

MOTORSPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens



Rallye-WM

Vierter Titel in Folge für Superstar Ogier

S. 19



DTM

Mortara Sieger, Wittmann Meister

S. 14

Langstrecken-WM

Knapper Heimtriumph für Toyota in Fuji

S. 10



Moto2

Lüthi siegt in Japan, Zarco auf WM-Kurs

S. 30

Rallycross-WM

Ekström auch ohne Sieg Weltmeister

S. 24

Moto3

Öttl in Motegi starker Vierter

S. 33

Formel 1

Schafft Hamilton doch noch die Wende?

S. 4

Superbike-WM

WM-Entscheidung bis zum Finale vertagt

S. 34

MotoGP: Spanier nach Stürzen von Rossi/Lorenzo Weltmeister

MÁRQUEZ ZUM DRITTEN



Jeden
Dienstag
neu

Marc Márquez ist beim GP von Japan nach Stürzen von Valentino Rossi und Jorge Lorenzo vorzeitig Weltmeister geworden. Der Spanier liegt drei Rennen vor

Schluss uneinholbar an der Spitze. Es ist dies sein dritter MotoGP-Titel in vier Jahren. Und die fünfte WM-Krone insgesamt. Und das im Alter von 23 Jahren! **ab S. 26**

motorsport-
aktuell.com



9 774211 848007

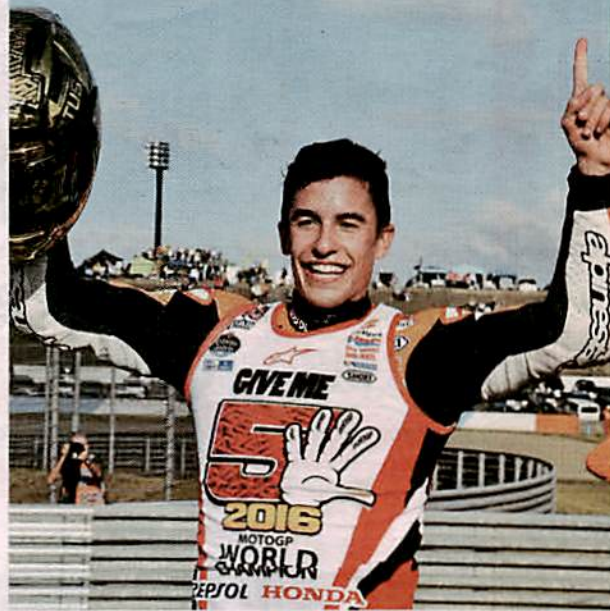
LIEBE LESER!

Es war das Wochenende der Champions. Zwar sind längst noch nicht alle Meisterschaften ausgefahren. Ich denke da vor allem an die Formel 1 (Seite 4) und die nach wie vor intakten Chancen von Lewis Hamilton. Doch der muss zuerst sein Tief überwinden und seine Starts besser hinkriegen. Sonst ist die WM vorzeitig entschieden. So wie bei der MotoGP (Seite 26). Dort hat Marc Márquez in Motegi seinen fünften WM-Titel nach Hause gefahren. Und das im Alter von 23 Jahren – Respekt! Auch in der Rallye-WM ist die Entscheidung gefallen (Seite 19). Auch dort stehen noch zwei Läufe an. Doch das hat Abo-Weltmeister Sébastien Ogier nicht an Titel Nummer 4 «en suite» gehindert. Zwei weitere Entscheidungen gab es bei der DTM (Seite 14) und in der Rallycross-WM (Seite 24). Während Marco Wittmann zum zweiten Mal jubeln durfte, war Mattias Ekström abseits der geteerten Straßen zum ersten Mal erfolgreich. Allen Champions herzliche Gratulation! Auch wenn ein paar Meisterschaften früher entschieden wurden, als wir uns das gewünscht haben.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Marc Márquez (E)
WO? MotoGP in Motegi (J)

WAS? Der Spanier feiert seinen insgesamt fünften WM-Titel



WER? Nico Rosberg (D)
WO? Facebook

WAS? Der WM-Leader der Formel 1 postete im Sozialnetzwerk den persönlichen Look seines Renners, erstellt von Tim Holmes Design



WER? Marco Wittmann (D)
WO? DTM-Finale in Hockenheim (D)

WAS? Der neue und nun zweifache DTM-Champion Marco Wittmann lässt sich von seinem Papa Herbert Herzen

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

Langstrecken-WM: Wer auf Webber folgt; Macht Audi schon Ende 2016 Schluss? S. 3

! FORMEL 1 Champion Hamilton im Tief S. 4

FORMEL 1 Warum alle auf Bottas warten S. 6

FORMEL 1 Haas-Truppe vor Heimspiel im Aufwind S. 7

FORMEL 3 Günther holt Vize-EM-Titel hinter Stroll S. 9

! LANGSTRECKEN-WM Endlich auch Toyota S. 10

! DTM Wie Wittmann den zweiten Titel holte S. 14

! RALLYE-WM Warum Ogier so stolz wie nie ist S. 19

! RALLYCROSS-WM Ekströms Punktlandung S. 24

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

MotoGP: Wenn Rennfahrer menschlich werden; Superbike-WM: Es wird aufgerüstet S. 25

! MOTOGP Wie Márquez den fünften Titel holte S. 26

MOTOGP Die Chance von Barberá S. 28

! MOTO2 Lüthi nach Sieg weiter im Titelrennen S. 30

! MOTO3 Unbelohnte Helden und ein starker Öttl S. 33

! SUPERBIKE-WM Vertagte Titelfestsetzung S. 34

ENDURO-WM Nationen-Titel für die Amerikaner S. 37

PANORAMA

AUTOMOBIL Der Audi RS5 DTM im Test S. 42

AUTOMOBIL Hans-Joachim Stuck auf Vaters Spuren S. 44

BOXENGEFLÜSTER Was macht eigentlich?; Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 46

IMPRESSUM S. 47

SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 47

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:
FREI

KONTAKT

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Langstrecken-WM/Porsche

Wer folgt Webber?

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Keine zwei Monate nach seinem 40. Geburtstag hat Mark Webber das Ende seiner Rennkarriere verkündet. Nach dem WEC-Finale in Bahrain ist Schluss. Und noch ein Porsche-LMP1-Pilot wird 2017 nicht mehr im Kader sein - doch wer beerbt die Abgänger?

Für Webber, der nach seiner langen FI-Karriere (215 Rennen, 9 Siege) erst Ende 2013 zu Porsche kam, geht es in Diensten der Zuffenhausener jedoch weiter. Wie Walter Röhrl wird der Australier als Markenrepräsentant auch in Zukunft im Porsche-Dress an der Strecke zu sehen sein. Nur statt im Overall dann eben in der normalen Teamkleidung.

Neben einer Beratertätigkeit für die Motorsportprogramme von Porsche wird es dann auch zu seinen Aufgaben gehören, neue Talente zu scouten und Fahrer zu coachen.

Webber: «Bin angekommen»

«Es wird sich seltsam anfühlen, in Bahrain zum letzten Mal in das Rennauto zu steigen. Ich will jeden Moment der verbleibenden WM-Läufe intensiv genießen», sagte Webber im Zuge der Rücktrittsverkündung in Fuji (Berichte ab Seite 10). Trotz des überraschend frühen Karriereendes auf professionellem Niveau sagt



Nachfolger gesucht: Mark Webber beendet Ende des Jahres seine Rennkarriere, bleibt aber bei Porsche

Webber: «Ich bin angekommen. Porsche ist die Marke, die ich immer am meisten liebte, die am besten zu mir passt. Ich werde den schieren Speed, Downforce und Wettkampf vermissen. Aber ich will gehen, wenn es am schönsten ist und freue mich auf meine neuen Aufgaben.»

Der Aussie hat seinen Frieden mit der Entscheidung also gemacht. Doch seiner großen Fangemeinde und auch der Porsche-Werksmannschaft, die nach dem LMP1-Einstieg 2014 auch dank Webbers Expertise so schnell so erfolgreich werden konnte, wird er fehlen.

«Mark hat das Programm mit seiner ganzen Erfahrung schon in der wichtigen Aufbauphase

gestärkt und sich nahtlos ins Team integriert. Hinter dem Steuer zeigt er sich als fairer Kämpfer, der kein noch so hartes Rad-an-Rad-Duell scheut. Gleichzeitig denkt er strategisch und teamorientiert. Dieser Mix macht ihn als Langstreckenpilot besonders wertvoll», lobt Porsche-LMP1-Leiter Fritz Enzinger den Langstrecken-Weltmeister von 2015.

Rückkehr der 24h-Sieger?

«Mark Webber steht für all das, was Porsche ausmacht: Sportgeist, Ausdauer, Nahbarkeit und konzentriertes Arbeiten am Erfolg. Ich danke Mark für seine große Leistung», pflichtet der Porsche-Vorstandsvorsitzende Dr. Oliver Blume bei.

Die Frage ist nun, wer Webbers Fahrerplatz übernehmen wird. Dazu wird laut MSA-Informationen im kommenden auch Romain Dumas Jahr nicht mehr im LMP1-Aufgebot, sondern wieder in den Reihen der GT-Werksfahrer für Porsche antreten. Logische Nachrücker für die somit zwei vakanten Plätze wären Earl Bamber und Nick Tandy, die 2015 neben Nico Hülkenberg den 17. Gesamtsieg für Porsche in Le Mans holten.

Wie MSA außerdem erfahren hat, wackelt auch Marc Lieb's Platz. Das wäre die Chance auf eine Prototypen-Rückkehr von Mike Rockenfeller, der seit Wochen mit Porsche (aber auch Chevrolet und BMW) in Verbindung gebracht wird. ♦

Formel E

10-facher Marktwert

Nach der Ankündigung von Formel-E-Chef Alejandro Agag, die weltweit begehrten Events in Millionenmetropolen zukünftig meistbietend versteigern zu wollen (siehe letzte MSA), sorgte der Spanier in der vergangenen Woche für erneutes Aufsehen. «Autosport» meldet, dass ein potenzielles zwölftes Team mindestens 25 Millionen Euro für einen Einstieg in die Elektroserie in der fünften Saison (2018/19) zahlen müsse!

«Ich weiß nicht, ob es Leute gibt, die bereit sind, diese Summe zu zahlen oder nicht», meinte der 46-Jährige, der (nicht zu Unrecht) vermutet, dass es diese gibt! Wie viel Mercedes-Benz sich die vor dem Saisonauftakt in Hongkong angekündigte Option auf den elften Formel-E-Startplatz für die fünfte Saison hat kosten lassen, ist (noch) nicht bekannt.

Experten schätzen, dass der Wert der Formel-E-Startplätze seit der Premiere der innovativen Rennserie vor drei Jahren um das Zehnfache gestiegen ist!

Unlängst hatte Agag angekündigt, dass zwei Hersteller großes Interesse daran zeigen, das Starterfeld mit der vorgesehenen Maximalanzahl von zwölf Teams und damit 24 Elektrorennwagen zu komplettieren. Mit der Option für Mercedes steht nun einer der beiden Interessenten bereits fest. Insider rechnen damit, dass der vorläufig letzte freie Platz an einen japanischen Automobilbauer vergeben wird. ♦ AW

Langstrecken-WM

Audi schon nach Saison 2016 raus?

Seit dem Bekanntwerden der VW-Abgasaffäre im September 2015 und der damit verbundenen Milliardenzahlungen wird spekuliert, inwieweit sich einzelne Marken der Volkswagen AG den werksseitigen Motorsport respektive das Engagement in einzelnen Rennserien noch leisten können.

In der neuesten Ausgabe unseres Schwestermagazins «sport auto» werden mehr als ein halbes Dutzend Indizien genannt, die dafür sprechen, dass Audi Sport sein Engagement in der LMP1-«Königsklasse», der Langstrecken-WM (WEC), nach der Saison 2017 beenden

könnte. Die Entscheidung des Audi-Vorstandes sei angeblich schon gefallen, aber noch nicht kommuniziert worden.

Aus VW-Kreisen hat MSA allerdings erfahren, dass die finale Entscheidung noch gar nicht getroffen wurde. Ein entsprechender Vorstandsbeschluss der Audi AG wurde nämlich von Anfang Oktober auf den 24. Oktober verschoben.

Dabei besteht sogar die Möglichkeit, dass für die Herren der vier Ringe nicht erst nach der kommenden, sondern bereits nach dieser Saison Schluss sein könnte! Ein im Januar 2017 geplanter LMP1-Test von Audi in Sebring ist angeblich bereits abgesagt worden. Vor dem Hintergrund,

dass Audi das WEC-Engagement nach Meinung von Insidern rund eine halbe Milliarde Euro pro Jahr kostet,

wäre auch ein kurzfristiger Rückzug nur allzu verständlich. Außerdem könnte mit dem Le-Mans-Rekordgewinner

Porsche (18 Gesamtsiege) immer noch eine Marke den VW-Konzern in der WEC-Bühne würdig vertreten. ♦ AW



Audi: Bleibt der LMP1-Bolide schon nach dem WEC-Finale in Bahrain 2016 für immer in der Garage?



Lewis Hamilton

Der Champion im Tief

Der Dreifach-Weltmeister, wie man ihn selten erlebt hat: Seit dem Motorplatzer von Malaysia ist F1-Superstar Lewis Hamilton angezählt und wirkt teils verzweifelt

Von ELMAR BRÜMMER

Die Frage, was mit Lewis Hamilton los ist, stellt sich seit ein paar Wochen. Nach den Pleiten bei der Asien-Tour und der Rückkehr nach Austin, wo er im letzten Jahr vorzeitig Weltmeister wurde, umso mehr. Aber es ist nicht eine Frage allein, sondern ein ganzer Fragenkomplex.

Was bewegt Lewis Hamilton gerade? Der Motorplatzer von Malaysia hat mehr als nur Ärger verursacht beim Titelverteidiger und mehr gekostet als nur die Rückkehr an die WM-Spitze. Lewis Hamilton hat einen regelrechten Knacks bekommen durch das technische Schicksal. So, wie er jetzt gerade auftritt, wirkt und fährt (jedenfalls zum Teil), hat man ihn selten erlebt. Tatsächlich ist er verunsichert – der missratene Start von Suzuka mag schon davon beeinflusst gewesen sein.

Wie steht es um Hamiltons Seelenlage? Von Sabotage ist längst nicht mehr die Rede, aber er vermutet immer noch, dass sich alles gegen ihn verschworen hat. Selten in seiner Karriere hat es ihm über so einen langen

Zeitraum am richtigen Timing, an Fortune und am nötigen Fingerspitzengefühl gefehlt. Die in Suzuka erreichte Marke von 100 Podiumsbesuchen in der Formel 1 ist für ihn wenig bedeutend – er habe ja «nur» 49 Mal davon ganz oben gestanden. Dieser ersehnte 50. Grand-Prix-Erfolg liegt wie ein Fluch über ihm. Es macht ihn empfindlich, lässt ihn zweifeln. Bis hin zur Verzweiflung.

Lewis «schwer zu schlagen»

Wie kommt er wieder aus dem seelischen Tief heraus? Nur Erfolg heilt solche Wunden, und bei nur noch vier Rennen braucht er den schnell. Und er würde auch nur etwas nützen, wenn Rivale Nico Rosberg vom Misserfolg geplagt würde. Aber schon ein Sieg würde Hamilton wieder das Gefühl geben, dass es nicht an ihm selbst gelegen hat, wenn er den angestrebten Hattrick nicht schafft. Und sollte er erst einmal Blut geleckt haben, dann ist für den Rest der Saison zumindest noch alles drin.

Wie geht Nico Rosberg mit dem Schicksal des Gegners um? Der WM-Spitzenreiter hütet sich davor, sich sicher zu fühlen. Und er weist alle heftig zurecht

(«So ein Unfug»), die Hamilton schon abschreiben. Rosberg kennt den Rivalen besser als jeder andere – und weiß um die Gefährlichkeit vor allem eines angeschlagenen Hamilton: «Er wird schwer zu schlagen sein – wie immer.» Aber im Gegensatz zu früher guckt er nicht mehr groß auf den Gegner, um sich nicht an diesem aufzureiben: «Ich habe gelernt, mit meiner Energie zu haushalten und sie nur für Dinge einzusetzen, die ich beeinflussen kann.»

Was hat es mit den Social-Media-Eskapaden auf sich? Lewis Hamilton testet das Limit regelmäßig auch außerhalb der Rennstrecke aus, und auch da geht er manchmal drüber. Nicht alle können nachvollziehen, was ihn auf dem digitalen Highway umtreibt – aber man darf es auch nicht zu ernst nehmen. Das Geplänkel mit der britischen Presse sollte man auch nicht überbewerten. Es zeigt aber, dass die Anspannung enorm sein muss. Als exzentrisch muss man ihn deshalb nicht bezeichnen – er würde das ohnehin eher als Kompliment verstehen.

Wie souverän ist der Champion noch? Hamilton selbst war der Erste, der den Protest gegen das rüde Abwehrmanöver von Max

Verstappen, das den Briten vielleicht am Ende drei wichtige WM-Punkte gekostet hat, für unnötig befand: «Wir sind Champions, sowas tun wir nicht. Wir machen weiter!» Das hat Größe, das klingt nach Respekt. Das könnte aber auch Trotz sein oder ein Indiz dafür, dass er innerlich schon mit einer realen Chance auf den Titel abgeschlossen hat.

Wo liegt Hamiltons Problem am Start? Die Mercedes-Startprozedur ist die komplizierteste im ganzen Feld, sie ist reine Gefühlssache. Und vielleicht ist das ein weiterer Beweis dafür, wie stark Lewis Hamilton unter Druck steht: Dass er immer wieder einen Schneckenstart hinlegt. Kommt er mit sich nicht richtig klar, wirkt sich das offenbar auch auf die Technik aus. Gelingt der Griff mit dem rechten Mittelfinger nicht richtig, dann setzt sich der Fehler fort, was zu weiteren Zeitverlusten führt.

Keine Fixierung auf den Titel

Glaubt Hamilton wirklich noch an die Weltmeisterschaft? Er fühle sich momentan manchmal einfach nur «machtlos», und davon profitiere dann eben der Rivale. Und nach dem drit-

ten Platz beim Großen Preis von Japan sei auch noch «keine Menge an Boden verloren» gegangen. Das gilt nicht allein für das Rennen um den Weltmeistertitel. «Es wird komplizierter», sagte Lewis Hamilton beim Abschied aus Suzuka. Auf facebook lässt sich sowas als Beziehungsstatus anklicken.

Gibt sich Hamilton Rechenexemplen hin? Mathematisch scheint es klar. In der Rennpraxis ist es aber keineswegs so, dass Hamilton es nicht mehr aus eigener Kraft schaffen kann, auch wenn Nico Rosberg vier zweite Plätze reichen würden. Ähnlich wie sein Rivale versucht Hamilton aber, sich nicht zu sehr auf den Titel zu fixieren. Man könne nur enttäuscht werden, wenn man sich selbst zu große Ziele oder Grenzen setzt: «Ich muss das wohl als einen dauerhaften Test für meinen Geist und meinen Willen nehmen. Aber wenn die höhere Macht am Ende nicht will, dass ich Weltmeister werde, dann muss ich das akzeptieren.»

