzo ist der jüngste Spross aus dem Emerson-Clan, der ins Lenkrad greift



Sprengte die Eine-Million-Dollar-Preisgeld-Marke: Fittipaldi 1989 am Tag nach seinem Indy-500-Sieg



Plausch mit Vettel: Emerson Fittipaldi 2016 als Rennkommissar

Rennkilometer aufbieten. Auch er war ein Muster an Zuverlässigkeit. Ferrari-Teamkollege Niki Lauda war mit neun Pole-Positions und 1383 Führungskilometern der schnellste Fahrer im Feld, aber er kam zu selten ins Ziel. Der Österreicher spulte lediglich 3285 Rennkilometer ab. In acht von 15 Rennen schied Lauda aus.

Im Jahr darauf war Ferrari schon zu stark. Emerson Fittipaldi bot Niki Lauda nur zwei Drittel der Saison lang Gegenwehr. Der Titelverteidiger stieg mit einem Sieg und einem zweiten Platz stark in die Saison ein, hatte dann etwas Fading, kam mit einem Sieg in Silverstone noch einmal kurz zurück ins Titelrennen, um sich beim vorletzten Grand Prix endgültig geschlagen zu geben.

Dann platzte die Bombe. Emersons älterer Bruder Wilson hatte den Rennfahrerhelm an den Nagel gehängt und 1975 mit viel Enthusiasmus und ebenso viel Naivität ein brasilianisches Formel-1-Projekt namens Coper-

sucar aufgezogen. 1976 heuerte Brasiliens Nationalheld im Team an – ein Ex-Weltmeister als Entwicklungshelfer. Es wurde eine fünfjährige Odyssee, die nur zwei echte Highlights hervorbrachte: Den zweiten Platz beim GP Brasilien 1978 und den dritten Rang 1980 in Long Beach.

Im Kugelhagel der Kritik

Am 5. Oktober 1980 war Schluss. Ausgerechnet in Watkins Glen, dem Ort von Emersons erstem GP-Sieg. Auch als Teammanager konnte Fittipaldi dem Team, das seinen Namen trug, keine Impulse geben. 1982 sperrte der Rennstall zu. Rückblickend meinte Bruder Wilson einmal: «Unser größtes Problem war Emerson. Weil er die Erwartungen zu hoch schraubte. Die Leute in Brasilien glaubten, wir würden jetzt Weltmeister werden. Als das nicht passierte, standen wir im Kugelhagel der Kritik.»

1984 begann «Emmo» in der IndyCar-Serie seine zweite Karriere. Was zunächst wie ein gut

bezahlter Zeitvertreib für einen mittlerweile 37-jährigen Rennfahrer aussah, wurde bald ein Kapitel mit Happy End.

1985 gewann Emerson Fittipaldi sein erstes Rennen auf dem «fremden Planeten», 1989 die Meisterschaft und die 500 Meilen von Indianapolis. Den Indy-Sieg wiederholte er vier Jahre später. In 13 Saisons gewann Fittipaldi 22 Rennen, nicht wenige davon im Oval. Hier half ihm sein sauberer Fahrstil, seine Erfahrung und seine Geduld.

Fittipaldi war nie einer, der sich durch spektakuläre Aktionen hervortat. Eher ein Ästhet am Lenkrad, ein Stratege, ein Tüftler, der erst das Setup perfektionierte, bevor er Gas gab. Das konnte in den Ovalen ein Lebensretter sein.

Und doch hätte ihn einer jener Superspeedways dann noch fast das Leben gekostet. Beim Michigan 500 krachte Fittipaldi nach einer Kollision mit Greg Moore rückwärts in die Mauer und brach sich mehrere Rücken-

wirbel. Der Rollstuhl blieb ihm zum Glück erspart.

Genau wie nach dem Absturz mit seinem privaten Ultraleichtflugzeug im Jahr darauf. Der zweifache Weltmeister und IndyCar-Champion wurde erst nach dreitägiger Suche in unwegsamem Gelände gefunden. «Das war Glück im Unglück», sagte Fittipaldi Jahre später.

Mit 70 nahezu pleite

In Geldgeschäften hatte der 14-fache GP-Sieger nie ein glückliches Händchen. Von seinen Millionen, die er einst im Rennsport verdiente, ist nicht viel geblieben. Fittipaldi stieg ins Ethanol-Geschäft ein und flog auf die Nase.