Was kann Lewis Hamilton helfen, das Ruder noch einmal herumzureißen? Sein natürliches Talent, seine ungeheure Kampfkraft – und der Weg zurück zur Konzentration. ♦

Mercedes

Große Hattrick-Feier

Von ELMAR BRÜMMER

Im Feiern ist Mercedes ja mittlerweile routiniert: 1500 Mitarbeiter in England zelebrierten das Triple. Lewis Hamilton genoss das Bad in der Menge. Mercedes will alles tun, damit der Champion beim Endspurt wieder in Form kommt.

Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff veranlasst das Rennen von Lewis Hamilton in Suzuka – zieht man den Start mal ab – zu Hoffnungen für den Titelverteidiger: «Seine Aufholjagd war außergewöhnlich.» Auch außergewöhnlich konzentriert, weshalb die üblichen Gegner des Hamilton'schen Lebensstils mit ihren Ablenkungstheorien ins Leere fahren. Wolff sieht das Titelrennen immer noch als alles andere als entschieden: «Lassen wir Lewis doch einfach seine Antworten auf der Strecke geben.» Und zum Geplänkel mit der britischen Presse meint der Österreicher nur: «Lewis braucht einen Feind, manchmal auch mehr als einen. So funktioniert er einfach. Er wird sich wieder sammeln, er ist stark genug dafür.»

Hamilton in Feierlaune

Einen Rückschluss auf die Form und sonstige Verfassung nach dem Rückflug mit Wolff und Niki Lauda zusammen in einem Privatjet hätten die Reifentests in Barcelona geben sollen, doch die sagte der Brite mit dem Hinweis auf eine im Training erlittene Fußverletzung ab. Wie taktisch dieses Handicap war, sei dahingestellt. Aber es zeigt auch, dass Hamilton nichts mehr dem Zufall überlassen will. Auch im Team spürt man nach den

Vorkommnissen von Malaysia, dass sich der Brite intensiver denn je mit der Materie und den Ingenieuren auseinandersetzt.

Bei den Feierlichkeiten in der Rennfabrik von Brackley und mit den Motorenbauern aus Brixworth war Hamilton zumindest vom Auftreten her schon wieder auf dem Weg zurück zur Normalform. Er sprach überzeugend vom Stolz auf die Truppe und rechte zusammen mit Nico Rosberg und den Chefs eines überdimensionalen Mercedes-Stern in die Höhe. «Wir Fahrer sind nur ein kleines Glied in der Kette. Wir sitzen in den besten Autos, die wir je gefahren sind. Gemeinsam haben wir

sich mehr mit Freunden oder der Familie zu umgeben statt mit professionellen Ratgebern, die sein Image für die vielen Social-Media-Kanäle erfinden: «Die Bilder dort sind sehr kunstvoll, aber Lewis wirkt darauf sehr einsam.» Selbst Kritiker sorgen sich also momentan darum, dass der Weltmeister von seiner Idealie abzukommen scheint. Aber jeder, der die Gefühlschwankungen des dreifachen Champions schon erlebt hat, weiß auch, wie schwer es ist, dann an ihn heranzukommen. Die Einsicht muss in ihm selbst wachsen. Und – da schließt sich der Kreis wieder – dazu braucht



«Wir sind nur ein kleines Glied in der Kette.»

LEWIS HAMILTON



Geschichte geschrieben, und irgendwann später werden wir uns daran erinnern, wie unglaublich diese Geschichte war», so Hamilton. Zukunftsmusik, wie der Schwur vom vierten Anlauf im kommenden Jahr. Aber das Gemeinschaftsgefühl zu spüren, hat Lewis Hamilton sichtlich gutgetan. Es geht für den 31-Jährigen gerade auf allen Ebenen darum, wieder Vertrauen zu fassen.

Vielleicht hat der ehemalige Rennfahrer und heutige Fernsehkommentator Martin Brundle recht, der Hamilton in einer Kolumne den Rat gab,

er andere. Die Menschen im Mercedes-Team sind so gesehen seine nächsten Verwandten.

Ein hartes Titelduell?

Zu den gesteigerten Bemühungen des Rennstalls gehören auch Versuche, die Fahrerhandschuhe so zu verändern, dass sie mehr Gefühl für den richtigen Kupplungsmoment am Start ermöglichen. Die Tücke liegt tatsächlich im Detail. Auch ein Zeichen dafür, dass Mercedes seinen bisherigen Paradedriver in keinsten Weise hat fallen lassen. Selbstverständlich wird auch an den Vorschriften für das Miteinander von Rosberg und Hamilton auf der Rennstrecke nichts geändert: Die beiden behalten freie Fahrt. Unter der Maxime, dass sie sich – gewonnener Konstrukteurstitel hin oder her – gegenseitig nicht in die Autos fahren dürfen. «Ich habe keinen Zweifel daran, dass dieses Titelrennen in aller Härte bis zum Ende der Saison andauern wird», ahnt Toto Wolff. ♦



Schreibt Hamilton noch nicht ab: Teamkollege Nico Rosberg



Typisch Hamilton: Snapchat-Spielerei bei der Vor-Suzuka-PK



Start-Debakel in Japan: Hamilton (Pfeil) wird durchgereicht



Das nächste Weltmeister-Gruppenfoto – mit den Titelbringern Team, Autos und Antriebseinheit

Fahrermarkt

Das Warten auf Bottas

Von MICHAEL SCHMIDT
und MICHAEL BRÄUTIGAM

Renault hält den Fahrermarkt auf. Zwar hat man vergangene Woche die Verpflichtung von Nico Hülkenberg als ersten Piloten für 2017 verkündet. Beim zweiten Wunsch Kandidaten Valtteri Bottas ist die Lage aber schwieriger.

Renault will für 2017 mit aller Macht Piloten mit Namen. Am besten zwei. Einen hat man mit Hülkenberg nun. Bei Sergio Pérez und Carlos Sainz blitzte der französische Hersteller ab. Pérez einigte sich mit seinen mexikanischen Sponsor darauf, eine weitere Saison bei Force India dranzuhängen. «Ich wollte Stabilität.» Sainz bekam von Toro Rosso keine Freigabe. «Wir brauchen ihn selbst», sagte Helmut Marko.

Bei Nico Hülkenberg hatten die Franzosen mehr Glück. Nach fünf Jahren trennen sich die Wege des Mannes aus Emmerich und dem Force-India-Team. «Jeder bei Force India wünscht Nico alles Gute auf seinem neuen Weg. In den gemeinsamen fünf Jahren ist Nico ein toller Freund geworden. Er hat viel zu unserem Erfolg beigetragen», sagt Force-India-Besitzer Vijay Mallya.

Williams: Nur Stroll fix

«Reisende kann man nicht aufhalten. Es wäre töricht, einen Fahrer zu zwingen, wenn er nicht mehr für uns fahren will», so Sportdirektor Otmar Szafnauer. Hülkenberg kam aufgrund eines Schlupflochs aus seinem Vertrag. Er soll verspä-

tete Gehaltszahlungen erhalten haben, die den früheren Wechsel ermöglicht haben sollen.

Renault bleibt jedoch die Bremse auf dem Transfermarkt. Man will auch noch Valtteri Bottas. Und da gibt es größere Hindernisse. Williams hat die Option auf den Finnen gezogen. Doch es gibt unterschiedliche Ansichten über die Vertragsdauer. Williams pocht auf einen Zweijahresvertrag. Neben dem Neuling Lance Stroll braucht der Rennstall aus Grove eine feste Größe im Stall.

Bottas will sich aber nur ein Jahr lang binden, um Ende 2017 frei entscheiden zu können. Dann sieht man klarer, wer für das neue Reglement die besten Autos baut. Doch was wäre für Bottas so attraktiv an Renault, wo es intern drunter und drüber gehen soll und Williams 2016 deutlich hinterherfährt?

Ein Werksteam, ein sicheres Gehalt, eine Perspektive für die nächsten drei Jahre klingen verlockender als der Verbleib bei einem Rennstall, dessen Formkurve trotz der technischen Voraussetzungen deutlich nach unten zeigt.

Wehrlein nun zu Force India?

Für das Williams-Team wäre der Verlust von Bottas fatal. «Die hätten dann ein echtes Problem. Unter den Fahrern, die dann noch frei sind, fehlt ein echter Teamkapitän», sagt ein anderer Teamchef.

Alle anderen Fahrer hängen derweil im Vakuum fest, weil jeder auf die Entscheidung von Renault wartet. Felipe Nasr, Esteban Gutiérrez, Kevin Magnussen, Jolyon Palmer, Pascal Wehrlein, Esteban Ocon und

Daniil Kvyat läuft die Zeit davon. Ein freier Platz bei Williams oder Force India (wo Wehrlein nun als Favorit gilt) ist eine verlockende Alternative. Doch wer zu lange wartet, wirft sich bei seinem eigenen Team vielleicht die Tür zu.

Buemi-Comeback möglich

Es kommt auch ein bisschen auf die Mitgift an. Die Sponsoren von Bottas bringen rund fünf Millionen Dollar. Auf dem Niveau bewegt sich auch das Geld, das Jolyon Palmer aufreiben kann. Felipe Nasr hat mit bis zu zwölf Millionen Dollar das attraktivste Mitbringensel.

Für Pascal Wehrlein und Esteban Ocon kann Mercedes höchstens drei bis vier Millionen zuschießen. Esteban Gutiérrez ist nur noch mit einem Zuschuss von Ferrari vermittelbar. Kevin Magnussen und Daniil Kvyat haben außer Talent nicht viel anzubieten. Trotzdem ist die Lage nicht aussichtslos. Magnussen steht bei HaasF1 auf einer Liste, Kvyat bei Force India und Sauber.

Interessant wird es, wenn Renault sich nicht mit Wunsch Kandidat Bottas einig wird. Dann steht laut Insider-Kreisen möglicherweise sogar ein F1-Comeback des amtierenden Formel-E-Champions Sébastien Buemi zur Disposition. Der 27-jährige Schweizer würde Formel 1 und Formel E (hier ja auch bei Renault/e.dams) unter einen Hut bekommen. Und beim Toyota-Werksteam in der Langstrecken-WM (WEC) hat der ehemalige Toro-Rosso-Pilot (55 Grands Prix) für einen möglichen F1-Drive eine entsprechende Ausstiegsklausel. ♦

Ferrari

Wie zurück an die Spitze?



Zuletzt ein eher seltener Anblick: Ein Ferrari vor einem Red Bull

Vor der Saison war Ferrari der (selbst ernannte) Mercedes-Jäger und wollte die «Sterne» herausfordern. Doch der Konstrukteurs-titel ist vier Rennen vor Schluss an die Silberpfeile vergeben. Und auch mit Platz 2 wird es wohl nichts.

Doch wie konnte es überhaupt so weit kommen, dass Ferrari plötzlich nicht nur im Schatten der Weltmeister, sondern auch von Red Bull steht? Nach 17 Rennen stehen für die «Roten» 50 Punkte Rückstand auf die «Blauen» zu Buche: 235 zu 285.

Wenn man sich den Verlauf der Saison anschaut, dann ist Ferrari tatsächlich besser gestartet. Bis zum GP Russland zehrte Ferrari von seinem Vorsprung. Auf Red Bulls Spezialstrecke Barcelona herrschte Gleichstand. Dann brachte Renault sein 35-PS-Upgrade, und Ferrari geriet unter Druck. Mit einer eigenen Ausbaustufe des Motors zum GP Kanada konnte Ferrari noch einmal ausgleichen. Doch ab dem GP Österreich war der Wurm drin.

Suzuka ein Schritt nach vorn

Ferrari stagnierte beim Chassis und bei der Aerodynamik. Egal was die Ingenieure an den SF16-H schraubten, es machte ihn nicht schneller. Red Bull dagegen entwickelte seinen RB12 heimlich, still und leise weiter. Von außen nur im Detail. Aber unter der Haube reifte ein Fahrwerkstrick, den man sich von Mercedes abgekupfert hatte. Je mehr die Ingenieure über das Feintuning der Kontrolle des Rollverhaltens und der Bodentreue lernten, umso besser funktionierte die Aerodynamik. Ferrari ist auf diesem Gebiet noch weit hinterher. Man hat ein solches System nur an der Hinterachse. Red Bull vorne und hinten.

Nach den Schlapfen von Silverstone und Hockenheim begannen die Ferrari-Ingenieure, ihr Auto etwas kritischer zu sehen. Größtes Problem war der schwankende Abtrieb in lang gezogenen Kurven. Die Technikabteilung von Maranello begann, die Aerodynamik auf den Prüfstand zu stellen. Die ersten Ergebnisse sah man in Suzuka. Plötzlich konnte der Ferrari auch schnelle Kurven.

Für Ferrari war es wichtig, das Grundstapelproblem zu lösen. Es hätte das Team sonst wieder im nächsten Jahr eingeholt. Dann lieber etwas Entwicklungszeit für das 2017er-Auto opfern. Auch Red Bull betreibt im Detail noch Entwicklungsarbeit am 2016er-Auto. «Aber nur auf Gebieten, die uns auch 2017 nutzen», schränkt Teambesitzer Helmut Marko ein.

Strategie und sonstige Fehler

Ferrari hat noch andere Baustellen. Die größte ist das Reifenmanagement. Wer seine Reifen nicht einschätzen kann, macht zwangsläufig strategische Fehler. Insgesamt sieben Mal wurden 2016 schon Punkte am Kommandostand verschenkt.

Ferrari muss auch bei der Standfestigkeit aufräumen. Vier Mal wurden Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen wegen eines Getriebewechsels um fünf Startplätze zurückkomplimentiert. In Singapur startete Vettel wegen eines Aufhängungsproblems aus der letzten Reihe und wurde noch Fünfter. Zweimal blieben die Ferrari-Piloten mit Motorproblemen stehen. Dazu kommt: Vettel war viermal in Startkollisionen verwickelt.

Es gibt also einige Ansätze, die Ferrari verfolgen muss, um den eigenen Ansprüchen wieder gerecht zu werden. Dann kann man die Bullen wieder einfangen. Und vielleicht auch nach den Sternen greifen. ♦ MS/MBR



Die Schlüsselfigur im Fahrerkarussell: Sobald Bottas' Fahrerplatz für 2017 geklärt ist, geht es rund

HaasF1

Vor Heimspiel im Aufwind

Von MICHAEL SCHMIDT und MICHAEL BRÄUTIGAM

Vor dem ersten F1-Heimspiel der Teamhistorie kommen des Wochenende in Austin ist das Haas-Team im Aufwind. In Suzuka verpasste man die Punkteränge um weniger als eine Sekunde.

Romain Grosjean fehlten genauer gesagt nur 0,931 Sekunden auf den zehnten Platz. Er hatte die zwei Williams von Felipe Massa und Valtteri Bottas das halbe Rennen vor Augen, aber er hatte keine Chance, sie zu überholen. Trotz 4 km/h mehr Top-Speed. «Um das zu schaffen, hätten wir das Tempo der Force India gebraucht. Wenn du nicht 1,7 Sekunden schneller bist, kommst du in Suzuka nicht vorbei. Grosjean war eine Sekunde schneller als die Williams, aber das reicht leider nicht», erklärte Teamchef Günther Steiner.

Neuen Flügel verstanden

Das US-Team, das am kommenden Wochenende in Austin sein erstes Heimspiel in der Königsklasse feiert, landete bereits zum siebten Mal in dieser Saison auf dem undankbaren 11. Platz. Meistens war ein WM-Punkt in Sichtweite.

In Suzuka lief es für HaasF1 deutlich besser als in den letzten Rennen. Die Startplätze 7 (Grosjean) und 10 (Gutiérrez)

waren kein Zufall. «Wir sind das erste Mal den neuen Frontflügel das ganze Wochenende gefahren. In Singapur und Malaysia haben wir nur Daten gesammelt. Jetzt verstehen wir den Flügel. Er ist ein echter Schritt vorwärts», freut sich Steiner. Nur manchmal kann ein Startplatz in den Top 10 eine Strafe sein. Weil dann die Strategie festgelegt ist. Romain Grosjean und Esteban Gutiérrez muss-

«Der neue Flügel ist ein echter Schritt vorwärts.»

GÜNTHER STEINER



ten mit den weichen Reifen ins Rennen gehen. Ein Ein-Stopp-Rennen, wie es Williams praktiziert hat, kam für sie nicht infrage. Am Ende landete Williams in den Punkten und HaasF1 nicht.

Der missglückte zweite Boxenstopp von Grosjean, als er noch lange beim Team stand, ist für das Endergebnis nicht verantwortlich. Grosjean verlor 2,5 Sekunden, weil das Signal des seitlichen Notwagenhebers ausgefallen war. Deshalb sprang die Boxenampel nicht auf Grün.

Als Grosjean auf die Strecke zurückkehrte, lag er 3,9 Sekunden hinter dem Williams-Duo.

Sorgenkind Gutiérrez

«Wir haben die Lebensdauer der harten Reifen falsch eingeschätzt», sagt Grosjean. «Wir hätten früher für den letzten Stint stoppen können», so der Franzose, der seine mögliche fünfte Punkteplatzierung in Haas-Diensten somit denkbar knapp verpasste. Doch der ehemalige Renault-Zögling, der sich nach dem Rennen natürlich frustriert zeigte, liefert beständig seine Leistung.



Das Sorgenkind des Teams bleibt dagegen Esteban Gutiérrez. Der Mexikaner sorgte im Sommer mit internen verbalen Angriffen für Unmut. Diese Wogen haben sich mittlerweile geglättet, doch auf der Strecke gibt es noch immer Defizite. In Japan fuhr er bis zum ersten Boxenstopp in den Punkterängen. Kaum geriet er in den Verkehr, verlor er den Überblick. In einem Gerangel mit Carlos Sainz kreiselte Gutiérrez in der Schikane ohne Not von der Strecke.

Der Zehnte der Qualifikation landete somit nur auf Platz 20. «In der Qualifikation fährt er super. Kaum geht das Rennen los, bringt er es nicht zusammen», schüttelt Steiner den Kopf. Gutiérrez kontert: «Sainz hat etwas früh gebremst und mir die Tür zugemacht!»

Am Endergebnis änderte es nichts: Auch nach 17 Saison-GPs steht der Nordamerikaner als letzter Pilot (außer Sauber und Manor) ohne WM-Punkte da. Die er mit bereits fünf elften Plätzen auch schon einige Male denkbar knapp verpasste – zuletzt in Singapur.

Vielleicht platzt in Austin endlich der Knoten. Für Gutiérrez ist es sogar noch mehr «Heimspiel» als für sein Team. Von seinem Geburtsort Monterrey im Norden Mexikos ist es für den (in Paris lebenden) Piloten nur etwa ein Drittel des Weges, den die Haas-Truppe von Kannapolis/North Carolina bis Texas zu absolvieren hat.

Erste Punkte seit Spielberg?

Bevor es für HaasF1 zum ersten Mal vor heimischen Fans um die Wurst geht, darf man sich über ein jetzt schon gelungenes Debütjahr in der Königsklasse freuen. Technische Partnerschaft mit Ferrari hin oder her, als Neuling haben die US-Männer ihre Hausaufgaben gemacht und wurden dafür auch schon belohnt. Nach dem Auftakt in Melbourne (6.) fuhr Romain Grosjean auch in Bahrain (5.), Sotschi (8.) und zuletzt Spielberg (7.) in die Top 10.

Und gerade nach dem zuletzt gezeigten Aufwärtstrend des Teams dürfte man sich in Austin durchaus Chancen auf die ersten Punkte seit dem GP am Red Bull Ring ausrechnen. ♦

NACHRICHTEN

Regen in Barcelona beim Reifentest

Pirelli Der Reifen-Exklusiv-ausrüster spulte mit dem Mercedes-Team vergangene Woche in Barcelona weitere Tests mit den 2017er-Reifen ab. Lewis Hamilton ließ den Test aus, weil er mit Fußschmerzen nichts riskieren wollte. So absolvierten Nico Rosberg und Pascal Wehrlein die Testarbeit. Diese wurde durch teils regnerische Bedingungen aber stark behindert. Und das wiederum ist Wasser auf die Mühlen derjenigen, die auf die Vorsaisontests in Bahrain pochen (siehe letzte MSA) – allen voran Pirelli. Red-Bull-Teamchef Christian Horner hat im Sinne der Kostenersparnis dazu einen salomonischen Vorschlag gemacht: Vorsaisontests in Barcelona, die ersten (kühlen) Rennen absolvieren, eine konservative Reifenauswahl für Bahrain (24. April) treffen und dann nach dem Bahrain-GP an gleicher Stelle die «Hitze-tests» ausfahren.

Mit «nur» 25 Mio. Euro Verlust zur WM

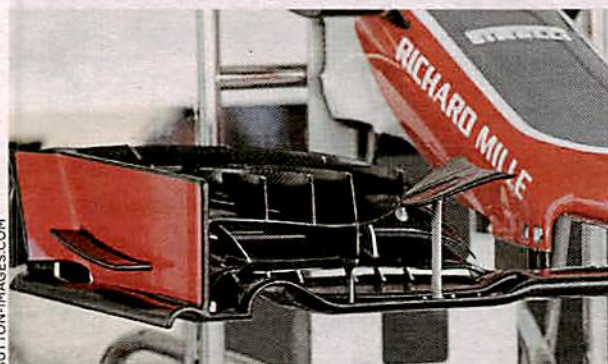
Mercedes Mit einem Defizit von 22,3 Millionen britischen Pfund (rund 25 Mio. Euro) schloss die Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. das Jahr 2015 ab. Das wurde letzte Woche bekannt. Damit machte man weniger Verlust als erwartet und hielt damit auch den Rahmen ein, den die Anteilseigner vorgaben. In den folgenden Jahren werden weitere Verbesserungen der Zahlen erwartet. Durch den Erfolg werden die Sponsorengelder weiter ansteigen. Zusätzlich bekommt man nach den zwei WM-Titeln 2014 und 2015 seit diesem Jahr deutlich höhere Zahlungen aus den Vermarktungsrechten der Formel 1 – allein hier ein Plus von rund 40 Millionen Euro gegenüber 2015.

Lauda stärkt Max den Rücken

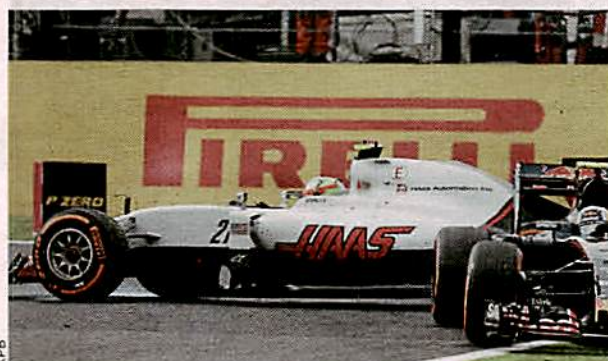
Max Verstappen Der für sein Manöver gegen Hamilton in Suzuka kritisierte Red-Bull-Pilot bekommt Rückendeckung aus dem Lager seines Widersachers. Neben Lewis Hamilton selbst (siehe S. 4) meldete sich auch Niki Lauda zu Wort: «Wenn ich der Max bin, lass ich den Lewis in der vorletzten Runde auch nicht vorbeispielen, kann sich der dreifache F1-Weltmeister nur zu gut in den Piloten hineinvorsetzen. ♦ MBR



Der Leistungsträger im Newcomer-Team: Romain Grosjean



Großer Schritt vorwärts: Der neue Frontflügel am HaasF1 VF16



Speziell im Rennen öfters neben der Spur: Sorgenkind Gutiérrez

Vorschau USA

Heiße Duelle in Texas

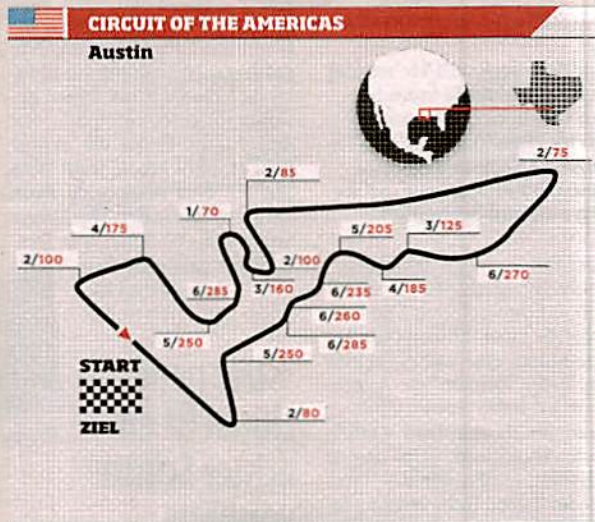


2015: Erst Silber-Duell...



...und dann Hamilton-Titel

VOLLGAS-ANTEIL	65%
GRIP-NIVEAU	Hoch
ABTRIEBSLEVEL	Hoch
BREMSEN-VERSCHEISS	Mittel
GANGWECHSEL	60 pro Runde
BENZINVERBRAUCH	2,6 Liter



Zeitplan und Statistik GP USA/Austin

Freitag, 21. Oktober

17.00-18.30 (MESZ)	1. Freies Training
21.00-22.30	2. Freies Training

Samstag, 22. Oktober

17.00-18.00	3. Freies Training
20.00-21.00	Qualifying

Sonntag, 23. Oktober

21.00-23.00	Rennen (56 Runden)
-------------	--------------------

Infos: www.circuitoftheamericas.com

Streckenlänge: 5,513 km

Renndistanz: 308,405 km

Sieger 2015:

Lewis Hamilton (GB), Mercedes W06 Hybrid, 1:50:52,703 h (= 166,888 km/h)

Pole-Position 2015:

Nico Rosberg (D), Mercedes W06 Hybrid, 1:56,824 min (= 169,886 km/h)

Schnellste Runde 2015:

Nico Rosberg (D), Mercedes W06 Hybrid, 1:40,666 min (= 197,154 km/h)

Streckenrekord: Sebastian Vettel (D), Red Bull RB8 (2012), 1:39,347 min (= 199,772 km/h)

Ergebnis 2015: 1. Hamilton, Mercedes;

2. Rosberg, Mercedes; 3. Vettel, Ferrari; 4. Verstappen, Toro Rosso; 5. Pérez, Force India; 6. Button, McLaren; 7. Sainz, Toro Rosso; 8. Maldonado, Lotus; 9. Nasr, Sauber; 10. Ricciardo, Red Bull

Boxenstopp-Strategie des Siegers 2015:

zwei Stopps - Rd. 18 (von Intermediate auf Soft), Rd. 43 (von Soft auf Soft)

Die meisten Siege: Hamilton 3

Die meisten Poles: Rosberg/Vettel je 2

Die meisten S. R.: Vettel 3


FORMULA 1 GRAND PRIX OF USA
AUSTIN - SELECTED SETS PER DRIVER

DRIVER	WHITE MEDIUM	YELLOW SOFT	RED SUPERSOFT
#44 HAMILTON	3 (●●●)	4 (●●●●)	6 (●●●●●●)
#6 ROSBERG	2 (●●)	5 (●●●●●)	6 (●●●●●●)
#5 VETTEL	1 (●)	5 (●●●●●)	7 (●●●●●●●)
#7 RAIKKONEN	1 (●)	5 (●●●●●)	7 (●●●●●●●)
#19 MASSA	2 (●●)	4 (●●●●)	7 (●●●●●●●)
#77 BOTTAS	3 (●●●)	3 (●●●)	7 (●●●●●●●)
#3 RICCIARDO	4 (●●●●)	3 (●●●)	6 (●●●●●●)
#33 VERSTAPPEN	4 (●●●●)	3 (●●●)	6 (●●●●●●)
#27 HULKENBERG	3 (●●●)	3 (●●●)	7 (●●●●●●●)
#11 PEREZ	3 (●●●)	2 (●●)	8 (●●●●●●●●)
#20 MAGNUSSEN	4 (●●●●)	3 (●●●)	6 (●●●●●●)
#30 PALMER	5 (●●●●●)	2 (●●)	6 (●●●●●●)
#26 KVIAT	3 (●●●)	3 (●●●)	7 (●●●●●●●)
#55 SAINZ	3 (●●●)	3 (●●●)	7 (●●●●●●●)
#9 ERICSSON	1 (●)	5 (●●●●●)	7 (●●●●●●●)
#12 NASR	1 (●)	5 (●●●●●)	7 (●●●●●●●)
#14 ALONSO	3 (●●●)	4 (●●●●)	6 (●●●●●●)
#22 BUTTON	3 (●●●)	4 (●●●●)	6 (●●●●●●)
#94 WEHRLEIN	3 (●●●)	5 (●●●●●)	5 (●●●●●)
#31 OCON	3 (●●●)	5 (●●●●●)	5 (●●●●●)
#8 GROSJEAN	1 (●)	5 (●●●●●)	7 (●●●●●●●)
#21 GUTIERREZ	2 (●●)	4 (●●●●)	7 (●●●●●●●)



Wahrzeichen: Aussichtsturm



2013: Vettels vorletzter RB-Sieg



2015: Vettel bejubelt Platz 3

TERMINE 2016

Formel-1-WM

20. März	GP Australien	Melbourne, 6 Uhr MEZ
3. April	GP Bahrain	Sakhir, 17 Uhr MESZ
17. April	GP China	Shanghai, 8 Uhr MESZ
1. Mai	GP Russland	Sotschi, 14 Uhr MESZ
15. Mai	GP Spanien	Barcelona, 14 Uhr MESZ
29. Mai	GP Monaco	Monte Carlo, 14 Uhr MESZ
12. Juni	GP Kanada	Montreal, 20 Uhr MESZ
19. Juni	GP Europa	Baku, 15 Uhr MESZ
3. Juli	GP Österreich	Spielberg, 14 Uhr MESZ
10. Juli	GP Großbritannien	Silverstone, 14 Uhr MESZ
24. Juli	GP Ungarn	Budapest, 14 Uhr MESZ
31. Juli	GP Deutschland	Hockenheim, 14 Uhr MESZ
28. August	GP Belgien	Spa-Francor., 14 Uhr MESZ
4. September	GP Italien	Monza, 14 Uhr MESZ
18. September	GP Singapur	Singapur, 14 Uhr MESZ
2. Oktober	GP Malaysia	Sepang, 9 Uhr MESZ
9. Oktober	GP Japan	Suzuka, 7 Uhr MESZ
23. Oktober	GP USA	Austin, 21 Uhr MESZ
30. Oktober	GP Mexiko	Mexico City, 20 Uhr MEZ
13. November	GP Brasilien	São Paulo, 17 Uhr MEZ
27. November	GP Abu Dhabi	Abu Dhabi, 14 Uhr MEZ

Formel-3-EM Hockenheim

Vizetitel für Günther

Von ANNETTE LAQUA

Lance Stroll war der Titel in der FIA Formel 3 Europa-Meisterschaft schon vor dem Finalwochenende sicher – er verabschiedete sich in Hockenheim stilschick mit einem Dreifachsieg. Doch es standen noch zwei Entscheidungen aus, und bei beiden waren Deutsche involviert.

Die letzte offene offizielle Titelentscheidung war die des besten Rookies, in die Joel Eriksson vom deutschen Team Motopark als Favorit ging. Die andere Entscheidung betraf den zweiten Platz in der Fahrerwertung, der zwar keinen offiziellen Titel beinhaltet, aber die inoffizielle Bezeichnung Vize-Europameister erlaubt. Hier war der Deutsche Maxi Günther der Fahrer mit den besten Karten.

Eriksson ließ wenig Zweifel an seinen Ambitionen erkennen und holte sich bereits am Freitag eine Pole-Position. Und spätestens mit Rang 2 im zweiten Durchgang war ihm der Titel des besten Neulings sicher. «Ich freue mich, denn es war mein Ziel, die Rookie-Meisterschaft zu gewinnen», so der Schwede.

Und auch der Kampf um den zweiten Platz der Fahrerwertung wurde in Heat zwei entschieden, wo Günther mit P8 die benötigten Punkte holte.

Podestplatz für Beckmann

Ansonsten verlief das Finalwochenende für den Deutschen eher wechselhaft. «Im zweiten Qualifying hatte ich Bremsprobleme und zudem kaum eine freie Runde.» Von den Startpositionen 10 und 17 waren Podestplätze für den Blondschof außer Reichweite. Immerhin durfte er im ersten Lauf des Finalwochenendes einen zweiten Rang bejubeln. «Meine Saison war insgesamt sehr gut, ich freue mich nun auf Macau und bin 2017 bereit für neue Herausforderungen im Motorsport.»

Auch für David Beckmann hielt das Rennwochenende auf dem Hockenheimring gute und schlechte Momente bereit. Zuerst glänzte der 16-Jährige mit der Pole-Position im ersten Qualifying, die ihm wegen einer zu geringen Höhe des Unterbodens wenig später wieder genommen wurde. Dafür war das Glück dann nach Rennen zwei auf der Seite des jüngsten Starters im Feld, der 2017 den F3-EM-Titel angreifen will: Der eigentlich drittplatzierte Callum Irott wurde wegen zu geringer Benzinmenge im Tank aus der Wertung genommen und Beckmann erbeute den dritten Rang. ♦



Der neue Vize-Europameister Günther (l.) mit Champion Stroll



Fuhr in Hockenheim in einer eigenen Liga: Dreifachsieger Stroll

FORMEL-3-EM / Resultate

Hockenheim/D: 4,574 km; Wetter/Piste: Sa bewölkt/trocken, So sonnig/trocken.

1. Lauf (23 Runden = 105,202 km, 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet).
 1. Lance Stroll (CDN/Prema) in 35:46,986 min (= 176,399 km/h); 2. Maximilian Günther (D/Prema) +6,254; 3. Nick Cassidy (NZ/Prema) +10,679; 4. Ralf Aron (EST/Prema) +12,638; 5. Sérgio Sette Câmara (BR/Motopark) +18,860; 6. Joel Eriksson (S/Motopark) +24,473; 7. George Russell (GB/Hitech) +26,933; 8. Nikita Mazepin (RUS/Hitech) +28,037; 9. Alexander Sims (GB/Hitech) +29,049; 10. Antoine Hubert (F/Van Amersfoort) +31,175; – ferner: 12. David Beckmann (D/Mücke) +33,186
2. Lauf (23 Runden = 105,202 km, 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet).
 1. Lance Stroll (CDN/Prema) in 35:50,860 min (= 176,082 km/h); 2. Joel Eriksson (S/Motopark) +4,727; 3. David Beckmann (D/Mücke) +6,793; 4. Jake Hughes (GB/Carlin) +7,466; 5. Ralf Aron (EST/Prema) +12,314; 6. George Russell (GB/Hitech) +14,881; 7. Antoine Hubert (F/Van Amersfoort) +15,601; 8. Maximilian Günther (D/Prema) +18,006; 9. Ben Barnicoat (GB/Hitech) +24,546; 10. Nikita Mazepin (RUS/Hitech) +25,423
3. Lauf (23 Runden = 105,202 km, 21 Fahrer gestartet, 18 gewertet).
 1. Lance Stroll (CDN/Prema) in 35:45,382 min (= 176,531 km/h); 2. Joel Eriksson (S/Motopark) +4,716; 3. Jake Hughes (GB/Carlin) +11,297; 4. Nick Cassidy (NZ/Prema) +13,924; 5. Alexander Sims (GB/Hitech) +16,686; 6. Sérgio Sette Câmara (BR/Motopark) +24,146; 7. Ben Barnicoat (GB/Hitech) +24,777; 8. Ralf Aron (EST/Prema) +26,447; 9. Maximilian Günther (D/Prema) +27,329; 10. Antoine Hubert (F/Van Amersfoort) +27,842; – ferner: 18. David Beckmann (D/Mücke) +1 Rd.

- Endstand nach 30 Läufen: 1. Stroll 507 Punkte; 2. Günther 322; 3. Russell 274; 4. Cassidy 254; 5. Eriksson 252; 6. Irott 226; 7. Aron 176; 8. Hubert 160; 9. Barnicoat 134; 10. Kari 129; 11. Sette Câmara 117; 12. Jensen 107; 13. Zhou 101; 14. Lorandi 96; 15. Beckmann 67; 16. Hughes 27; 17. Tvetter 26; 18. Newey 22; 19. Piquet 19; 20. Mazepin 10; 21. Maini 2; 22. Hyman 1; – Teams: 1. Prema 887; 2. Hitech 535; 3. Motopark 508; 4. Van Amersfoort 438; 5. Mücke 321; 6. Carlin 266; 7. ThreeBond 40

Internet: www.fia3europe.com

Formel E

Sieger in Not

Von ARNO WESTER

Hongkong-Auftaktsieger Sébastien Buemi (Renault e.dams) gab nach dem spektakulären Rennen offen zu, dass ihm der Ausrutscher von Nelson Piquet jr. (Nextev Nio) geholfen habe. Außerdem sei er das gesamte Rennen über absolut am Limit gefahren.

«Am Ende versagte zudem meine Rekuperation, und die Batterie überhitzte. Das Auto hätte wohl keine komplette Runde mehr überlebt», so Buemi, der zudem Dauerrivale Lucas di Grassi sowie dem Abt-Team Anerkennung zollte: «Die haben wirklich gut gearbeitet.»

Auch für den Brasilianer war es ein verrücktes Rennen, denn er hätte es nicht für möglich gehalten, vom Ende des Feldes noch bis auf P2 nach vorne fahren zu können. «Wir haben wieder bewiesen, dass wir nie aufgeben.» Die Belohnung: Im 22. Formel-E-Rennen stand Di

Grassi bereits zum 14. Mal auf dem Siegerpodium!

Für Nick Heidfeld (Mahindra) war Platz 3 ein erfreuliches Ergebnis. Sein Team habe ihn perfekt unterstützt und «in kritischen Situationen die richtigen Updates geliefert.»

Auf den Rängen 5 und 6 für Antonio Félix da Costa und Robin Frijns wusste auch das von BMW mit technischem Know-how unterstützte Andretti-Team zu überzeugen.

In die Punkteränge (P9/P10) kamen auch die beiden Venturi-Fahrer Maro Engel und Stéphane Sarrazin. Trotzdem war der amtierende FIA-GT-Weltmeister nicht ganz zufrieden: «Ehrlich gesagt, da war mehr für uns drin. Immerhin habe ich viel Erfahrung gesammelt», meinte Engel, der die Zusammenarbeit mit Technologiepartner ZF ausdrücklich lobte.