Auch die Orangenplantage warf nicht den Profit ab, den sich der zweifache Weltmeister erwartet hatte. Sieben Kinder von vier Frauen – auch das kostet Geld. Hin und wieder taucht der Jubilar auch bei Formel-1-Rennen auf: Als vierter Schiedsrichter unter den FIA-Sportkommissaren. ♦

Zur Person Emerson Fittipaldi

Geburtsdag 12. Dezember 1946
Geburtsort São Paulo (BR)
Herkunftsland Brasilien

KARRIERE

- 1969 Britische Formel 3 (Meister)
- 1970 Formel 1 mit Lotus (10.)
- 1971 Formel 1 mit Lotus (6.)
- 1972 Formel 1 mit Lotus (Weltmeister, 5 Siege)
- 1973 Formel 1 mit Lotus (2., 3 Siege)
- 1974 Formel 1 mit McLaren (Weltmeister, 3 Siege)
- 1975 Formel 1 mit McLaren (2., 2 Siege)
- 1976 Formel 1 mit Copersucar (17.)
- 1977 Formel 1 mit Copersucar (12.)
- 1978 Formel 1 mit Fittipaldi (10.)
- 1979 Formel 1 mit Fittipaldi (21.)
- 1980 Formel 1 mit Fittipaldi (15.)
- 1984–1996 IndyCar (Meister und Indy-500-Sieger 1989 mit Penske (insgesamt 22 Siege))

HOBBYS

Historische Autos, Familie, Zigarren

40 Jahre Porsche-Titel in der Marken-WM

Porsches Super-Jahr



Der wichtigste Sieg: Jochen Mass und Jacky Ickx pilotieren ihren Porsche 935 in Dijon auf den ersten Platz und machen damit den Porsche-Titel in der Marken-WM klar

Von DIRK JOHAE

Vor 40 Jahren gewinnt Porsche zum vierten Mal die Marken-WM. Doch im Gegensatz zu den ersten Erfolgen muss die Rennwagenabteilung für die WM 1976 ein neues Auto konstruieren: In dem Championat sind erstmals nur Produktionswagen der Gruppen 5 zugelassen. Porsche entwickelt den 590 PS starken 935 als Gruppe-5-Version des 930-Serienwagens mit ausdauernder Vorbereitung schon mit dem 1974 eingesetzten Carrera RSR Turbo.

Eigentlich soll die Gruppe 5 schon 1975 folgen, aber die Einführung wird auf 1976 verschoben. In Mugello beginnt die Saison in der Marken-WM mit einem Paukenschlag: Die flache Schnauze des Werks-935 wollen die Sportkommissare nicht akzeptieren. Norbert Singer weist auf das Gruppe-5-Reglement, in dem die Kotflügel ausdrücklich freigestellt sind. Drei Stunden steht der 935 bei den Technischen Kommissaren,

dann darf er endlich zur Premiere ausrücken; mit flachem Vorderwagen. «Erst unsere Drohung, sofort abzureisen, wenn man uns weiter Schwierigkeiten macht, brachte die Sportkommissare zur Einsicht.»

Für die beiden Werksfahrer Jochen Mass und Jacky Ickx läuft alles nach Plan: Pole-Position, Gesamtsieg als erster von insgesamt sieben Porsche. Erst auf dem achten Rang folgt der schnellste BMW 3,5 CSL, der von John Fitzpatrick und Tom Walkinshaw gefahren wird, mit 23 Runden Rückstand.

BMW-Rennleiter Jochen Neerpasch hat die Umgestaltung der Marken-WM für Spe-

zialproduktionswagen stark unterstützt. Trotzdem schiekt er zunächst kein Werksauto in den Kampf gegen Porsche – oder kann es nicht. Die Motorsport GmbH kann neben der Entwicklung des M1 und der Konstruktion des Gruppe-5-Dreiers nicht noch einen Turbo-CSL aufbauen. Stattdessen unterstützt das Werk die drei Tuner-Teams Schnitzer, Alpina-Faltz und die neue britische Hermetite-Truppe mit jeweils einem Gruppe-5-Coupé, drei Leihmotoren sowie fünf Motorrevisionen. Zwar sind die CSL bis auf etwas unter einer Tonne Gewicht abgespeckt: Aber mit den Sechszylinder-Saugern fehlt es

gegenüber Porsche neben einem konzeptionsbedingten Traktionsnachteil (Frontmotor/Heckantrieb) an Höchstleistung und Drehmoment.