Dagegen verlief die Premiere von Jaguar alles andere als erfolgreich: Adam Carroll und Mitch Evans kamen nicht über die Ränge 12 und 18 hinaus. ♦



Erleichterter Sieger: Buemi in der Ausrollrunde nach Zitter-Finish

KOMPAKT

»» **Formel E** Im letzten Heft ist uns leider ein kleiner Fehler unterlaufen. Dort waren die Stände nach dem Saisonauftakt noch nicht aktualisiert worden. Die korrekten Stände lauten: Stand nach 1 von 12 Rennen: 1. Buemi 25 Punkte; 2. Di Grassi 18; 3. Heidfeld 15; 4. Prost 12; 5. Félix da Costa 10; 6. Frijns 8; 7. D'Ambrosio 6; 8. Turvey 4; 9. Piquet 3; 10. Engel 2; 11. Sarrazin 1; 12. Rosenqvist 1; – Teams: 1. Renault e.dams 37 Punkte; 2. Abt Schaeffler Audi Sport 18; 3. Amlin Andretti 18; 4. Mahindra 16; 5. Nextev Nio 7; 6. Faraday Future Dragon 6; 7. Venturi 3.

»» **IndyCar** Ex-Meister Sébastien Bourdais wechselt nach drei Jahren bei KV Racing/KVSH zu Dale Coyne Racing. Für dieses Team trat er bereits 2011 an. Derweil bleibt

Tony Kanaan für ein weiteres Jahr bei Ganassi. Josef Newgarden, dessen Wechsel zu Penske vorletzte Woche bekannt gegeben wurde, hat inzwischen für seinen neuen Arbeitgeber Tests absolviert – mit Pagenaud-Overall und im Castroneves-Auto.

»» **Formel 5000** Die neue Serie, die in Neuseeland und Australien im Dezember 2017 starten soll, nimmt Fahrt auf. Vergangene Woche wurde ein erster Shakedown absolviert. Am Steuer saß der australische F3-Champion Tim Macrow. Einen ersten öffentlichen Auftritt soll es Ende des Monats geben. Die «Formula Thunder 5000» soll an die glorreiche Formel 5000 und Tasman-Serie aus den 60er- und 70er-Jahren erinnern. Das Chassis stammt ursprünglich von Swift, der 5-l-V8-Motor von Ford. ♦ MBR



Endlich erster Toyota-Saisonsieg: Stéphane Sarrazin, Mike Conway und Schlussfahrer Kamui Kobayashi (v.l.)

Toyotas Heimspiel

Von ANDREW COTTON

Knapper geht's nimmer: Toyota schlug Audi beim Heimspiel in Fuji in einem wahren Krimi: Nach sechs hart umkämpften Rennstunden lagen zwischen der siegreichen Toyota-Crew und dem zweitplatzierten Audi gerade einmal 1,439 Sekunden!

Auf dem Siegerpodest warteten alle auf Toyotas Schlussfahrer Kamui Kobayashi. Doch der kleine Japaner war im Parc fermé minutenlang damit beschäftigt, die Glückwünsche nahezu aller Teammitglieder entgegenzunehmen. Man konnte in den Gesichtern ablesen, wie wichtig dieser Sieg für Toyota beim Heimspiel in Fuji war – besonders nach der unglücklichen Niederlage beim 24h-Rennen in Le Mans Mitte Juni. Dazu war es der erste Laufsieg von Toyota seit dem Saisonfinale 2014 in Bahrain – und der erste Sieg für das LMP1-Modell TS050 Hybrid, das seit Saisonbeginn 2016 zum Einsatz kommt.

Die enorme Ausgeglichenheit im Rennen zwischen Toyota und Audi war umso bestaunenswerter, als das Rennen von keiner einzigen Gelbphase unterbrochen wurde – jede Sekunde, die auf der Strecke oder in

der Box verloren ging, hätte den Rennausgang noch mal über den Haufen werfen können. Schließlich war es der knappste Zieleinlauf in der Gesamtsiegerklasse LMP1 seit Wiedereinführung der Sportwagen-WM im Jahr 2012!

Toyota mit perfekter Strategie

Was entschied den Sieg letztlich zugunsten von Toyota? Eine Kombination aus guter Reifenstrategie und einer starken sowie aggressiven Fahrweise von Schlussfahrer Kobayashi – und Zeitverlusten für Audi bei den Boxenstopps. Beim reinen Speed war Audi besser – die schnellste Rennrunde der Bayern war 0,7 Sekunden fixer als bei Toyota. Bei der Reichweite waren Toyota und auch Porsche

überlegen, sie schafften bis zu zwei Runden pro Tankfüllung mehr als Audi. Der zweitplatzierte Audi von Loïc Duval, Oliver Jarvis und Lucas di Grassi verlor gleich bei zwei Stopps Zeit, einmal weil sich das rechte Hinterrad nicht lösen ließ, ein zweites Mal, weil eine Radmutter davankullerte.

Trotzdem kompensierten sich die Vor- und Nachteile teilweise, sodass es in der letzten Rennstunde zum Showdown kam: Vor dem letzten Boxenstopp lagen die drei erstplatzierten LMP1-Autos von Audi, Toyota und Porsche innerhalb von nur elf Sekunden. Toyota tauschte beim letzten Stopp keine Reifen – der gute Reifenverschleiß ist eine der Trumpfkarten des Toyota TS050.

Kobayashi konnte über den Zeitvorteil des kürzeren letzten Stopps erstmals die Führung übernehmen und den Vorsprung gerade so über die Distanz retten. Von hinten stürmte Loïc Duval mit frischen Reifen und mehr Grip heran, teilweise sank der Vorsprung für Toyota sogar auf unter eine Sekunde.

Dazu sorgte der dichte Verkehr auf der 4,563 Kilometer langen Piste für Aha-Erlebnisse bei den Toppiloten – aber letztlich führte Kobayashi und seine Teamkollegen Stéphane Sarrazin und Mike Conway eine perfekte Rennstrategie zum Sieg. «Der Doppelstint am Ende war natürlich ein Risiko», sagte Kobayashi nach dem Sieg, «letztlich ging die Rechnung auf – aber es war sehr knapp!»

Da den LMP1-Teams in Fuji für Qualifying und Rennen nur sechs Reifensätze zur Verfügung standen, war schon vor dem Start klar, dass die Qualität und Konstanz sowie das Timing der Doppelstints den Ausschlag geben würde. Der zweitplatzierte Audi R18 absolvierte seinen Doppelstint zur Rennmitte, während Toyota diesen Joker erst am Schluss auspackte.

Audis Schlussfahrer Duval war nach seinen finalen Stints denn auch megagefrustet und gab zu, dass diese Niederlage ganz besonders wehtat.

Porsche behält WM-Führung

Der drittplatzierte Porsche 919 von Mark Webber, Brendon Hartley und Timo Bernhard wies im Ziel auch nur 17 Sekunden Rückstand auf: Webber hatte für den letzten Stint noch zwei frische Reifen, die auf der linken Fahrzeugseite aufgezogen wurden, doch offenbar war danach die Balance beim Teufel.

Das Schwesterauto von Marc Lieb, Neel Jani und Romain Dumas kam wegen Handling-Problemen nur auf Platz 5 ins Ziel, verteidigte aber die WM-Führung. In der Herstellerwertung konnte Porsche den Vorsprung sogar ausbauen, weil der zweite Audi R18 schon nach 20 Rennminuten wegen eines Hybrid-Defektes ausfiel. ♦



Audi: In Japan den Sieg erneut nur knapp verpasst



Porsche: Weiter WM-Leader

GTE-Pro Fuji

Ford nutzt die Vorteile

Von ANDREW COTTON

Das WM-Werksteam von Ford holte in Fuji mit Andy Priaux und Harry Tincknell seinen ersten Laufsieg. Ferrari haderte mit den Reifen, Aston Martin fehlte nach einer BoP-Änderung Leistung und Toppespeed.

Teamchef George Howard-Chappell war in Fuji endlich mal zufrieden: Der schlaksige Brite zeichnet für das Fahrzeugkonzept des Ford GT verantwortlich, und der Sieg beim 24h-Rennen in Le Mans hatte bewiesen, dass der GT-Renner eine Waffe ist. Was aber fehlte, war ein Sieg für das von Howard-Chappell befahlte WM-Team – denn der Le-Mans-Sieg ging auf die Kappe des IMSA-Teams von Chip Ganassi. «Es liegt an uns, die Vorteile des Ford GT auf dieser Strecke in einen Sieg umzumünzen», sagte Howard-Chappell nach dem Zeittraining, wo beide Ford die besten Rundenzeiten in der GTE-Pro-Klasse markierten.

Dreher entscheidet Ford-Duell

Olivier Pla und Stefan Mücke gingen vom besten Startplatz ins Rennen, doch schon beim Start konnte Harry Tincknell die Führung übernehmen, weil seine Startseite den besseren Grip bot. Die beiden Ford konnten sich sofort absetzen, blieben aber über das Rennen dicht bei-



Ein lupenreiner Doppelsieg für Ford: Mücke/Pla auf P2, daneben die Sieger Tincknell/Priaux (v.l.)

sammen und waren um selten mehr als wenige Sekunden getrennt. Nur einmal musste Tincknell die Führung an den Schwesterwagen abgeben, als er von einem GT-Porsche touchiert wurde. Das Rennen zwischen den Ford-Teams wurde durch einen Dreher von Olivier Pla zu Rennende entschieden.

Die Ford hatten – wie schon in Le Mans – einen klaren Performance-Vorteil: Der lange Radstand und der niedrige Schwerpunkt trugen dazu bei, dass die Long-Runs im Rennen konstanter ausfielen als bei Ferrari und Aston Martin. Weil die Stirnfläche geringer ausfällt als bei den Wettbewerbern ergaben sich auch Vorteile auf der langen, über 1,5 Kilometer führen-

den Geraden in Fuji. «Dazu hatten wir beim Reifenverschleiß Vorteile, weil wir das Set-up auf den Punkt getroffen haben», hielt Sieger Andy Priaux fest.

Die Gegner hatten in Fuji nicht viel zu melden: Ferrari-Pilot Gianmaria Bruni beklagte gleich zu Beginn des ersten Stints zu hohe Reifendrucke, daher wurde der erste Stopp vorgezogen. Als Konsequenz musste Teamkollege James Calado mit einem mageren Motor-Setting fahren, um den Nachteil des frühen Stopps zu kompensieren. Das Schwesterauto von Davide Rigon und Sam Bird klagte zur Rennmitte ebenfalls über zu hohe Reifendrucke, so verloren letztlich beide 488 GTE den Anschluss an die Ford

GT und wiesen im Ziel auf den Plätzen 3 und 4 einen Rückstand von mehr als 40 Sekunden auf.

Aston Martin klagt über BoP

Bei Aston Martin war man übel gelaunt: Eine nochmalige Reduzierung der Luftmengenbegrenzer nach dem WM-Lauf in Texas kostete Leistung, was sich negativ auf Beschleunigung und Toppespeed auswirkte. Ein größerer Gurney für den Heckflügel kostete zusätzlich Toppespeed.

«Wir kämpften mit auf den Rücken gebundenen Händen», so Werkspilot Darren Turner. Mehr als Platz 5 und 6 war nicht drin – damit verlor man die Führung in der Herstellerwertung an Ferrari. ♦

GTE-Am Fuji

Aston dominant



Sieg: Dalla Lana/Lamy/Lauda

Die Gegner sahen in Fuji kein Land gegen sie: Das Aston-Martin-Trio Paul Dalla Lana, Matthias Lauda und Pedro Lamy steuerte seinen Vantage V8 in der GTE-Am-Klasse in Japan zu einem drückend überlegenen Sieg – bereits zur Rennhalbezeit hatte die drei Dominatoren alle anderen Gegner in ihrer Klasse überbunden.

Trotzdem liegen sie in der Fahrerwertung immer noch 33 Punkte hinter der Ferrari-Crew Emmanuel Collard, François Perrodo und Rui Aguas, die in Fuji Platz 2 belegte. Bei den letzten beiden Rennen sind noch 52 Punkte zu vergeben.

«Es war schön, ein weiteres Mal zu siegen», so Lamy nach dem Rennen, «aber für die Meisterschaft wird es jetzt trotzdem sehr hart. Wenn die Ferrari-Piloten keine Fehler machen, dann wird es sehr schwer, sie noch abzufangen.» ♦ AC

LMP2 Fuji

G-Drive gewinnt den Thriller

G-Drive-Pilot Will Stevens verteidigte in den Schlussminuten des WM-Laufs in Fuji die Führung vor RGR-Morand-Pilot Bruno Senna.

Mehr Spannung ging wirklich nicht: In Fuji übertrumpften die LMP2-Piloten sogar die berühmten Kampföhne aus der LMP1-Klasse – der Zieleinlauf war noch knapper! Will Stevens rettete seine knappe Führung für das G-Drive-Team ins Ziel, sein direkter Gegner, Bruno Senna vom RGR-Morand-Team, musste sich um nur 1,398 Sekunden geschlagen geben!

Und das kam so: Wie in der LMP1-Klasse entschied die Reifenstrategie beim allerletzten Stopp das Rennen. Der Brite Will Stevens, der René Rast wegen dessen DTM-Verpflichtung ersetzte, ließ beim letzten Stopp

frische Reifen aufziehen, während Gegenspieler Bruno Senna auf einen Wechsel der Pneu verzichtete. Doch anders als in der LMP1-Klasse waren die frischen Reifen in der LMP2 der Joker: Zwar führte Senna nach dem kürzeren letzten Stopp, doch Stevens fuhr die Lücke zu.

Ein erstes Überholmanöver von Stevens führte dazu, dass der Brite die Position wieder an Senna abtreten musste, denn er hatte auf der Zielgeraden mit allen vier Rädern die weiße Linie überquert, um Senna zu kassieren. Vier Runden vor Schluss konnte Stevens Senna erneut

auf der langen Geraden überholen – aber diesmal reglements-konform. Senna konnte auf seinen alten Reifen nicht mehr dagegenhalten – und musste sich mit Platz 2 begnügen.

Alpine verteidigt WM-Führung

Das in der Fahrerwertung führende Alpine-Signatech-Trio kam auf dem dritten Platz ins Ziel: Nicolas Lapierre, Stéphane Richelmi und Gustavo Menezes wählten eine andere Strategie als die erstplatzierten LMP2-Teams, sparten Sprit und versuchten so, mit einem Stopp weniger auszukommen. Die Rechnung ging zwar nicht ganz auf, jedoch verloren sie nur drei Punkte auf ihre schärfsten Widersacher in der LMP2-Fahrerwertung – und könnten damit bereits beim nächsten WM-lauf in Shanghai den Titel einfahren. ♦ AC



Am Ende lag man nur denkbar knapp vorn: G-Drive-Oreca

KOMPAKT

»» Mark Webber hat in Fuji angekündigt, dass er seine aktive Karriere am Ende der Saison 2016 beenden wird. Damit wird der amtierende LMP1-Weltmeister und Porsche-Werksfahrer Mitte November in Bahrain sein letztes Rennen in einem LMP1-Auto bestreiten. «Seit Mai 2016 habe ich mir oft die Frage gestellt, ob ich weitermachen soll – jetzt ist meine Entscheidung gefallen. Wenn man in diesem Sport nicht mehr motiviert ist, immer 100 Prozent zu geben, dann macht es Sinn, jetzt aufzuhören.» Webber schließt aus, dass er in Zukunft bei GT-Rennen an den Start geht, stattdessen will er sich auf seinen Job als Porsche-Markenschafter konzentrieren. Favoriten für seine Cockpit-Nachfolge gibt es auch schon (siehe S. 3). ♦ AC

LANGSTRECKEN-WM / Resultate

Fuji (J), 16. Oktober 2016; 7. von 9 Läufen zur Langstrecken-Weltmeisterschaft; 6 Stunden; 1 Runde à 4,563 km
32 Teams gestartet, 30 gewertet, Wetter/Strecke: bewölkt/trocken; bis 21 Grad Luft-, 20 Grad Streckentemperatur

Platz	Klasse (MJ)	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Reifen	Distanz/Rückstand
1.	LMP1-H (8)	6	Sarrazin/Conway/Kobayashi	Toyota Gazoo Racing/Toyota TS050 – Hybrid	Michelin	244 Runden
2.	LMP1-H (6)	8	Di Grassi/Duval/Jarvis	Audi Sport Team Joest/Audi R18	Michelin	+1,439 sec.
3.	LMP1-H (8)	1	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+17,339
4.	LMP1-H (8)	5	Davidson/Buemi/Nakajima	Toyota Gazoo Racing/Toyota TS050 – Hybrid	Michelin	+53,779
5.	LMP1-H (8)	2	Dumas/Jani/Lieb	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+1 Runde
6.	LMP1	13	Tuscher/Kraihamer/Imperatori	Rebellion Racing/Rebellion R-One – AER	Dunlop	+15 Runden
7.	LMP2	26	Rusinov/Brundle/Stevens	G-Drive Racing/Oreca 05 – Nissan	Dunlop	+21 Runden
8.	LMP2	43	Gonzalez/Albuquerque/Senna	RGR Sport by Morand/Ligier JS P2 – Nissan	Dunlop	+21 Runden
9.	LMP2	36	Menezes/Lapierre/Richelmi	Signatech Alpine/Alpine A460 – Nissan	Dunlop	+21 Runden
10.	LMP2	30	Giovinazzi/van der Garde/Gelael	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 – Nissan	Dunlop	+21 Runden
11.	LMP2	31	Dalziel/Derani/Cumming	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 – Nissan	Dunlop	+22 Runden
12.	LMP2	42	Kane/Williamson	Strakka Racing/Gibson 0155 – Nissan	Dunlop	+22 Runden
13.	LMP2	44	Rao/Bradley/Merhi	Manor/Oreca 05 – Nissan	Dunlop	+22 Runden
14.	LMP2	27	Minassian/Mediani/Aleshin	SMP Racing/BR01 – Nissan	Dunlop	+22 Runden
15.	LMP2	35	Cheng/Tung/Chatin	Baxi DC Racing Alpine/Alpine A460 – Nissan	Dunlop	+23 Runden
16.	LMP2	37	Petrov/Ladygin/Shaytar	SMP Racing/BR01 – Nissan	Dunlop	+24 Runden
17.	GTE-Pro	67	Priaulx/Tincknell	Ford Chip Ganassi Racing UK/Ford GT	Michelin	+32 Runden
18.	GTE-Pro	66	Mücke/Pla	Ford Chip Ganassi Racing UK/Ford GT	Michelin	+32 Runden
19.	GTE-Pro	51	Bruni/Calado	AF Corse/Ferrari 488 GTE	Michelin	+32 Runden
20.	GTE-Pro	71	Rigon/Bird	AF Corse/Ferrari 488 GTE	Michelin	+32 Runden
21.	GTE-Pro	95	Thiim/Sørensen	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage	Dunlop	+33 Runden
22.	GTE-Pro	97	Stanaway/Turner	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage	Dunlop	+33 Runden
23.	GTE-Pro	77	Lietz/Christensen	Dempsey-Proton Racing/Porsche 911 RSR (2016)	Michelin	+34 Runden
24.	GTE-Am	98	Dalla Lana/Lamy/Lauda	Aston Martin Racing/Aston Martin V8 Vantage	Michelin	+36 Runden
25.	GTE-Am	83	Perrodo/Collard/Aguias	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+37 Runden
26.	GTE-Am	78	Ried/Henzler/Camathias	KCMG/Porsche 911 RSR	Michelin	+38 Runden
27.	GTE-Am	86	Wainwright/Carroll/Barker	Gulf Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+39 Runden
28.	GTE-Am	88	Al Qubaisi/Heinemeier-Hansson/Long	Abu Dhabi-Proton Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+44 Runden
29.	LMP2	45	Graves/Lynn/Nakano	Greaves/Gibson 0155 – Nissan	Dunlop	+54 Runden
30.	GTE-Am	50	Yamagishi/Ragues/Taylor	Larbre Compétition/Chevrolet Corvette C7	Michelin	+97 Runden
Nicht klassiert:						
	LMP1	4	Trummer/Webb/Kaffer	ByKolles Racing Team/CLM P1/01 – AER	Dunlop	+165 Runden
	LMP1-H (6)	7	Fässler/Lotterer/Tréluyer	Audi Sport Team Joest/Audi R18	Michelin	+208 Runden

Schnellste Runde: Duval (Audi), Runde 212, 1:24,645 (= 194,1 km/h)

Nächstes Rennen: 6. November, Shanghai (RC)

Internet: www.fiawec.com



STRECKE

Fuji



Rebellion: Vorzeitig Meister bei den LMP1-Privatteams

QUALIFYING

LMP1	Durchschnittszeit	LMP2	Durchschnittszeit	GTE-Pro	Durchschnittszeit	GTE-Am	Durchschnittszeit
1. Audi R18 (#8)	1:23,570	1. G-Drive/Oreca (#26)	1:31,698	1. Ganassi UK/Ford (#66)	1:37,681	1. Aston Martin Racing (#98)	1:39,490
2. Porsche 919 Hybrid (#1)	1:23,595	2. Signatech/Alpine (#36)	1:31,919	2. Ganassi UK/Ford (#67)	1:37,725	2. Larbre/Corvette (#50)	1:39,863
3. Toyota TS 050 Hybrid (#5)	1:23,739	3. ESM/Ligier (#30)	1:31,945	3. AF Corse/Ferrari (#71)	1:38,010	3. AF Corse/Ferrari (#83)	1:39,956
4. Toyota TS 050 Hybrid (#6)	1:23,781	4. Strakka/Gibson (#42)	1:32,007	4. AF Corse/Ferrari (#51)	1:38,103	4. A. D.-Proton/Porsche (#88)	1:40,587
5. Audi R18 (#7)	1:23,856	5. RGR Morand/Ligier (#43)	1:32,128	5. Aston Martin Racing (#95)	1:38,175	5. KCMG/Porsche (#78)	1:40,834
6. Porsche 919 Hybrid (#1)	1:24,134	6. Manor/Oreca (#44)	1:32,214	6. Aston Martin Racing (#97)	1:38,442	6. Gulf Racing/Porsche (#86)	1:41,734
7. Rebellion R-One (#13)	1:28,837	7. Manor/Oreca (#45)	1:32,536				
8. ByKolles/CLM P1/01 (#4)	1:29,827	8. ESM/Ligier (#31)	1:32,932				
		9. SMP Racing/BR01 (#37)	1:33,046				
		10. SMP Racing/BR01 (#27)	1:33,133				
		11. Baxi DC/Alpine (#35)	1:33,472				
		7. D.-Proton/Porsche (#77)	1:38,910				

WM-STÄNDE WEC

Fahrer LMP	
1. Marc Lieb	140
Neel Jani	140
Romain Dumas	140
4. Kamui Kobayashi	117
Mike Conway	117
Stéphane Sarrazin	117
7. Loïc Duval	111,5
Lucas di Grassi	111,5
Oliver Jarvis	111,5
10. Brendon Hartley	93,5
Mark Webber	93,5
Timo Bernhard	93,5
13. André Lotterer	78
Marcel Fässler	78
15. Alexandre Imperatori	60
Dominik Kraihamer	60
Mathéo Tuscher	60
18. Gustavo Menezes	46
Nicolas Lapierre	46
Stéphane Richelmi	46
21. Benoît Tréluyer	44

Hersteller LMP	
1. Porsche	263
2. Audi	204
3. Toyota	174

Privatteams LMP1	
1. Rebellion Racing (#13)	150
2. Rebellion Racing (#12)	104
3. ByKolles Racing Team (#4)	66

Teams LMP2	
1. Signatech Alpine (#36)	171
2. RGR Sport by Morand (#43)	136
3. G-Drive Racing (#26)	114
4. Extr. Speed Motorsport (#31)	94
5. Strakka Racing (#42)	66

Fahrer GT	
1. Marco Sørensen	119
Nicki Thiim	119
3. Davide Rigon	109
Sam Bird	109
5. Darren Turner	104
6. Gianmaria Bruni	95
James Calado	95
8. Oliver Pla	92
Stefan Mücke	92
10. Richie Stanaway	88
11. Andy Priaulx	79,5
Harry Tincknell	79,5
13. Billy Johnson	60
14. Michael Christensen	60
Richard Lietz	60
16. Fernando Rees	55
17. Marino Franchitti	54,5
18. Emmanuel Collard	50,5
François Perrodo	50,5
Rui Aguias	50,5

Hersteller GT	
1. Ferrari	236
2. Aston Martin	233
3. Ford	177,5
4. Porsche	103

Teams GTE-Pro	
1. Aston Martin Racing (#95)	119
2. AF Corse (#71)	109
3. Ford Chip Ganassi UK (#66)	103
4. Ford Chip Ganassi UK (#67)	103
5. Aston Martin Racing (#97)	98

Teams GTE-Am	
1. AF Corse (#83)	155
2. Aston Martin Racing (#98)	122
3. Abu Dhabi-Proton (#88)	114
4. Larbre Compétition (#50)	92
5. KCMG (#78)	92

24h Series - 24h Brünn

Heimspiel dominiert

Von MARTIN BERRANG

Das 24h-Rennen in Brünn endete mit einem mehr als ungefährdeten Heimsieg von Jiri Pisarik, Josef Král, Peter Kox und Tom Onslow-Cole im Ferrari 488 GT3 der Scuderia Praha. Hofor-Truppe verpasst den Titel.

Nach der Absage der 12h von Meppen vor wenigen Wochen wegen einer zu geringen Starteranzahl musste der Serienveranstalter Creventic auch für sein Finale in Brünn mit lediglich 29 Nennungen und letztlich 26 Startern für das erste 24h-Rennen in Tschechien überhaupt zufrieden sein. Die nachträgliche Verdopplung der Renndistanz, das erwartbare herbstliche Wetter sowie die aufgebrauchten Budgets hatten viele Teams offenbar davon abgehalten, beim sogenannten «Epilog» in Brünn anzutreten.

Auch mit einem überschaubaren Feld wurde zumindest in der ersten Rennhälfte richtig spannender Motorsport geboten. Über die halbe Distanz lieferten sich der von der Pole gestartete Grasser Racing-Lamborghini Huracán, der später siegreiche Praha-Ferrari und auch der Herberth-Porsche 911 GT3R zunächst einen richtig



Nach anfänglichem Kampf am Ende ganz klarer (Heim-)Sieger: Scuderia-Praha-Ferrari von Pisarik/Král/Kox/Onslow-Cole

guten Fight. Da die Punkte bereits nach der ursprünglich angesetzten Distanz von 12h und nicht erst am Ende vergeben wurden, nahmen einige Teams ihre Autos um Mitternacht aus dem Rennen.

Titel an Peugeot-Team

Das galt auch für die dreimaligen Saisonsieger Ralf Bohn und Daniel Allemann sowie Alfred und Robert Renauer im Herberth-Porsche. In der Nacht erwischte es dann auch den

führenden Huracán. Über eine Stunde verbrachte der Lambo des Trios von Rolf Ineichen, Adrian Amstutz und Andrea Caldarelli wegen Getriebeproblemen in den Boxen. Danach war der Dampf raus und die späteren Sieger konnten ihren Triumph ganz entspannt heimfahren. Am Ende betrug ihr Vorsprung satte 38 Runden.

Platz 2 holten sich Christiaan Frankenhou, Kenneth Heyer, Roland Eggmann sowie Michael und Chantal Kroll im Mercedes

SLS AMG GT3 von Hofor Racing. Das Podium vervollständigten Lubomir Jakubik, Dusan Palcr, Luis Scarpaccio, Matteo Cressoni und Gregor Zsigo im Ferrari 458 Challenge von RPD Racing.

Trotz des zweiten Platzes wurde die Hofor-Truppe nur Vizemeister, denn zum Wertungszeitpunkt um Mitternacht waren die Schweizer nur Vierte. Der Titel ging stattdessen an Guillaume Roman/Stéphane Ventaja im Peugeot 208 des

Altran Teams, die sich das Rennen ganz geschenkt hatten.

Einen Klassensieg gab es aus deutschsprachiger Sicht noch für das österreichische Team MSG Motorsport zu bejubeln. In der 991-Klasse gewannen Nico Rindlisbacher, Hendrik Still, Paul Scheuschner und Joachim Bölting mit ihrem Porsche 911 GT3 Cup. In der SP3-Klasse verpasste der KTM X-Bow GT4 des deutschen Teams CCS Racing nur um eine Runde den Klassenerfolg. ♦

European Le Mans Series - Vorschau Estoril

Noch viel drin im Titelkampf

Am Wochenende findet das ELMS-Finale in Estoril statt. Auf der Ex-F1-Strecke in Portugal werden noch die Meister in der LMP2- und GTE-Klasse gesucht.

Ausgerechnet in der zahlenmäßig am stärksten besetzten Klasse ist die Messe aber bereits gelesen. In der LMP3-Kategorie reichte den dreifachen Saisonsiegern Alex Brundle, Mike Gueuch und Chris England ein zweiter Platz in Spa, um sich und dem Team United Autosports den Titel zu sichern. Das sowohl in Spa als auch zuvor in Le Castellet siegreiche Team Graff Racing kämpft nun noch gegen die Duquaine-Mannschaft um den Vizetitel.

Auch darüber hinaus verspricht das Rennen der kleineren Prototypen-Klasse viel Spannung. Mit 19 Autos stellt man rund die Hälfte des 37

Fahrzeuge starken Feldes, welches für Estoril genannt ist.

Auch in der GTE-Klasse hätte der Meisterschaftskampf längst entschieden sein können, denn am JMW-Ferrari von Andrea Bertolini, Rory Butcher und Robert Smith führte auf der Strecke nur einmal ein Weg vorbei – als man nämlich ausgerechnet beim Ferrari-«Heimspiel» in Imola Zweiter wurde. Aber: Beim Saisonauftakt in Silverstone, wo man beim britischen Team schon den Sieg gefeiert hatte, flog man wegen eines nicht reglementkonformen Frontsplitters aus der Wertung.

Deutscher mit Mini-Titelchance

Nach dem Rennen in Imola ist man jedoch unbesiegt geblieben: Spielberg, Le Castellet und Spa brachten volle Punkte, so dass man vor dem Finale 20 Zähler vor den ärgsten Verfolgern liegt. Alex McDowall, Dar-

ren Turner und Andrew Howard, die den Auftakt-Sieg erlitten, sind dabei die letzten verbliebenen Rivalen im Titelkampf.

Auch in der ELMS-Topklasse (LMP2) sieht es für die Tabellenführer gut aus. Die dreifachen Saisonsieger Pierre Thiriet und Mathias Beche (diesmal wieder unterstützt von Ryo Hirakawa) bringen 13 Punkte Vorsprung auf die Auftaktsieger Giedo van der Garde/Harry Tincknell/Simon Dolan mit zum Finale. Den Leadern würde ein dritter Platz also sicher zum Titelgewinn reichen.

Nur noch Außenseiterchancen haben Andreas Wirth und Stefano Coletti, die in Estoril wie schon in Spa von Vitaly Petrov verstärkt werden. Mit 22 Punkten Rückstand muss aber auf jeden Fall der erste Saisonsieg her, während die aktuellen Tabellenführer praktisch leer ausgehen müssten. ♦ MBR



Noch kleine Titelchance: SMP-BR01 von Andreas Wirth und Co.



Klarer Favorit in der GTE-Klasse: Ferrari von JMW Motorsport

Hockenheim II

Mega-Marco 2



Der Champion-Moment: Wittmann überquert als Vierter des letzten Saisonrennens die Ziellinie und darf kurze Zeit später die Meister-Trophäe in die Luft recken (kl. Foto)

Von CLAUD MÜHLBERGER
und ARNO WESTER

Im mit Spannung erwarteten Finale fiel die Entscheidung zugunsten von BMW-Pilot Marco Wittmann erst im allerletzten Rennen! Audi-Rivale Edoardo Mortara fehlten am Ende lediglich vier Punkte.

Zuvor haderte Mortara ein bisschen mit dem Schicksal: «Jaja, ich habe einige Punkte verloren.» So richtig ins Detail gehen wollte der Italo-Schweizer aus Rücksicht auf seinen Noch-Arbeitgeber Audi aber nicht. 2017 wird der Genfer – wie MSA schon vor fünf Wochen exklusiv berichtet hat – einen Mercedes in der DTM chauffieren!

Mortara sprach von 16 bis 20 Punkten, die ihm durch die Lappen gegangen seien. Zweimal war er das «Opfer» einer Teamorder zugunsten von Jamie Green. In Zandvoort wurden Mortara zudem mindestens acht Zähler «gestohlen», weil er von der Rennleitung wegen eines vermeintlichen Tempodelikts in einer Slow-Zone eine Durchfahrtsstrafe erhalten hatte.

Und in Spielberg brachte er sich selbst um die Früchte seiner Arbeit, als er beim Kampf

um P4 in eine Kollision mit António Félix da Costa verwickelt war – und punktlos blieb.

Die Ausgangslage vor den beiden Finalläufen sprach für Spitzenreiter Wittmann. Der Franke hatte trotz seiner Budapest-Disqualifikation immer noch 14 Punkte Vorsprung. So kam es zu einem der spannendsten Finalrennen der jüngeren DTM-Geschichte. Denn zum ersten Mal seit 2012, als sich BMW-Mann Bruno Spengler den Titel sicherte, fiel die Entscheidung erst im letzten Rennen.

Wittmann cool zum Titel

Im Training konnte Mortara das geplante Programm wegen einer Schraube nicht durchziehen. Nach emsigem Suchen fanden die «Äbte» die banale Ursache: Die mysteriöse Schraube hatte sich in der Pedalbox verklemmt. Trotzdem sicherte sich Mortara nervenstark den achten Startplatz. Der Hobby-Kampfsportler nahm das Messer zwischen die Zähne und knöpfte sich die Gegner fast im Minutentakt vor: Dabei konnte sich das BMW-Trio Timo Glock, Augusto Farfus und Tom Blomqvist nicht lange wehren. Auch, weil sie ihr Pulver in Form von Klappflügelaktivierungen (DRS) schon arg früh verschossen

hatten. Die Taktik-Abteilung der Münchner verdiente sich dabei keine Bestnoten.

So wurde Mortara nach starker kämpferischer Leistung zwar Dritter. Aber: Im Titelkampf verlor er trotzdem an Boden, weil sich Wittmann mit der von ihm gewohnten Coolness um zwei Plätze verbessert und hinter Überraschungssieger Miguel Molina im Audi P2 belegt hatte. So ging Wittmann mit 17 Punkten Vorsprung ins Finale, in dem ihm bei einem Erfolg von Mortara schon P5 zum Titelgewinn gereicht hätte.

Was kaum jemand für möglich gehalten hatte, trat ein: Mortara startete zwar nur als Sechster, aber bereits nach 16 Runden lag er in Führung. Begünstigt wurde das durch den Umstand, dass Spitzenreiter Gary Paffett (Mercedes) nach einem Rempler gegen den Schnitzer-BMW von Pole-Setter António Félix da Costa von der Rennleitung zu einer Durchfahrtsstrafe verdonnert wurde. Dadurch ging Wittmann kurzfristig sogar in Führung, er konnte oder wollte den Platz an der Sonne aber nicht verteidigen. Deshalb ließ er Mortara kampfflos passieren – eine erneut clevere Entscheidung des RMG-Fahrers, der vier Punkte Vorsprung ins Ziel rettete.

Noch vor der Siegerehrung wurde Wittmann mit einer unangenehmen Frage konfrontiert: Weil BMW vor der Saison zwei Zugeständnisse (einen 50 mm breiteren Heckflügel und 7,5 kg Gewichtserleichterung) erhalten hatte, wollte ARD-Reporter Claus Lufen wissen: «Fühlen Sie sich denn als würdiger Meister?» Der neue Champion antwortete schlagfertig: «Ich finde es schade, dass diese Frage jetzt kommt.» Dann stellte er unter Beweis, wie viel Selbstbewusstsein er inzwischen besitzt. «Ich bin der einzige BMW-Fahrer, der in der Tabelle weit vorne liegt», betonte Wittmann: «Es lag also nicht am Auto. Ich habe einen guten Job gemacht.» 206 Punkte sammelte Wittmann in den 18 Saisonrennen mit der «Eichhörnchen-Taktik», die ihm angedichtet wird. Tom Blomqvist, der zweitbeste Fahrer aus dem weißblauen Lager, holte dagegen als Tabellen-Sechster lediglich 113 Zähler.

Kaum Schützenhilfe nötig

Anders als in seinem 2014er-Meisterjahr, als er noch von der Stallregie zu seinen Gunsten



profitierte, war Wittmann in diesem Jahr kaum auf die Hilfsbereitschaft seiner geschätzten Markenkollegen angewiesen. Er erzielte drei Siege und verfehlte nur dreimal die Punkteränge. Dagegen gewann Mortara zwar fünf Rennen, musste aber auch ebenso viele Nullrunden in Kauf nehmen. Insofern war Wittmanns Titel ein Produkt aus Coolness, Konstanz, Zuverlässigkeit sowie perfekter Teamtaktik.

«Der BMW ist eigentlich kein DTM-Auto, sondern ein DTM-Plus-Auto», hatte Mortara in einem dpa-Interview gelästert. Audi feierte trotzdem zehn Siege in 18 Rennen. Je viermal waren Mercedes und BMW erfolgreich. Von einem Performance-Vorteil des M4 kann also keine Rede sein. ♦



Gekämpft, gewonnen und doch geschlagen: Edoardo Mortara



Samstags-Sieger Miguel Molina



Sonntags-Podium: Paul di Resta



Nummer 1 statt Startnummer 11: Meister-Banner für Wittmann

NACHGEHAKT BEI Marco Wittmann

(26/D). Der Franke ist mit 26 Jahren und 327 Tagen der jüngste DTM-Champion, der sich bereits zum zweiten Mal den Titel gesichert hat.



Von ARNO WESTER

? Zweimaliger DTM-Champion – Wie hört sich das an? Fantastisch! Dass es mir gelungen ist, als erster BMW Fahrer zwei DTM-Titel zu gewinnen, ist ein großartiges Gefühl. Mit dem Erfolg habe ich bewiesen, dass der Titel 2014 keine Eintagsfliege war.

? Was war der Schlüssel zum Erfolg in Hockenheim? Ich bin einfach cool geblieben, so wie über die gesamte Saison. Edoardo Mortara war ein harter Gegner. Auch er hätte den Titel verdient gehabt. Vielleicht war ich diese Saison auch etwas cleverer. Am Ende war es knapp, aber ich denke verdient.