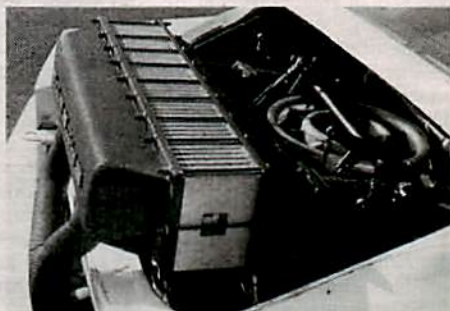
Porsche mit CSI im Clinch

Porsches größter Gegner sind allerdings die Regelmacher im Motorsport-Dachverband FIA: Das zwischenzeitliche Verbot der Flachschnauze steckt das Team noch weg – Mass und Ickx gewinnen auch den zweiten Lauf in Vallelunga. Aber die erst im April vorgenommene Klarstellung zur Form der Motorhaube hat weitreichende Folgen, weil es das Ende des ausladenden Luft-Luft-Lade-

luftkühlers unter dem Heckflügel bedeutet. Das erfordert den Umbau des Systems auf Wasserkühlung. «Das war ein großer Aufwand, weil viele Teile umkonstruiert werden mussten», erinnert sich 935-Projekt-leiter Norbert Singer. Mit dem Umbau auf die neue Ladeluftkühlung beginnen die Probleme: Zündverteilerdefekt am Nürburgring und eine gebrochene Drosselklappe am Österrichring. Zum dritten Mal in Folge gewinnt ein BMW 3,5 CSL einen WM-Lauf, diesmal das Schnitzer-Auto. Bis auf vier Punkte rückt BMW Porsche während der Schlussphase in der Gesamtwertung aufs Heck. Norbert Singer schimpft: «Wenn wir die Meisterschaft beim Finale an BMW verlieren, schicken wir der CSI einen Dankbrief.» Alles Klagen hilft nicht: In der Markenweltmeisterschaft muss der Titel her, und alles hängt jetzt vom Ausgang des Finallaufs in Dijon-Prenois ab. Deshalb setzt Rennleiter Manfred Jantke auf zwei Werks-935, die bereits ab dem 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring im Mai auch ganz legal mit der flachen



Im Gespräch: Jacky Ickx (l.) mit Ernst Fuhrmann



Streitpunkt: Horizontalgebläse im 935-Heck



Doppelsieger: Auch in Vallelunga gewinnen Ickx/Mass im Ur-935



Dritte Porsche-Niederlage in Folge: In Österreich gewinnt BMW



Die zwei 1976er-Titelbringer: Porsche 936 (l.) und 935 vereint

Schnauze ausrücken dürfen. Als Geleitschutz operieren drei private Turbo-Porsche, «die mit mehr oder weniger großer Werkshilfe für das Rennen in Dijon präpariert worden waren», berichtet auto motor und sport-Korrespondent Harald Kaiser von der Côte d'Or.

Zwei WM-Titel für 3,4 Mio.

Aus Bayern stehen dem Aufgebot die drei bekanntesten Gruppe-5-CSL der Privatteams sowie der rund 850 PS starke Werks-Turbo gegenüber. Dieser ist das Art Car im Millimeterpapier-Look von Frank Stella. Unter der Haube arbeitet der aufgeladene Reihensechszylinder mit einem bulligen Drehmoment von rund 700 Nm – zu viel für den Antrieb. Nach 39 Minuten des auf sechs Stunden angesetzten Rennens streikt das Differenzial am von den beiden Formel-1-Piloten Ronnie Peterson und Gunnar Nilsson bewegten CSL. Jochen Neerpasch deklariert den Einsatz als Test für die Haltbarkeit der Kraftübertragung: «Obwohl unser Turbo kein Rennen durchgestanden hat, sind wir froh darüber, so weit gekommen zu

sein.» Die breite Porsche-Phalanx lässt den Münchner Leichtbau-Coups diesmal keine Chance: Der Werks-935 von Ickx/Mass gewinnt mit einer Runde Vorsprung vor dem Kremer-Auto mit Bob Wollek/Hans Heyer und dem zweiten Martini-Porsche von Stommelen/Schurti. Auf den Plätzen folgen die Privatteams Evertz/Kinnunen und Claude Haldi/Herbert Müller. Erst dahinter kommt abgeschlagen der schnellste BMW ins Ziel, der von Dieter Quester, Albrecht Krebs und Ronnie Peterson gefahren wird.

In der separat ausgetragenen Sportwagen-WM mit dem 936 (siehe rechts) steht Porsche bereits seit Wochen vorzeitig als Weltmeister fest. Firmenchef Ernst Fuhrmann freut sich als Wahlschwabe über die Saisonbilanz: «Wir haben hier mit Spareinsätzen zwei Weltmeisterschaften gewonnen.» Zwei Millionen Mark des Gesamtbudgets von 5,4 Millionen Mark stammen vom Sponsor Martini. «Jetzt sagen Sie mir bitte, wer auf der Welt gewinnt mit 3,4 Millionen Einsatz zwei Championate?» ♦

Porsche 936

Die Reste-Rampe

Von DIRK JOHAE

Porsche gewann vor 40 Jahren neben der Marken-WM auch die erstmals ausgetragene Sportwagen-WM mit dem 936. Die Stammpiloten Jacky Ickx und Jochen Mass sowie Rolf Stommelen, der bei Terminüberschneidungen einsprang, sicherten diesen Erfolg nach vier der sieben Meisterschaftsläufe.

Daran hatte neben den Werkspiloten allerdings auch ein Privatier seinen Anteil: Reinhold Joest gewinnt mit seinem 908/3 Turbo das Auftaktrennen am Nürburgring, weil Werksfahrer Stommelen bei der Premiere des 936 durch einen klemmenden Gaszug nur Fünfter wird.

Aber ab dem zweiten Lauf in Monza läuft der neue Sportprototyp (Gr. 6), der im Eiltempo und unter strengster Geheimhaltung zunächst unter der Konstruktionsbezeichnung 926 entwickelt worden war. Norbert Singer erinnert sich an das Husarenstück: «Das war allein Ernst Fuhrmanns Idee. Wir alle wollten das Auto gar nicht.» Doch der Porsche-Vorstandsvorsitzende Fuhrmann hält an seinem Plan fest, obwohl die Personaldecke viel zu dünn ist. Singer steckt damals mit beiden Händen als Leiter im 935-Projekt, hilft aber immer wieder in Flegls Mannschaft aus.

Der Zeitrahmen ist eng gesteckt: Vom ersten Treffen Ende Juni 1975 bis zum Saisonstart im folgenden Frühjahr bleiben nur rund neun Monate. Fuhrmanns Masterplan, der Zeit und Geld

sparen soll, sieht die Verwendung möglichst vieler bestehender Teile aus den Vorläuferprojekten 908 und 917 vor. Aber warum setzt sich der zweimalige Le-Mans-Sieger und dreifache Marken-Weltmeister einem solchen Druck aus?

Renault: Fehler über Fehler

Eine Ursache liegt im Wankelkurs der Sportkommission CSI im Welt-Motorsportverband. Beim Startschuss für den 936 steht nicht fest, wohin die Reise gehen wird. Von der Absage der Marken-WM mangels Interesse bis zu gemeinsamen Rennläufen aller Fahrzeuge aus der Marken- und der Sportwagen-WM scheint

satzfeld für die A442-Rennwagen sucht. Rückblickend hätte die Equipe Jaune lieber auf einen Einsatz in der Sportwagen-WM verzichtet.

Renault beraubt sich durch haarsträubende Fehler aller Chancen. Der Gipfel: Beim Start zum vierten Lauf in Enna-Pergusa auf Sizilien fahren die beiden Werkspiloten Jean-Pierre Jarier und Jacques Laffite aus der ersten Reihe im Rückwärtsgang an – die Profis hatten vergessen, dass in ihre Renault Alpine A442 ein neu konstruiertes Getriebe installiert worden war. Zum Glück verursacht der kapitale Fehler keine Massenkarambolage.

Jochen Mass nutzt das Start-Chaos und übernimmt im 936 von der zweiten Startreihe aus die Führung. Zwischenzeitlich verliert er den Spitzenplatz an einen Renault-Alpine, der aber dann mit Motorschaden ausfällt. Damit ist der Weg für Porsche frei: Vier Rennsieg und die Maximalpunktzahl sichern schon drei Läufe vor Ende der Saison den Titel. Allerdings ist das öffentliche Interesse an der Sportwagen-WM sehr gering – Porsche beendet sein Werksengagement nach der Saison.

Mehr Aufmerksamkeit erhält der 936 zwei Wochen vor der WM-Vorentscheidung beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans, das die Werksfahrer Ickx und Van Lennep mit elf Runden Vorsprung gewinnen. 1977 und '81 wird der 936 ebenfalls zum Siegerauto an der Sarthe: eine effiziente Rennwagen-Konstruktion in echter Schwabenmanier. ♦

«Der Bau des 936 war allein Fuhrmanns Idee.»

NORBERT SINGER



zu diesem Zeitpunkt alles möglich.