? Welcher Titel war härter erkämpft? Ich musste

2014 genauso hart für den Erfolg kämpfen wie in diesem Jahr. Die Konkurrenz hat es mir sicher nicht leichtgemacht.

? Was denkst du über deinen Rivalen Edo Mortara? Ich habe großen Respekt vor ihm und seiner Leistung. Er ist ein fantastischer Fahrer und ein cooler Typ. Edo hat gekämpft wie ein Löwe und an diesem Wochenende alles getan, um sein Glück zu erzwingen.

? Bei wem möchtest du dich besonders bedanken? Meinen Jungs vom BMW Team RMG und allen bei BMW Motorsport. Ich fühle mich unheimlich wohl und weiß, dass mich alle zu 100 Prozent unterstützen. Als Fahrer bist du nichts ohne dein Team. Wir gewinnen und verlieren zusammen.

Timo Scheider

Ex-Champ geht

Von ARNO WESTER

Am Samstagabend gab es einen Paukenschlag, den nicht einmal Insider so erwartet hatten: Der zweimalige DTM-Champion Timo Scheider verkündete in einer kurzfristig anberaumten Pressekonferenz seinen Rücktritt aus der DTM – einen Tag später!

Scheider war am vergangenen Mittwoch zu einem Gespräch in die Audi-Sport-Zentrale nach Neuburg gebeten worden. Dort wollte ihm Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich persönlich das Ende seiner DTM-Karriere mitteilen. Weil sich der 37-Jährige bei seinem Audi Sport Team Phoenix auf das DTM-Wochenende in Hockenheim vorbereitete und Ullrich am Donnerstag zum WEC-Rennen nach Fuji/Japan reiste, kam es zu dem geplanten Treffen aber nicht. Stattdessen wurde Scheider die unerfreuliche Nachricht telefonisch mitgeteilt, wofür er aus nachvollziehbaren Gründen wenig Verständnis hatte.

«16 Jahre DTM – das ist eine Zeit, die viele Emotionen gekostet hat. Es ist ein Moment in meinem Leben gekommen, der



DTM-Abschied unter Tränen: Scheider auf der PK am Samstag

sehr schwierig ist», sagte Scheider mit stockender Stimme und unter Tränen: «Ich hätte das gerne anders vorbereitet und zelebriert. Aber leider ist das alles sehr kurzfristig passiert.»

180 Rennen, zwei Meistertitel

Seine persönliche Verabschiedung ging allen Anwesenden bei der PK unter die Haut – Gänsehaut pur! Er bedankte sich bei der Audi-Familie, deren Chefs ebenso fehlten wie einige Verantwortliche der DTM-Dachorganisation ITR. Dabei

hat Scheider der Serie seinen Stempel aufgedrückt. In 180 DTM-Meisterschaftsläufen hat der frühere Opel- und aktuelle Audi-Werksfahrer sieben Siege, elf Pole-Positions und 24 Podiumsplätze erzielt. 2009 konnte Scheider als zweiter DTM-Fahrer nach Bernd Schneider (2001) seinen Titel verteidigen.

Der Fahrer des Audi Sport Team Phoenix hätte einen besseren Abgang verdient gehabt. Es hätte keine optimale Lösung gegeben, versicherte dagegen DTM-Leiter Dieter Gass. ♦

KOMPAKT

»» **Audi 1** Obwohl Audi – wie schon im vergangenen Jahr (9) – auch dieses Jahr die meisten Saisonsiege (10) feierte, ging der Fahrertitel wieder nicht nach Ingolstadt. Als «Trostpreis» gab es trotzdem Grund zum Feiern: Zum dritten Mal nach 2004 und 2014 gewann die seit 2014 in Neuburg an der Donau ansässige Rennabteilung die Herstellerwertung.

»» **Audi 2** Auch in der Teamwertung ging der Titel – hier bereits zum vierten Mal nach 2004, 2007 und 2011 – an das Audi Sport Team Abt Sportsline mit Edoardo Mortara, Mattias Ekström sowie Mike Rockenfeller, der den neuen Rallycross-Weltmeister Ekström (Berichte auf S. 24) beim Finale in Hockenheim vertrat. Die erfolgreiche Mannschaft aus Kempten im Allgäu hat die letzten fünf DTM-Rennen auf dem Nürburgring, dem Hungaroring in Budapest und dem Hockenheimring

gewonnen und dabei die DTM-Siege 50 bis 54 erzielt!

»» **Marco Wittmann** Der frisch gekürte Zweifach-Meister ist der erste BMW-Fahrer, der zweimal die DTM-Fahrerwertung gewinnen konnte. Außer dem Franken ist es noch nie einem Fahrer gelungen, in seinem vierten DTM-Jahr schon den zweiten Titel zu erringen. Nur Rekordchampion Bernd Schneider (5) und «König» Klaus Ludwig (3) haben noch mehr Fahrertitel gewonnen als Wittmann.

»» **Pole-Position** Beim Saisonfinale in Hockenheim fuhr António Félix da Costa im Schnitzer-BMW M4 an seinem (zumindest vorerst) letzten DTM-Rennwochenende zweimal auf die Pole-Position. Dieses Kunststück haben zuvor in dieser Saison bereits Lucas Auer (Mercedes) auf dem Nürburgring sowie Edoardo Mortara (Audi) auf dem Hungaroring geschafft. ♦ AW

2017

Entscheide stehen an

Bezüglich der Saison 2017 gab es in Hockenheim kaum Neuigkeiten: Fakt ist lediglich, dass die ARD mit dem «Ersten» und dem Einsfestival-Nachfolger «ONE» wieder von allen 18 Rennen und Qualifyings live berichten werden. Eine entsprechende Ausstiegsklausel, die die DTM-Dachorganisation ITR, aber auch die ARD bis zum 30. September 2016 ohne Angabe von Gründen hätten ziehen können, wurde nicht in Anspruch genommen.

Ein ARD-Wunsch könnte 2017 in Erfüllung gehen: Zwei Rennen über die gleiche Distanz und wie bisher mit der gleichen Punktevergabe! Will heißen: 60 Minuten plus eine vollständige Runde sowie ein vorgeschriebener Boxenstopp, bei dem die Reifen gewechselt werden müssen. Auf der nächsten ITR-Klausurtagung sollen weitere Entscheidungen (u.a. Anzahl der Autos, Motor und Reifentyp) getroffen werden. ♦ AW

DTM

STRECKE

Hockenheim



Höhepunkte Rennen 1 (Samstag)

Start: Molina erwischt den besten Start und biegt als Führender in Kurve 1 ein.
1. Runde: Hartes Duell um P7 zwischen Mortara und Glock, zunächst pro Glock.
3. Runde: Top 3 sind Molina vor den BMWs von Félix da Costa und Wittmann.
5. Runde: Mortara immer noch hinter Glock.
7. Runde: Wittmann geht an Félix da Costa vorbei und ist jetzt Zweiter.
15. Runde: Mortara knackt endlich Glock und liegt nun auf Platz 7.
16. Runde: Noch ein Platzgewinn: Mortara an Farfus vorbei für P6.
17. Runde: Rockenfeller lässt Mortara durch, der jetzt Fünfter ist. Rast übernimmt P8 von Glock.
18. Runde: Blomqvist wird von Mortara attackiert und verliert den vierten Platz.
25. Runde: Mortara setzt die Aufholjagd fort und überholt jetzt auch noch Félix da Costa für Platz 2.
27. Runde (Ziel): Molina gewinnt vor Wittmann und Mortara. Félix da Costa und Rockenfeller komplettieren die Top 5.

Höhepunkte Rennen 2 (Sonntag)

Start: Pole-Mann Félix da Costa fährt als Führender in die erste Kurve, Wittmann schiebt sich auf Platz 3.
2. Runde: Mortara verbessert sich auf P4. Kollision zwischen Tambay und Auer - Tambay muss später zur Drive-Through.
4. Runde: Paffett schießt im Zweikampf Leader Félix da Costa ab und muss zur Durchfahrtsstrafe.
6. Runde: Mortara übernimmt die Führung.
12. Runde: Vietoris und Green eröffnen den Reigen der Boxenstopps.
23. Runde: Noch mehr Unheil für Félix da Costa: Er verliert ein Rad und scheidet vorzeitig aus. Die Titelaspiranten Mortara und Wittmann kommen gleichzeitig zum Stopp.
27. Runde: Als letzte absolvierte Scheider und Müller ihren Reifenservice. Mortara führt vor Vietoris und Di Resta.
39. Runde (Ziel): Mortara überquert als Sieger die Ziellinie. Vietoris und Di Resta mit auf dem Podest. Wittmann reicht Platz 4 für den Titelgewinn.

Stand Fahrer

1. Wittmann	206
2. Mortara	202
3. Green	145
4. Wickens	124
5. Di Resta	116
6. Blomqvist	113
7. Ekström	107
8. Martin	90
9. Müller	88
10. Glock	84
11. Paffett	73
12. Auer	68
13. Molina	66
14. Vietoris	60
15. Spengler	51
16. Farfus	44

Stand Teams

1. Audi/Abt Sportsline	319
2. BMW/RMG	290
3. BMW/RBM	203
4. Audi/Rosberg	185
5. Audi/Abt	154
6. Mercedes-AMG	133
7. Mercedes-AMG/Silberpfeil	130



Wittmann: Der Meister-Jubel

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

Hockenheim (D): 15. Oktober 2016; 17. von 18 Läufen zur DTM; Rennen über 40 Minuten + 1 Runde; 27 Runden à 4,574 km; 24 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Strecke: bewölkt/trocken.

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht ¹	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP ²	P.
1. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	+5,0 kg	Abt	27	43:02,346	-	1:34,544	2	25
2. Marco Wittmann (D)	BMW M4	+5,0 kg	RMG	27	+1,661	-	1:34,783	4	18
3. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	+5,0 kg	Abt	27	+2,805	-	1:34,932	8	15
4. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	+5,0 kg	Schnitzer	27	+4,870	-	1:34,500	1	12
5. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+5,0 kg	Abt	27	+6,064	-	1:34,812	6	10
6. René Rast (D)	Audi RS 5	+5,0 kg	Phoenix	27	+7,992	-	1:34,909	11	8
7. Timo Glock (D)	BMW M4	+5,0 kg	RMG	27	+11,858	-	1:34,796	9	6
8. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+5,0 kg	Rosberg	27	+15,970	-	1:34,915	14	4
9. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	+5,0 kg	RBM	27	+17,188	-	1:34,859	3	2
10. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	27	+19,048	-	1:35,094	12	1
11. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	+5,0 kg	MTEK	27	+21,208	-	1:34,968	7	0
12. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	+5,0 kg	Rosberg	27	+21,928	-	1:34,924	21	0
13. Maxime Martin (B)	BMW M4	+5,0 kg	RBM	27	+22,471	-	1:34,872	5	0
14. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	+5,0 kg	MTEK	27	+23,233	-	1:35,151	19	0
15. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+5,0 kg	Abt	27	+23,808	-	1:35,107	10	0
16. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	+5,0 kg	Phoenix	27	+24,288	-	1:35,148	15	0
17. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	27	+24,712	-	1:35,084	16	0
18. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	0 kg	Mücke	27	+24,967	-	1:35,119	24	0
19. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	0 kg	ART	27	+30,584	-	1:35,502	13	0
20. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	+5,0 kg	Schnitzer	27	+35,904	-	1:35,954	23	0
21. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	27	+37,372	-	1:35,466	22	0
22. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	0 kg	Mücke	27	+43,593	-	1:34,885	17	0
23. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	0 kg	HWA	25	+2 Rdn.	-	1:35,591	20	0
Nicht gewertet:									
Felix Rosenqvist (S)	Mercedes-AMG C63	0 kg	ART	9	+18 Rdn.	Lenkung	1:35,182	18	0

¹Performance-Gewicht (Basisgewichte: Audi/Mercedes 1120 kg, BMW 1112,5 kg), ²Startplatz
Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet.
Im ersten Rennen des Wochenendes ist kein Boxenstopp vorgeschrieben.
Durchschnittstempo des Siegers: 172,166 km/h
Schnellste Runde: Félix da Costa, 13. Runde, in 1:34,500 min (= 174,248 km/h)

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

Hockenheim (D): 16. Oktober 2016; 18. von 18 Läufen zur DTM; Rennen über 60 Minuten + 1 Runde; 39 Runden à 4,574 km; 24 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken.

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht ¹	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP ²	P.
1. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	0 kg	Abt	39	1:02:52,131	-	1:35,136	6	25
2. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	Mücke	39	+3,040	-	1:35,068	9	18
3. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	HWA	39	+4,294	-	1:35,320	18	15
4. Marco Wittmann (D)	BMW M4	+10 kg	RMG	39	+5,030	-	1:35,430	5	12
5. Timo Glock (D)	BMW M4	+10 kg	RMG	39	+6,103	-	1:34,659	8	10
6. Maxime Martin (B)	BMW M4	+10 kg	RBM	39	+8,947	-	1:35,392	4	8
7. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	+10 kg	RBM	39	+13,857	-	1:35,557	3	6
8. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	0 kg	Rosberg	39	+15,054	-	1:35,225	10	4
9. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	HWA	39	+16,012	-	1:35,286	7	2
10. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	+10 kg	Schnitzer	39	+21,513	-	1:35,600	19	1
11. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	0 kg	Abt	39	+21,503	-	1:35,182	17	0
12. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	+10 kg	MTEK	39	+22,230	-	1:34,836	12	0
13. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	0 kg	Abt	39	+24,962	-	1:35,158	14	0
14. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	0 kg	Abt	39	+25,979	-	1:35,280	22	0
15. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	ART	39	+27,937	-	1:34,757	2	0
16. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	Mücke	39	+29,298	-	1:35,186	13	0
17. René Rast (D)	Audi RS 5	+5,0 kg	Phoenix	39	+36,530	-	1:35,718	23	0
18. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	0 kg	Phoenix	39	+39,112	-	1:34,773	20	0
19. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	HWA	39	+55,972	-	1:35,987	24	0
20. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	HWA	33	+6 Rdn.	-	1:35,531	21	0
21. Felix Rosenqvist (S)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	ART	32	+7 Rdn.	-	1:35,302	15	0
22. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	+10 kg	MTEK	29	+10 Rdn.	-	1:35,356	11	0
Nicht gewertet:									
Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	+10 kg	Schnitzer	21	+18 Rdn.	Rad	1:36,458	1	0
Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	0 kg	Rosberg	15	+24 Rdn.	Kollision	1:37,911	16	0

¹Performance-Gewicht (Basisgewichte: Audi/Mercedes 1120 kg, BMW 1112,5 kg), ²Startplatz
Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet.
Im zweiten Rennen des Wochenendes ist ein Boxenstopp vorgeschrieben.
In Hockenheim durfte im zweiten Rennen pro Fahrzeug ein Slick-Reifensatz maximal 27 Runden am Stück benutzt werden.
Durchschnittstempo des Siegers: 170,246 km/h
Schnellste Runde: Glock, 16. Runde, in 1:34,659 min (= 173,955 km/h)

Porsche Carrera Cup Hockenheim

Müller Meister

Sven Müller oder Christian Engelhart? – so hieß die große Meisterfrage beim Finale des Porsche Carrera Cup Deutschland auf dem Hockenheimring. Und es sollte dramatischer werden als zunächst erwartet.

Nach Lauf eins, den Jeffrey Schmidt vor Sven Müller und Christian Engelhart gewann, hatte Müller einen Vorsprung von 14 Zählern; für den Porsche-Junior schien es also fast nur noch Formsache zu sein. Im zweiten Lauf führte Müller nach dem Start und musste sich in Umlauf eins einem Angriff von Schmidt beugen.

Doch Müller konterte wenig später, was zum Kontakt der beiden Rivalen führte. Der Schweizer aus dem Team Lechner Huber Racing schied aus, während der Deutsche aus der Konrad-Mannschaft weiterfahren konnte. «Vielleicht bin ich in dieser Situation zu viel Risiko gegangen», gestand Müller hinterher. «Er hätte an dieser Stelle mehr das große Ganze im Blick haben sollen, denn auch Rang zwei hätte ihm theoretisch gereicht. Aber er war wohl



Der neue Champion Müller und sein Teamchef Franz Konrad

zu sehr im Rennmodus», kritisierte Porsche-Junior-Coach Sascha Maassen seinen Schützling. Und auch die Rennleitung war nicht glücklich mit dem Manöver des Sven Müller und gab ihm eine Durchfahrtsstrafe.

Aufholjagd sichert Müller Titel

«Die war wohl o.k., weil ich die Kollision ausgelöst habe – was mir auch leid tut», gab sich Müller reumütig. Der Bingerer fiel nach der Fahrt durch die Boxengasse auf P13 zurück, schaffte es bis zum Ziel aber noch auf den

fünften Rang. Das reichte für den Titelgewinn. «So spannend wollte ich es eigentlich nicht machen, aber jetzt freue ich mich über meinen ersten Titel im Automobilsport», strahlte der neue Champion.

Kontrahent Engelhart gewann den letzten Lauf des Jahres und war nicht allzu traurig über den verpassten Titel. «Ich war nun dreimal Vize-Champion im deutschen Carrera Cup, bin also konstant vorne dabei. Ich denke, darauf kann ich auch stolz sein.» ♦ AL

Audi Sport TT Cup Hockenheim

Finnisches Finish



Meisterfreuden: Joonas Lappalainen ist neuer TT-Cup-Champ

Der Finne Joonas Lappalainen hat sich mit einem Sieg und Platz 3 beim Finale den Titel gesichert. Auch ein Sieg von Dennis Marschall im letzten Rennen reichte nicht mehr, um den Leader noch abzufangen.

Schon im Qualifying brannte Lappalainen die Bestzeit in den Asphalt des badischen Motodroms von Hockenheim. Die dadurch erlangte Pole-Position für den ersten Lauf am Samstag münzte der 18-Jährige dann auch perfekt um. Während sich

das Feld in gewohnter Manier munter beharkte, fuhr Lappalainen souverän vorneweg und holte den vierten Saisonsieg.

Weil Titelrivale Marschall nach einem Verbremser nur Fünfter wurde, vergrößerte sich die Lücke zwischen den beiden Meisterschaftsaspiranten von neun auf 20 Punkte. Anders gesagt: Marschall müsste im Finalrennen mindestens Zweiter werden und Lappalainen bei der geringen Zahl an Permenntstartern ausfallen.

Aber den Gefallen tat der Finne dem Deutschen nicht – da

nutzte es auch nichts, dass der Lokalmatador seinen fünften Sieg des Jahres einfuhr – Platz 3 reichte für den finnischen Tabellenführer locker. Damit wird er Nachfolger von Premierenmeister Jan Kiesel, der in diesem Jahr direkt den Aufstieg in den GT3-Sport schaffte und im Audi R8 LMS Cup China fuhr.

Nielsen wird Rookie-Meister

Spannend wurde es in Hockenheim auch noch mal um den Rookie-Titel. Nicklas Nielsen und Sheldon van der Linde hatten dabei vor dem Finale sogar noch theoretische Chancen auf den ganz großen «Pott», doch in den Titelkampf konnte man nicht mehr eingreifen. Der bereits mit knapper Rookie-Führung angezeigte Nielsen erlebte mit zwei zweiten Plätzen ein ganz starkes Wochenende, sodass der Schwede am Ende auch den Titel einheimste.