Lediglich der Le-Mans-Organisator ACO hat klare Verhältnisse geschaffen: Sie verzichten auch im kommenden Jahr auf ein WM-Prädikat. Aus Frankreich stammt letztlich die Initiative zur Austragung einer eigenständigen Sportwagen-Weltmeisterschaft. Renault hat Druck gemacht, weil die Regie neben dem 24-Stunden-Rennen von Le Mans ein weiteres Ein-



Der meistbeachtete Erfolg, wenngleich kein WM-Lauf: Sieg für Van Lennep (l.)/Ickx bei 24h Le Mans

FAN SHOP

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

< Laudas 83er-Zigarre

Minichamps hat im Rahmen seiner McLaren-Kollektion eine weitere Lücke geschlossen. Ab sofort gibt es den McLaren MP4/1C (Grand Prix USA West 1983) von Niki Lauda und John Watson in 1:18. Rund 170 Euro, im Fachhandel, weitere Infos: www.minichamps.de

Blick zurück nach Le Mans >

DVD und Blu-ray gibt es bereits. Jetzt ist auch das offizielle Jahrbuch zum 24-Stunden-Rennen von Le Mans erschienen. Mit allen Details zum zweiten Porsche-Sieg in Serie. 49 Euro, 280 Seiten, engl. Text, ISBN 979-1028301439, bei: www.editions-etai.fr



< Ein Stück «Monte» in 1:43

Die Rallye hat er zwar nicht beendet – einmal mehr. Aber die Fans von Robert Kubica werden Modellanbieter Spark für den bildhübschen Ford Fiesta RS WRC von der «Monte» in 1:43 dennoch dankbar sein. Rund 60 Euro, im Fachhandel, weitere Infos: www.sparkmodel.com

Verstappens Siegerwagen >

Er ist der Überflieger der Formel 1. Und mit seinen Überholmanövern hat er sich nicht nur in die Herzen der niederländischen Fans gefahren. Jetzt gibt es Barcelona-Sieger «Mad Max» in 1:43 bei Minichamps. Rund 75 Euro, im Fachhandel, Adresse: siehe oben

< MotoGP-Kalender 2017

Was war das für eine Saison! Neun verschiedene Sieger in der MotoGP! Zum Glück hat das Jahr zwölf Monate und dementsprechend auch zwölf Motive. Somit kommt keiner der Fahrer zu kurz. 16 Euro, 30x30 cm, bei: www.store.motogp.com

Wahre Rallye-Monster >

Darauf haben viele Fans gewartet: 30 Jahre nach dem Ende der Gruppe B setzt Helmut Deimel der wildesten und zügellosesten Ära des Rallyesports ein Denkmal. 27,90 Euro, Blu-ray oder auf DVD, 100 Min., deutsch, bei: www.rallyandracing.com



Namen & Nachrichten

Minimalistisches «Art Car»

»» **John Baldessari** «Die Menschheit ist fasziniert von Geschwindigkeit, niemand will langsam sein», stellte der US-amerikanische Künstler bei der Enthüllung des von ihm gestalteten, 19. BMW Art Cars (siehe S. 2) fest. Von einem internationalen Gremium von Museumsdirektoren wurde der 85-Jährige ausgewählt, dieses zu entwerfen. Ende Januar geht der M6 bei den «Rolex 24» in Daytona an den Start. Am Mittwoch wurde das Auto im Rahmen der «Art Basel» in Miami enthüllt. Baldessari gilt als Minimalist, und so fiel auch sein Entwurf aus: Die Aufschrift «FAST», ein Bild vom Auto und drei farbige Punkte. Die Reaktionen im Internet waren verhalten bis verheerend: «enttäuschend», «langweilig», «einfallslos» waren nur einige Kommentare von Fans, die sich nach vorherigen Art Cars von Andy Warhol, Roy Lichtenstein, Jeff Koons und Co. einen spannenderen Entwurf erhofft hatten. Fahrer des M6 Art Cars, das nach dem Rennen in Daytona in die BMW-Sammlung wandert, sind Bruno Spengler, Augusto Farfus, Alex Sims und Bill Auberlen.

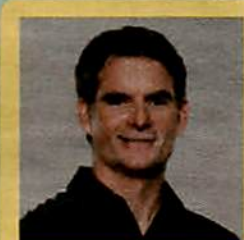
»» **Jeff Gordon** Der eigentlich in Renn-Rente befindliche, vierfache NASCAR-Cup-Meister kehrt erneut zurück ins Cockpit. Zusammen mit Wayne Taylor Racing wird er Ende Januar bei den 24h von Daytona starten. Den brandneuen Cadillac DPI teilt er sich mit Ricky und Jordan Taylor sowie Max Angelelli.

»» **«Festival of Speed»** Weil die Formel 1 ihren Kalender nochmals angepasst hat, wurde das «Festival of Speed» in Goodwood um eine Woche verschoben. Nun findet der Klassiker unter den historischen Anlässen vom 29. Juni bis 2. Juli statt.

»» **Dale Earnhardt Jr.** Was für eine Serie! Zum 14. Mal in Folge wählten die NASCAR-Fans Dale Earnhardt Jr. zum beliebtesten Fahrer. Um den Rekord von Bill Elliott zu egalisieren, muss er noch zwei weitere Jahre auf seine treuen Fans hoffen. Elliott war 16-mal in Folge populärster Fahrer. Nebenbei: Für Earnhardt läuft es auch sonst rund. An Silvester läuten die Hochzeitsglocken. «Junior» heiratet seine Verlobte Amy Reimann. ♦ RDB/MBR/CE



John Baldessari



Jeff Gordon



Earnhardt Jr./Reimann

LESERBRIEFE

Hamiltons Extraklasse

Zum Formel-1-Finale in Abu Dhabi, MSA 50/16

Lewis Hamilton hat im letzten Rennen seine Extraklasse bewiesen. Er hat im größten Stress als Führer, trotz einseitiger Funkanweisungen seiner Box, einen einzigartigen Überblick über das ihm nachfolgende Feld bewiesen. Mit dieser Fähigkeit wäre es ihm fast gelungen, die WM für sich zu entscheiden. Welcher der aktuellen F1-Fahrer verfügt über eine derartige Coolness, unter dem Aspekt, dass eigentlich alles gegen einen spricht, noch so zu taktieren? Vielleicht Sebastian Vettel. Hut ab vor Hamilton, er ist neben Max Verstappen der Einzige, der Salz in die fade Formel 1 bringt. Michael Vogel
D-73337 Bad Überkingen

Größe gezeigt

Zum Formel-1-Finale in Abu Dhabi, MSA 50/16

Für die Formel-1-Fans war diese Saison keine Formel «Fad». Dazu beigetragen hat nicht

unwesentlich der Jungspund Max Verstappen, dem weiterhin das Glück hold bleiben soll. Aber der Gewinn des Weltmeistertitels von Nico Rosberg mit einem dramatischen letzten Rennen kann wohl uns Salzburger auch sehr freuen, denn der kleine Nico hat ja in Zell am See Skifahren gelernt. Als er, im Gegensatz zu seinem Teamkollegen, fair um seinen Titel kämpfte und dann seinen Emotionen freien Lauf ließ, zeigte er menschliche Größe. In dem von den Österreichern Toto Wolff und Niki Lauda geführten, erfolgreichen Mercedes-Team herrscht allerdings dicke Luft. Rudolf Ratzenberger
A-5020 Salzburg

Sanktionieren bitte!

Zum Formel-1-Finale in Abu Dhabi, MSA 50/16

Aus der DTM ist bekannt, dass immer wieder «nach hinten» gefahren wird. Will heißen, ein Führer bremsen die Verfolger so weit ein, dass ein Teamkollege aufschließen kann. Noch nie ist aber einer in

der DTM «nach hinten» gefahren, um den eigenen Teamkollegen einzubremsen. Es geht immer darum, ein anderes Team zu stören. Die Formel 1 hat es fertiggebracht, mit der Taktik des «nach hinten Fahrens» gegen den eigenen Teamkollegen und somit gegen das eigene Team vorzugehen. Wie absurd! Hören wir Toto Wolff, Mercedes-Formel-1-Chef zu. Er hat kurz nach Rennschluss sinngemäß gesagt: «Das war gegen die Regeln, sowas können wir nicht akzeptieren, Anarchie geht nicht. Wir werden uns Sanktionen überlegen.» Gut so! Denn die Formel 1 braucht Rennen, wo es darum geht, der Schnellste zu sein. Peter Zurlinden
CH-3604 Thun

KONTAKT

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



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

Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)
Sonderkorrespondenten:
 Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffner

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

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

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
 Mike Rockenfeller

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

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

Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Kalemann
Stellvertreterin: Birgit Priemer
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Rammes, Kai Feyerabend (Stv.)
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger

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

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

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

Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 1579 / 2379

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

Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau
Erscheinungsweise:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft:
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)
Jahresabonnement:
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A),
 CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: € 13,90
 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage
 ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem
 Kioskauf von € 60,00 (D), € 65,00 (A).

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

TIPP DER REDAKTION



Erstmals Weltmeister: Spencer 1983 beim San-Marino-GP

Der jüngste Weltmeister – bis Márquez kam Am 22. Dezember feiert Frederick Burdette Spencer seinen 55. Geburtstag. Den Namen noch nie gehört? Vielleicht eher Freddie Spencer? Oder «Fast Freddie»? Eben! Der US-Amerikaner wurde am 4. September 1983 beim Finale der 500er-Motorrad-WM in Imola (I) mit 21 Jahren und 258 Tagen jüngster Champion der Königsklasse. Ein Rekord, der rund 30 Jahre lang hielt – oder bis der Spanier Marc Márquez 2013 seinen ersten Titel in der MotoGP-Klasse holte. Im Video erleben wir nochmals die erste Spencer-Krönung.