Derweil ist das Bewerbungsverfahren für die Fahrerplätze 2017 längst im Gange. Bislang haben bereits rund 80 Pilotinnen und Piloten ihre «Unterlagen» eingereicht. ♦ MBR

NASCAR Kansas

Harvick siegt sich wieder weiter

Wie schon in der ersten Chase-Phase gelang Kevin Harvick nach Pech im ersten Rennen der Sieg in der zweiten Runde. In Kansas strauchelten dafür andere.

Ähnlich wie in Charlotte trat das Hendrick-Team stark auf. Mit Charlotte-Sieger Jimmie Johnson, Earnhardt-Ersatz Alex Bowman sowie Kasey Kahne fanden sich drei Fahrer der Traditionstruppe unter den Top 10 wieder.

Doch der vierte im Bunde (und neben Johnson zweite Titelaspirant), Chase Elliott, geriet wie schon in der Woche zuvor mächtig unter die Räder. War er in Charlotte noch in einen Unfall verwickelt, ließ ihn ein Reifen Schaden 21 Runden vor Schluss und mit Siegfchancen bis auf den 31. Schlussrang zurückfallen. Ihm hilft kommendes Wochenende in Talladega nur noch ein Sieg zum Weiterkommen.

Der zweite Charlotte-Havarrist unter den Chasern, Childress-Chevy-Pilot Austin Dillon,

machte mit P6 vielleicht entscheidende Punkte gut.

«500»-Sieger vor dem Aus

Auch die Schlinge um den Hals von Brad Keselowski zieht sich enger. Der Penske-Pilot legte einen spektakulären Dreher hin und musste nach Rodeleinlage durchs Gras nach rund zwei Renndritteln aufgeben. Teamkollege Joey Logano erhöhte mit P3 seine Chancen auf ein Weiterkommen. Für beide Ford-Kutscher muss in Talladega aber ein Topresultat her.

Mit Denny Hamlin ist derzeit auch der Daytona-500-Sieger auf der «Abschussliste».

Nach harzigem Auftritt in der Vorwoche gelang nur Kevin Harvick – ähnlich der ersten Chase-Runde mit Chicago und Loudon – direkt Wiedergutmachung. Mit dem Sieg, den er in der Schlussphase gegen Carl Edwards zu verteidigen wusste, hat er sich sicher in die «Round of 8» gefahren, die Ende nächster Woche auf dem Paperclip in Martinsville beginnt. ♦ MBR



K. Harvick



Wilder Ritt: Keselowski beschädigt sich beim Dreher sein Auto

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Kansas City/Kansas (USA): 267 Rdn. à 2,414 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
1. Kevin Harvick (Chevrolet); 2. Carl Edwards (Toyota); 3. Joey Logano (Ford); 4. Jimmie Johnson (Chevrolet); 5. Kyle Busch (Toyota); 6. Austin Dillon (Chevrolet); 7. Alex Bowman (Chevrolet); 8. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 9. Matt Kenseth (Toyota); 10. Kasey Kahne (Chevrolet); 11. Martin Truex Jr. (Toyota); 12. Ryan Newman (Chevrolet); 13. Kurt Busch (Chevrolet); 14. Ryan Blaney (Ford); 15. Denny Hamlin (Toyota); 16. Tony Stewart (Chevrolet); 17. Trevor Bayne (Ford); 18. Danica Patrick (Chevrolet); 19. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 20. Paul Menard (Chevrolet); 21. Chris Buescher (Ford); 22. Michael McDowell (Chevrolet); 23. Casey Mears (Chevrolet); 24. Matt DiBenedetto (Toyota); 25. Greg Biffle (Ford); 26. Clint Bowyer (Chevrolet); 27. Landon Cassill (Ford); 28. Brian Scott (Ford); 29. Regan Smith (Chevrolet); 30. Kyle Larson (Chevrolet); 31. Chase Elliott (Chevrolet); 32. Michael Annett (Chevrolet); 33. Cole Whitt (Chevrolet); 34. Reed Sorenson (Chevrolet).
Stand nach 31 von 36 Rennen: 1. Johnson* 3082 Punkte; 2. Kenseth 3074; 3. Kyle Busch 3072; 4. Edwards 3069; 5. Kurt Busch 3062; 6. Truex Jr. 3058; 7. Harvick* 3048; 8. Logano 3045; 9. Dillon 3045; 10. Hamlin 3039; 11. Keselowski 3038; 12. Elliott 3020; 13. Stewart 2131; 14. Larson 2120; 15. Buescher 2090; 16. McMurray 2088 (* für Round of 8 qualifiziert)

Nächstes Rennen: 23. Oktober, Talladega/Alabama (USA)
Internet: www.nascar.com

NACHRICHTEN

Bathurst: Anhörung schon diese Woche

Supercars Bereits am heutigen Dienstag (18.10.) findet die Anhörung zum Einspruch des Triple-Eight-Teams zur Strafe von Jamie Whincup statt, welche ihn und Paul Dumbrell den Sieg beim 1000-km-Rennen kostete (siehe letzte MSA). Bis zu einer Entscheidung bleiben das Ergebnis und damit auch der von Will Davison und Jonathon Webb geerbte Sieg vorläufig. Kommendes Wochenende gastiert die Serie schon in Surfers Paradise. Eine schnelle Entscheidung wäre also auch für den Titelkampf (die Strafe kostete Whincup die Tabellenführung) von großem Vorteil.

Bender Meister, Abbelen Laufsieger

STT H&R Cup Allein mit seiner Teilnahme machte Tabellenführer Jürgen Bender (Corvette) beim Finale am Nürburgring den Titel klar. Die Siege in der Eifel gingen an Sven Fisch (Koppehel) sowie Klaus Abbelen (Porsche). In Division 2 gewannen die Seat-Piloten René Freisberg und Sven Markert - Letzterer wurde auch Divisions-Meister. In der STT Klassik (Fahrzeuge bis 2002) holte sich Jan van Es (Porsche) den Titel.

Plentz räumt beim Finale groß ab

DMV GTC Beim Finale in Oschersleben sicherten sich Daniel Keilwitz (Praga) und Fabian Plentz (Audi) die Laufsiege. Plentz ist damit neuer Champion. Auch in der «Dunlop 60» darf Plentz sich nach furioser Aufholjagd (gemeinsam mit Tommy Tulpe) über den Titel freuen. Der Laufsieg in Oschersleben ging aber an Evi Eizenhammer und Sebastian Amossé (Norma).

Mercedes-Trio wird allererster Sieger

DMV NES 500 Trotz Reifenproblemen wegen aufgesammlter Teile und zwei Durchfahrtsstrafen siegten Guido Heinrich, Lukas Moesgen und Felipe Fernández Laser im Mercedes SLS AMG GT3 beim ersten Rennen der DMV National Endurance Series (kurz: NES) am Nürburgring souverän. Insgesamt standen beim Debüt der Serie, die sechs Rennen über vier Stunden umfassen soll, 19 Fahrzeuge am Start. ♦ MBR/MB

VLN

Der letzte Aufgalopp

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Am Wochenende steht das VLN-Finale an. Die Meister stehen bereits fest, doch einige Entscheidungen sind noch offen. Und auch der Kampf um den Gesamtsieg verspricht beim 10. Lauf noch mal viel Spannung.

So eine problemlose VLN-Saison gab es lange nicht mehr: Keine Rennabsagen und kaum Verschiebungen aufgrund des Wetters. Und keines der bisherigen neun Rennen musste vorzeitig abgebrochen werden, wie es in den letzten Jahren auch häufiger der Fall war.

Bei so guten Voraussetzungen und zwei vorgesehenen Streichergebnissen sind nach neun Rennen bereits die wichtigsten Entscheidungen gefallen. Allen voran die um die Gesamtwertung. Nach sieben Siegen in den ersten sieben Rennen sowie einer jeweils stark besetzten Klasse konnten Michael Schrey und Alexander Mies schon beim neunten Lauf - trotz ihres ersten Ausfalls dort - alles klarmachen. Ihr Vorsprung ist mit rund 1,5 Punkten jetzt schon so groß, dass es selbst dann reichen würde, wenn Platz 3 beim achten



Start frei: Das große VLN-Feld wird am Wochenende zum letzten Mal 2016 auf die Reise geschickt

Lauf nicht gestrichen würde. Damit stehen Mies als Sieger der Junior Trophäe sowie Mies/Schrey als Champions der Klasse Cup 5 (BMW M235i Racing Cup) ebenfalls bereits fest.

Spannung bei Speed Trophäe

In der Produktionswagen-Trophäe sind die Ex-Meister Rolf Derscheid und Michael Flehmer sowie Zoran Radulovic noch nicht ganz durch, aber die großen Favoriten.

In der VLN Speed Trophäe - also der Wertung nach Gesamtplatzierungen - haben insgesamt fünf Teams noch Chancen auf den Titel. Tabellenführer hier ist Haribo Racing. Dementsprechend wird auch noch mal der letzte Tagesgesamtsieg hart ausgefochten werden.

Der Opel Astra OPC Cup (Cup 1) ist zugunsten des Teams Lubner Motorsport ebenso bereits entschieden wie die Cayman GT4 Trophy by Manthey-

Racing für Marc Hennerici und Moritz Oberheim (Raceunion Teichmann Racing).

Die Einzige noch nicht entschiedene Cup-Wertung ist die des TMG GT86 Cup (Cup 4). Hier führen die Schweizer Manuel Amweg und Thomas Lampert (Toyota Swiss Racing) zwar vermeintlich deutlich, aber die «Teamkollegen» von Ring Racing, Florian Wolf und Nils Jung, können und wollen die Leader noch abfangen. ♦

RCN 3h-Rennen

Sieg des Renndebütanten



Beim Saisonabschluss zum Sieg gefahren: Hennerici/Geißelhart

Im letzten Jahr war das RCN-3h-Rennen noch das Finale der Meisterschaft, jetzt bildete es als prädiaktfreies Rennen den Abschluss einer überaus erfolgreichen Saison der Serie. Einige der potenziellen Siegakandidaten waren bereits im Qualifying durch Unfälle ausgeschieden, somit sollte der Tagessieg zwischen den beiden Porsche Cup Carrera von Teichmann Racing und Landgraf Motorsport ausgefochten werden.

Rundenlang kämpften Marc Hennerici und Stefan Schmickler um die Spitze. Das Duell sollte auch nach dem ersten Stopp weitergehen, doch nach

nur einer Runde musste Klaus Landgraf mit einem Kupplungsschaden aufgeben. Harald Geißelhart, der nach einigen RCN-Läufen sein erstes Rennen überhaupt fuhr, leistete sich im Zwischenstint keinen Fehler.

Hennerici vollendete dann alles. Allerdings fuhr er kürzer als geplant, denn nach einem Unfall am «Wehrseifen» wurde abgebrochen. Damit holte sich Geißelhart bei seinem ersten Rennen prompt den ersten Sieg. Zweite wurden Markus Löhnert und Matthias Wasel in einem Audi TT RS, vor Volker Wawer und Daniel Schwerfeld (Porsche Cayman). ♦ MB

Porsche Supercup

Titel-Showdown in Texas

Der nationale Titel im Porsche Carrera Cup ist seit Sonntag unter Dach und Fach (siehe S. 17). Beim Supercup-Finale am Wochenende will Sven Müller das «Double» schaffen.

Liegt der Porsche-Junior aus Bingen auch nach den zwei Rennen im Rahmen des FI-GP in Austin/USA in der Tabelle vorn, dann folgt er nahtlos Philipp Eng, dem der Doppeltitel im vergangenen Jahr gelang. Vor Eng schafften nur Frank Stippler und René Rast ebenfalls beide Titel im gleichen Jahr. Sieht man, was und wo alle drei «Double»-Champions heute fahren, also ein sehr erstrebenswertes Ziel für Müller.



Wer macht's? Sven Müller ...

Anders als im deutschen Championat ist Müllers Tabellenführung vor dem Finale alles andere als komfortabel. Magere zwei Pünktchen trennen ihn von Matteo Cairoli. Der Italiener ist wie Müller ein Porsche-Junior und weiß, wie man Titel gewinnt. Der Mann vom Comer See war 2014 Meister im italienischen Porsche Carrera Cup.

Noch zwei «Dark Horses»

Theoretische Titelchancen haben auch Mathieu Jaminet (29 Punkte zurück) sowie Michael Ammermüller (32 Punkte zurück). Doch selbst, wenn einem dieser zwei ein Doppelsieg gelingen würde, müssten die beiden Spitzenreiter in beiden Rennen patzen. ♦ MBR



... oder doch Matteo Cairoli?

Es ist vollbracht: Volkswagen-Pilot Ogier (r.) und sein Beifahrer Ingrassia feiern ihren vierten WM-Titel



Spanien

Stolz wie nie

Von REINER KUHN und MICHAEL HEIMRICH

Sébastien Ogier hat es geschafft. Zusammen mit Beifahrer Julien Ingrassia gewann der Volkswagen-Pilot die Rallye Spanien und sicherte sich seinen vierten Titel in Folge. Weil Andreas Mikkelsen punktlos abreiste, hat Thierry Neuville plötzlich Chancen auf die Vize-Meisterschaft.

Die Spanier sind ein begeisterungsfähiges Völkchen. Und leidensfähig sind sie auch. Seit über zwei Jahrzehnten müssen sie darauf warten, dass endlich wieder einer der ihren den WM-Lauf in Katalonien gewinnt. Zuletzt gelang das Carlos Sainz im Jahr 1995. Am Freitagabend schien das Ende der quälenden Wartezeit zum Greifen nahe. Dani Sordo hatte sich an die Spitze des Feldes gesetzt und man blickte voller Hoffnung auf die kommenden zwei Tage, ver-

bunden mit der Rückkehr auf Asphalt, die Paradedisziplin des Hyundai-Piloten. Doch damit tut man Sordo Unrecht. Längst hat er sich zum Allrounder entwickelt und auf dem Schotter der ersten Etappe nicht nur eine ausgezeichnete Leistung abgeliefert, sondern auch Nervenstärke bewiesen.

Heftige Regenfälle hatten bereits den wunderbaren Auftakt in Barcelona unter Wasser gesetzt, und als die Niederschläge auch am Freitagmorgen nicht enden wollten, geriet die Rallye Spanien zur eindrucksvollen Schlamm Schlacht. Statt Sonnencreme waren an der Costa Daurada erst einmal Gummistiefel Pflicht. Einem gefiel das schlechte Wetter besonders gut: Ogier. Durch den Regen wurde der lose Staub auf den Strecken gebunden und der Weltmeister von seiner Pflicht als Straßenkehrer maßgeblich befreit. Dass sich in seinen Spuren das Wasser sammelte und die nachfolgenden Fahrer durchaus mit

Aquaplaning-Gefahr zu kämpfen hatten, war ein durchaus willkommener Nebeneffekt. Zum immer beliebten Thema Startreihenfolge gab es dieses Mal nichts zu meckern.

Neuville im «Wüsten-Buggy»

Dennoch gelang es Ogier nicht, Sordo unter Kontrolle zu bringen. Der hatte sich auf der fünften Prüfung die Führung geschnappt und war mit sich, dem Auto und dem ganzen Drumherum höchst zufrieden: «Ich fühle mich einfach wohl.» Das konnte sein Teamkollege Neuville nur bedingt behaupten. In einer langsamen Rechtskurve hatte er sich eingedreht und dabei die Front des Hyundai i20 WRC onduliert. Ohne Frontschürze und mit eingeknickter Motorhaube erinnerte das Auto eher an einen Wüsten-Buggy, doch das hielt Neuville nicht davon ab, vom Gas zu gehen. Er blieb in Schlagdistanz zum Podium, überhaupt waren die Abstände an der Spitze eng.

Nur einer fehlte bereits. Kris Meeke erwischte nicht das beste Wochenende. Schon auf der zweiten Prüfung geriet der Citroën-Pilot in einer schnellen Linkskurve zu weit nach innen. Im Straßengraben bekam der DS3 WRC einen Schlag und Meeke rollte sich einmal ab. Zum Glück war der Schaden nur kosmetischer Natur, doch der Zeitverlust von über 40 Sekunden warf ihn aus dem Rennen um den Sieg. Um es kurz zu machen: Auch der weitere Verlauf der Rallye war alles andere als erfreulich für Meeke. Ein Reifenschaden und verminderter Abtrieb auf der Vorderachse aufgrund einer beschädigten Frontschürze verhinderten die Aufholjagd. Der Motorschaden am Sonntagmorgen war fast schon das passende Ende auf dem verkorksten Spanien-Ausflug von Meeke: «Einfach frustrierend.»

Auch bei Jari-Matti Latvala war am Freitag die Messe gelesen. Zunächst lieferte er zwei Bestzeiten ab, doch in einer

Links-Rechts-Kombination erwischte er einen Metallpfosten und beschädigte die Aufhängung des Vorderrads. Alle Versuche, den Schaden eigenhändig zu reparieren, scheitern. Latvala hatte Feierabend. Dank Rally2-Regel konnte er am Samstag wieder starten, doch die dafür fälligen Strafminuten warfen den Finnen aussichtslos zurück. Die Bestzeit auf der Power-Stage war nur ein kleines Trostpflaster. Ohne Punkte musste der dritte VW-Fahrer abreisen. Im Kampf um den dritten Platz unterschätzte Andreas Mikkelsen am Samstagmittag eine schnelle Rechtskurve, wurde zu weit nach außen getragen und schlitterte in die Leitplanke. Von dort prallte sein Polo zurück auf die Straße, stellte sich jedoch auf und rollte sich mehrfach über die Längsachse. Mikkelsen und Beifahrer Anders Jaeger blieben unverletzt, aber für sie gab es keinen Neustart mehr.

FORTSETZUNG S. 20



Ab nach vorn: Auf Asphalt kam Ogier seinem spanischen Widersacher Sordo und dem Titel immer näher

FORTSETZUNG VON S. 19

Überhaupt brachte der Samstag Veränderungen, nicht nur wegen dem Wechsel von Schotter- auf Asphaltprüfungen. Die dunklen Wolken hatten sich verzogen und das spanische Gemüt erwartete Heldentaten von Spitzenreiter Sordo. Doch dessen gute Laune war längst verschwunden. Das lag nicht nur an seiner späten Startposition, die auf festem Untergrund ein Nachteil ist, weil mit jedem Fahrzeug die Strecke durch vehementes Kurvenschneiden verschmutzt wird. Die Abstimmung seines Hyundais passte nicht. «Wir haben viel zu viel Untersteuern», beklagte Sordo.

Sordo hofft auf Ogier-Patzer

So sehr er sich auch mühte, Verfolger Ogier kam ihm immer näher. Am Samstagnachmittag war es dann so weit: Frankreich ging in Führung und Spanien war nur noch Zweiter. Als sich Sordo am Abend auch noch auf der kurzen Zuschauerprüfung entlang der Hafenterrasse von Salou übermäßig viel Zeit von Ogier einschenken ließ, dämmerte es den Fans: Die Sache ist gelaufen. «Ich werde bis zum Ziel kämpfen», reagierte Sordo trotz. Vielleicht dachte er dabei an den Patzer von Ogier im Vorjahr. Auf der letzten Prüfung war dieser in Führung liegend noch in eine Leitplanke gekracht und hatte den Sieg weggeschmissen. Ogier gab unumwunden zu, dass ihn die Sache noch immer wurmt und in sei-

nem Hinterkopf steckt. Doch die Hoffnung von Sordo erfüllte sich nicht. Ogier spulte die letzten Kilometer souverän ab und ließ die Unglücksstelle gelassen hinter sich. Als die letzte Lichtschranke passiert war, brach im Polo mit der Startnummer 1 unbändiger Jubel aus – selten hatte man Ogier und Beifahrer Julien Ingrassia so erlebt. Das obligatorische Tänzchen auf dem Fahrzeugdach hinterließ in Spanien besonders tiefe Dellen.