Youtube.com: San Marino 500cc GP – Imola – September 4th 1983

TERMINE

AUTOMOBIL

9./10.12.16	Trophée Andros, Andorra	AND
10./11.12.16	Sportwagen, 12h Sepang	MAL
16./17.12.16	Trophée Andros, Alpe d'Huez	F
17.12.16	Sportwagen, 12 Abu Dhabi	UAE
2.-14.1.17	Rallye/Marathon, Paris – Dakar	F/SEN
6./7.1.17	Trophée Andros, Isola	F
13./14.1.17	24h Serie, 24h Dubai	UAE
14./15.1.17	Trophée Andros, Hautes Alpes	F
20./21.1.17	Trophée Andros, Isère	F
20.-22.1.17	Rallye/WRC, Rallye Monte Carlo	WM MC
21./22.1.17	Race of Champions, Miami/Florida	USA
28.1.17	Trophée Andros, Clermont-Ferrand	F
28./29.1.17	Sportwagen/ISCC, 24h Daytona/Florida	USA

MOTORRAD

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

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 6.12.

- 12.15 Classic Races: 1000 km Nürburgring 1984 (Dok.) MOTORVISION TV
- 20.00 NASCAR, Brooklyn/Michigan (USA), Rennen 2016 (Zus.) MOTORVISION TV
- 22.35 NASCAR, Sonoma/Kalifornien (USA), Rennen 2016 (W) MOTORVISION TV
- 23.30 Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonrückblick 2016 (Zus.) EUROSPORT 1

MITTWOCH, 7.12.

- 0.30, 8.30 Rallye-EM/ERC, Saisonrückblick 2016 (Zus.) EUROSPORT 2
- 2.00, 16.15 Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonrückblick 2016 (Zus.) EUROSPORT 2
- 10.30 Tourenwagen-WM/WTCC, Saisonrückblick 2016 (Zus.) EUROSPORT 1
- 11.30 Rallye-EM/ERC, Saisonrückblick 2016 (Zus.) EUROSPORT 1
- 12.20 Classic Races: Das Rallye-Jahr 1984 (Dok.) MOTORVISION TV
- 17.15 Rallye-EM/ERC, Saisonrückblick 2016 (Zus.) EUROSPORT 2
- 19.05 Monza Rally Show, Monza (I), Event (Zus.) MOTORS TV
- 20.00 NASCAR, Talladega/Alabama (USA), Rennen 2016 (Zus.) MOTORVISION TV
- 22.30 NASCAR, Kansas City/Kansas (USA), Rennen 2016 (W) MOTORVISION TV

DONNERSTAG, 8.12.

- 1.05 International GT Open, Saisonrückblick 2016 (Zus.) MOTORS TV
- 3.00 Rallye-EM/ERC, Saisonrückblick 2016 (Zus.) EUROSPORT 2
- 4.30 European Le Mans Series, Saisonrückblick 2016 (Zus.) MOTORS TV
- 15.10 Monza Rally Show, Monza (I), Event (Zus.) MOTORS TV
- 16.55, 22.30 European Le Mans Series, Saisonrückblick 2016 (Zus.) MOTORS TV
- 20.00 NASCAR, Kansas City/Kansas (USA), Rennen 2016 (Zus.) MOTORVISION TV
- 22.30 NASCAR, Dover/Delaware (USA), Rennen 2016 (W) MOTORVISION TV

FREITAG, 9.12.

- 7.00 International GT Open, Saisonrückblick 2016 (Zus.) MOTORS TV
- 12.20 Classic Races: Der Porsche Carrera Cup 1990 (Dok.) MOTORVISION TV
- 20.00 NASCAR, Dover/Delaware (USA), Rennen 2016 (Zus.) MOTORVISION TV
- 20.20 Rallye-WM/WRC, Saisonrückblick 2016 (Zus.) MOTORS TV
- 22.40 NASCAR, Charlotte/North Carolina (USA), Rennen 2016 (W) MOTORVISION TV
- 22.55 Monza Rally Show, Monza (I), Event (Zus.) MOTORS TV

SAMSTAG, 10.12.

- 3.15 European Le Mans Series, Saisonrückblick 2016 (Zus.) MOTORS TV
- 4.30 12h Sepang/GT, Sepang (MAL), Rennen (live) MOTORS TV
- 7.00 12h Sepang/GT, Sepang (MAL), Rennen (live) MOTORS TV

- 12.10 Super Cars: Hinter den Kulissen von Le Mans (Reportage) MOTORVISION TV
- 20.30 12h Sepang/GT, Sepang (MAL), Rennen (Zus.) MOTORS TV
- 20.50 NASCAR, Charlotte/North Carolina (USA), Rennen 2016 (Zus.) MOTORVISION TV
- 21.45 NASCAR – The List: Die schnellsten Fahrer (Dok.) MOTORVISION TV
- 22.15 NASCAR – The List: Die berühmtesten Dynastien (Dok.) MOTORVISION TV
- 22.30 Rallye-WM/WRC, Saisonrückblick 2016 (Zus.) MOTORS TV
- 22.40 NASCAR, Charlotte/North Carolina (USA), Rennen 2016 (W) MOTORVISION TV

SONNTAG, 11.12.

- 10.25, 16.20 Goodwood Festival of Speed 2016 (Reportage) MOTORVISION TV
- 11.00 Formel V8, Spa-Francorchamps (B), Rennen 2016 (Zus.) MOTORS TV
- 12.45 Formel V8, Le Castellet (F), Rennen 2016 (Zus.) MOTORS TV
- 14.30 Rallye-WM/WRC, Saisonrückblick 2016 (Zus.) MOTORS TV
- 19.30 Formel 1, Melbourne (AUS), Qualifikation 2016 (W) SKY SPORT 2
- 19.55 NASCAR – The List: Die heftigsten Kämpfe (Dok.) MOTORVISION TV
- 20.45 NASCAR, Charlotte/North Carolina (USA), Rennen 2016 (Zus.) MOTORVISION TV
- 21.00 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen 2016 (W) SKY SPORT 2
- 22.30 NASCAR, Pocono/Pennsylvania (USA), Rennen 2016 (W) MOTORVISION TV

MONTAG, 12.12.

- 0.15 ADAC GT Masters, Saisonrückblick 2016 (Zus.) MOTORS TV
- 4.10 12h Sepang/GT, Sepang (MAL), Rennen (Zus.) MOTORS TV
- 12.15 Monza Rally Show, Monza (I), Event (Zus.) MOTORVISION TV
- 19.30 Formel 1, Sakhir (BRN), Qualifikation 2016 (W) SKY SPORT 2
- 21.00 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen 2016 (W) SKY SPORT 2
- 21.15 Langstrecken-WM, 6h Nürburgring (D), Rennen 2016 (Zus.) MOTORS TV
- 21.15 Langstrecken-WM, 6h Mexico-City (MEX), Rennen 2016 (Zus.) MOTORS TV

DIENSTAG, 13.12.

- 2.50 Formel-3-EM, Saisonrückblick 2016 (Zus.) MOTORS TV

MOTORRAD

MITTWOCH, 7.12.

- 9.30 Motocross-Freestyle-WM, Gdansk (PL), Night of the Jumps (Zus.) EUROSPORT 2
- 15.15 Motocross-Freestyle-WM, Gdansk (PL), Night of the Jumps (Zus.) EUROSPORT 2

SONNTAG, 11.12.

- 18.10 Isle of Man TT 2015, Supersport-Rennen (Zus.) MOTORVISION TV

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



IM NÄCHSTEN HEFT/13.12.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Hintergrundstorys
 Sportwagen: 12h Sepang
MOTORRAD
 MotoGP: Hintergrundstorys

MOTORSPORT
aktuell

ALLESKÖNNER

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**
plus Steckschlüsselsatz **GRATIS** dazu!

GRATIS

MANNESMANN-Steckschlüsselsatz

130-teiliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl im praktischen Tragekoffer. Mit Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, T-Gleitgriff, 13 Steckschlüssel-Einsätzen, 7 Innensechskantschlüssel, Hakenschrauber und Bit-Adapter.



BRÜDER
MANNESMANN
WERKZEUGE

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registrengleich Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Freud, Norbert Lehmann, Dr. Michael Repple, An Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als weiteren Unternehmensnr.: AG Rammberg, HRB 95792.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509367

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Halbjahresabo (25 Ausgaben) für zzt. nur 43,- € (D, A) (CH: 74,50 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 50,- € (D) (A: 52,50 €; CH: 74,50 SFr.) im Einzelkauf. Mein Geschenk, den **MANNESMANN-Steckschlüsselsatz**, erhalte ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug wird vorab eine GRATIS-Ausgabe geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab eine **GRATIS-Ausgabe**:

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 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. Ich bezahle per Rechnung.

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: **MOTORSPORT aktuell** 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