«Wir haben es geschafft. Trotz der erschwerten Regeln, trotz der starken Konkurrenz – auf diesen Titel bin ich so stolz wie nie zuvor», jubelte Ogier.

Die spanischen Fans feierten Sordo für dessen zweiten Platz. Doch Freude wollte beim Hyundai-Piloten nicht aufkommen: «Ich bin enttäuscht.» Er dürfte erkannt haben, dass es möglicherweise die beste Chance war, sein WM-Heimspiel zu gewinnen. Mit nur 15 Sekunden Rück-



Hoffnungsträger der Fans: Lokalheld Sordo wurde «nur» Zweiter



Platz 3 und 4: Neuville (l.), Paddon



Viel Pech und Frust: Meeke



Solider Fünfter: Östberg brachte M-Sport auf WM-Rang 3 zurück

NACHGEHAKT BEI Dani Sordo

(33/E) Der Hyundai-Werkschpilot über den verpassten Heimsieg, Frust auf Asphaltpisten sowie den Wettbewerb – auch innerhalb des Teams.

Von REINER KUHN

? Deine Freude über Rang 2 hinter Weltmeister Sébastien Ogier scheint eher gering. Warum? Weil ich lieber gewinne – gerade hier in meiner Heimat. Und um ehrlich zu sein, ich bin etwas enttäuscht – oder besser frustriert. Wir waren dicht dran, lange vorne und doch nur Zweite.

? An was fehlt es? Auf Schotter lief's prima, aber auf Asphalt geht einfach nichts. Unser aktuelles Auto untersteuert. Wir haben beim Testen einiges probiert, aber es reicht nicht. Einen Seb (Ogier) im Polo kannst du so nicht schlagen. Es ist das Gesamtpaket. Okay, ich bin der schnellste Hyundai, vor den beiden anderen Polo und dem Rest, aber eben Zweiter.

? Konntet ihr die Probleme nicht abstellen? Wir arbeiteten

an vielen Details gerade beim Setup. Ich denke, unser jetziges Auto funktioniert auf Schotter eben besser als auf Asphalt. Egal, jetzt geht es noch nach Wales und Australien. Dann ist die Saison rum und meine Kollegen und ich sitzen in einem anderen Auto.

? Wie groß ist die Konkurrenz innerhalb des Hyundai-Trios? Die ist nicht ohne. Wir haben eine starke Truppe und die Teamkollegen das gleiche Auto. Aber ich mag diesen speziellen Wettbewerb, denn er bringt uns auch nach vorne. Zudem muss ich mich nicht verstecken. Ich habe diese Saison gezeigt, dass ich auch auf Schotter vorne sein kann. Mal sehen, was 2017 geht.

? Du hast den künftigen i20 WRC schon auf verschiedenen Belägen getestet. Was

können wir kommende Saison von euch erwarten? Hoffentlich mehr Siege und möglichst einen WM-Titel. Es beginnt eine neue Ära und ich habe ein gutes Gefühl. Das Auto ist beeindruckend. Dennoch müssen wir abwarten und schauen, wie stark unsere Wettbewerber sind. Ich hoffe aber, wir rücken Volkswagen noch enger auf die Pile.

? Hast du neben Hyundai auch mit anderen Herstellern, zum Beispiel Citroën, gesprochen? Nein. Mir war früh klar, dass ich bei Hyundai bleiben will. Ich fühle mich hier wohl. Wir haben zusammen einiges aufgebaut und wollen in den nächsten Jahren noch einiges erreichen. Es tut mir leid für euch, dass beim Fahrerkarussell kaum etwas pasierte (lacht).



und mit Thierry Neuville hatte man einen zweiten Fahrer auf dem Podium. Durch die Nullnummer von Mikkelsen hat der Belgier nun gute Chancen, Vizeweltmeister zu werden. Beide belegen in der Gesamtwertung mit 127 Punkten den zweiten Platz. Hayden Paddon erreichte als Vierter sein bislang bestes Ergebnis auf Asphalt, und Junior Kevin Abbring, der erneut mit einem Vorjahresauto vorliebnehmen musste, schaffte als Siebter sogar sein bestes WM-Resultat überhaupt.

Dicke Luft bei Citroën

Bei M-Sport wusste Teamchef Malcolm Wilson nicht so recht, wie er das Ergebnis bewerten soll. Den fünften Platz von Mads Östberg bezeichnete er als «solide» und freute sich, dass durch die Punkte des Norwegers seine Mannschaft in der Herstellerwertung wieder auf den dritten Platz vorgerückt war. Eric Camilli war dagegen am Samstag wegen eines Getriebebeschadens ausgefallen. Ähnlich erging es ein paar Meter weiter auch Citroën-Teamchef Yves Matton. Nicht nur die Fehler von Kris Meeke sorgten für dicke Luft, Craig Breen plagte sich im Schwesterauto am Freitag mit einer gebrochenen Antriebswelle herum, die den Allradler zum Hecktriebler machte. Immerhin wurde seine Aufholjagd mit Platz 10 und einem Punkt belohnt. Allerdings gelang ihm das auch nur, weil Ford-Privatier Martin Prokop am Sonntagmorgen das rechte Vorderrad seines Ford Fiesta WRC abbrach. ♦

Die Weltmeister

Dieser Titel ist einmalig

Von REINER KUHN

Mit ihrem fünften Saisonsieg verteidigten Sébastien Ogier und Julien Ingrassia vorzeitig ihre WM-Titel – zum nunmehr vierten Mal in Folge. Das besondere dabei: Erstmals in der WM-Historie haben die Champions keine reine Schotter-rallye gewonnen.

Volkswagen-Motorsport-Direktor Sven Smeets gratulierte als einer der Ersten. «Mit einem Sieg zum vierten Mal Weltmeister zu werden, das ist herausragend. Heute ist ein großer Tag für Ogier, Ingrassia und das Volkswagen Team. Sie haben die Saison über eine extrem konstante und starke Leistung gezeigt. Neun Podiumsresultate und davon fünf Siege sprechen



Vier WM-Titel in Serie: Das Erfolgsduo Ogier (r.) und Ingrassia

für sich. Wir sind sehr stolz auf die schnellsten Volkswagen-Fahrer der Welt.»

Drei, zwei, einzigartig

Mit ihrem 37. WM-Sieg, dem 30. im VW Polo R WRC, sicherten

sich der 32-jährige Pilot und sein vier Jahre älterer Beifahrer ihren vierten WM-Titel und sind damit Mitglied eines erlesenen Quartetts. Vor Ogier holten nur Juha Kankkunen (1986, '87, '91 und '93), Tommi Mäkinen (1996

– '99) und Sébastien Loeb (2004 – '12) jeweils viermal die Fahrerkrone. Nur die drei Letztgenannten gar in Folge. Noch exklusiver: Nur die beiden Super-Sébs bestritten alle ihre WM-Läufe mit dem gleichen Co. Einzigartig bei Ogiers viertem WM-Triumph ist die Tatsache, dass erstmals in der 44-jährigen Geschichte der Fahrer-WM ein Pilot Weltmeister wurde, ohne eine reine Schotter-rallye zu gewinnen! Denn nach den Auftakterfolgen in Monte Carlo und Schweden musste er nicht zuletzt wegen der (mitunter heftig diskutierten) Startreihenfolge bis zum VW-Heimspiel auf deutschen Asphaltstrecken warten, um wieder ganz oben auf dem Siegerpodium zu stehen.

In der Tabelle waren sie der Konkurrenz dennoch enteilt. Denn nur bei den Saisonläufen

in Polen (Platz 6) und Finnland (24) stand die französische Paarung nicht auf dem Siegerpodest. Eine echte Macht sind die Champions zudem bei der Jagd nach den Extrazählern auf der Power-Stage: Bei neun der bisher elf Saisonläufe waren sie unter den schnellsten drei, sechs-mal markierten sie die Bestzeit und holten im Schlussspurt 21 ihrer 195 Punkte. Ein weiterer Fakt unterstreicht die Extraklasse und Konstanz: Seit dem 3. September 2014 führen Ogier und Ingrassia ununterbrochen die WM-Tabelle an. Wenn die WM mit der Rallye Monte Carlo am 20. Januar 2017 mit der dritten Generation der World Rally Cars in eine neue Ära startet, werden sie die WM-Wertung seit 1048 Tage anführen – und alles dransetzen, diese Serie fortzusetzen ♦

WRC2

Sieger Kopecky bleibt im Titelrennen

Im Gegensatz zu Skoda-Werkskollege Pontus Tidemand kann Sieger Jan Kopecky weiter vom WRC2-Titel träumen. Die Entscheidung bleibt spannend. Denn aufgrund eines Turboladerschadens wurde Titelfavorit Teemu Suninen nur Vierter.

Machen wir es kurz: Rang 2 war für Tidemand zu wenig, der Schwede ist raus aus dem Titelrennen. Besser lief es für Skoda-Werkskollege und Asphaltspezialist Kopecky, der auch auf den Schotterpisten um den möglichen Sieg balgte. Kurz nach dem Belagwechsel übernahm der Tscheche die Füh-

rung, fuhr seinen ersten Saisonsieg nach Hause und hält so seine Titelchancen aufrecht.

Erst Pech, dann Glück für Suninen: Ein früher Turboladerschaden warf den Titelfavoriten weit zurück. Doch eine Ausfallorgie der Konkurrenz spülte ihn auf Rang 5 nach vorne. Und als bei der Nachuntersuchung der Ford Fiesta R5 des Drittplatzierten Frigyes Turán beanstandet wurde und dieser eine 25-Minuten-Zeitstrafe bekam, rutschte Suninen noch auf Platz 4 nach vorne.

Zu den Ausfällen zählte auch Armin Kremer. Auf Rang 4 liegend rutschte er, geblendet von der Sonne, auf einer Verbindungsetappe einen Abhang hi-

nunter und schlug heftig auf. Nach einem Check im Krankenhaus trat der Mecklenburger vorzeitig die Heimreise an. Während Tabellenführer Elfyn Evans (120 Punkte) beim

Titelkampf zum Zuschauen verdammt ist, trifft der Zweitplatzierte Suninen (105) in Wales neben Kopecky (80) auch auf Esapekka Lappi (82). Während es für den Skoda-Pri-

vater die letzte Chance ist, könnten die Werksfahrer Kopecky und Lappi gar noch in Australien Zähler für den WRC2-Titel holen – ein Sieg in Wales vorausgesetzt. ♦ RK



Sieg zur rechten Zeit: Routinier Kopecky bleibt im Titelrennen



Glück im Unglück: Suninen

AUS DEM SERVICEPARK Von REINER KUHN

Die Anreise nach Spanien nutzte Martin Prokop für Testfahrten im südfranzösischen Château de Lastours. Doch statt sich nach monatelanger Pause im WRC einzuschließen, führte der Tscheche am Wochenende vor der Rallye seinen Dakar-Prototypen aus. Am WM-Lauf ruhte der Wüstenrenner hinterm Servicezelt.

◆◆◆
Rundes Jubiläum für Hyundai-Werkspilot Hayden Paddon und Co John Kennard. 2006 bestritten



Mitbringsel: Prokops Dakar-Prototyp

der damals 18-jährige Paddon und sein 47-jähriger (ebenfalls damals) Beifahrer erstmals zusammen eine Rallye. Zehn Jahre danach saßen die Neuseeländer nun zum 100. Male zusammen im Rallyeauto.

◆◆◆
Erstmals in der 44-jährigen Geschichte der Rallye-WM waren alle offiziellen Stewards weiblich. Waltraud Wünsch, die einmal mehr als Vorsitzende des dreiköpfigen FIA-Teams fungierte, wurde unterstützt von Christina Lundqvist, Sportdirektorin und Leiterin der Rallye Schweden, sowie Silvia Bellot. Die Spanierin ist der einzige weibliche Formel-1-Steward.

◆◆◆
Am Samstag feierte DMack-Werksfahrer Ott Tänak seinen 29. Geburtstag. Mehr als über den obligatorischen Kuchen

freute sich der Este darüber, dass neben den Eltern und Gattin Jamika Tänak zum erst zweiten Mal seine zweieinhalbjährige Tochter Mia Tänak den Papa beim WM-Lauf besuchte.

◆◆◆
Als langjähriger M-Sport-Mann hat Craig Breens Beifahrer Scott Martin eines der besten Netzwerke im WM-Zirkus. Mit Mikko Hirvonen als Schotterspieler zog Martin allerdings einen echten Trumpf aus dem Ärmel. Der viermalige

Vizeweltmeister fungierte nämlich erstmals in dieser Funktion, hatte aber sichtlich Spaß, mit einem britischen statt eines finnischen Aufschriebs zu arbeiten.



Prominenter Schotterspieler: Hirvonen

MEINE RALLYE

Fahrer-Kommentare nach der Rallye Spanien



< Sébastien Ogier (1.)

«Das war eine richtig schwierige, gleichzeitig aber auch fantastische Saison! Trotz der erschwerten Regeln, trotz der starken Konkurrenz – auf diesen Titel bin ich so stolz wie nie zuvor.»

Thierry Neuville (3.) >

«Ein gutes Wochenende. Ich glaube, wir hätten nicht mehr aus unserem Auto rausholen können. Am Sonntag bin ich vorsichtiger gefahren, um nicht unseren Podiumsplatz zu riskieren.»



< Ott Tänak (6.)

«Keine leichte Rallye, vor allem am regnerischen Freitag. Auf den Asphaltstrecken hatte ich mehr Spaß als erwartet. Platz 6 bedeuten solide WM-Punkte. Aber in Wales will ich nach vorne.»



Jan Kopecky (8./1. WRC2) >

«Es ist einfach nur großartig. Vor allem, weil wir hier auch auf den Schotterpisten zeigen konnten, dass wir ganz vorne mitfahren können. Hoffentlich sind wir auch in Wales bei der Musik.»



< Kris Meeke (out)

«Das Elektrikproblem am Sonntag passt zu diesem frustrierenden Wochenende. Es gab aber auch positive Momente. Diese nehmen wir mit und konzentrieren uns auf die Saison 2017.»



Armin Kremer (out) >

«Was für ein kurioses Aus. Dass ich auf einer Verbindungsetappe rausrutsche, ist mir auch noch nicht passiert. Schade, denn wir waren richtig gut dabei. Aber Hauptsache, alle sind wohlauf.»



Experten-Urteil

Reiner Kuhn



Sonderkorrespondent

Fahrer der Rallye

Sébastien Ogier

Es scheint nur einen zu geben. Trotz schlechter Startposition lag der 32-jährige Franzose nach der Schotteretappe mit nur 17 Sekunden Rückstand auf Rang 2. VW-Teamkollege Mikkelsen war als Dritter schon doppelt so weit vom Führenden weg und Latvala wieder einmal vorzeitig raus. Schon am nächsten Nachmittag schnappte sich Ogier Lokalmatador Sordo, kontrollierte Tempo und Gegner und feierte seinen vierten WM-Triumph standesgemäß mit einem Sieg. Ein weltmeisterlicher Auftritt. Chapeau!

Heimlicher Gewinner

Jan Kopecky

Damit haben wohl die wenigsten gerechnet. Nicht der junge Skoda-Werkskollege Pontus Tide- mand oder der noch jüngere Titelmitfavorit Teemu Suninen geigten in Spanien groß auf, sondern der 35-jährige Routinier aus Tschechien. Nach drei zweiten Plätzen holte Kopecky zur rechten Zeit einen WRC2-Sieg und darf sich dank Titelchancen nicht nur auf den Start in Wales, sondern womöglich auch in Australien freuen. Späte Ehre für einen, der im Jahr 2002 seinen ersten WM-Lauf bestritt.

Heimlicher Verlierer

Jari-Matti Latvala

Was ist nur mit dem Vizeweltmeister aus Finnland los? Der mit 168 WM-Starts erfahrenste aller WM-Piloten scheint einfach nicht die Kurve zu kriegen. Zu oft bleibt er mit seinem VW Polo R WRC irgendwo hängen und muss zusehen, wie ihm die Konkurrenz enteilt. Der sensible Finne steht immer seltener auf dem Siegerpodest und scheint beim VW-Trio mittlerweile die dritte Geige zu spielen. Schlimmer noch: In der WM-Tabelle okkupiert Latvala gerade noch Tabellenrang 6. Nicht nur Ogier und Mikkelsen sind vor ihm klassiert, sondern auch noch gleich die drei Hyundai-Piloten Neuville, Paddon und Sordo. ♦

11 RallyRACC

52 CATALUNYA-COSTA DAURADA Rally de España 2016

Satou

COSTA DAURADA

CATALUNYA

WORLD

Höhepunkte der Rallye

Tag 1: Kris Meeke (Citroën) Überschlag (WP2); Thierry Neuville (Hyundai) beschädigt bei Dreher die Front seines Autos; Jari-Matti Latvala (VW) Aufhängungsschaden (WP5); Craig Breen (Citroën) Antriebswelle gebrochen (WP8)
Tag 2: Dani Sordo (Hyundai) klagt über starkes Untersteuern (WP10); Eric Camilli (Ford) Getriebeschaden (WP12); Andreas Mikkelsen (VW) Überschlag (WP13)
Tag 3: Martin Prokop (Ford) Aufhängungsschaden (WP16); Latvala gewinnt die Power-Stage. Mit seinem fünften Saisonsieg feiert Ogier den vierten WM-Titel in Folge (WP19)

PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

Shakedown

Shakedown (2,97 km): 1. Ogier in 2:13,9 min (= 89,12 km/h); 2. Sordo +0,1 sec; 3. Mikkelsen +1,2; 4. Tänak +1,7; 5. Meeke +1,7; 6. Latvala +2,0; 7. Paddon +2,3

1. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Ogier; 2. Mikkelsen; 3. Neuville; 4. Paddon; 5. Latvala; 6. Sordo; 7. Östberg; 8. Meeke; 9. Tänak; 10. Breen; 11. Camilli; 12. Prokop; 13. Bertelli; 14. Abbring; 15. Gorban; 16. Al-Qassimi

WP 1 (3,20 km): 1. Tänak in 3:47,6 min (= 50,62 km/h); 2. Bertelli +2,7 sec; 3. Ogier +3,5; 4. Kopecky +5,0; 5. Meeke +5,2; 6. Breen +5,2; 7. Neuville +5,7

WP 2 (12,50 km): 1. Neuville in 7:39,9 min (= 97,85 km/h); 2. Paddon +1,6; 3. Ogier +2,5; 4. Sordo +4,2; 5. Latvala +4,6; 6. Mikkelsen +5,6; 7. Östberg +16,2

WP 3 (6,50 km): 1. Latvala in 4:12,0 min (= 92,86 km/h); 2. Ogier +1,0; 3. Neuville +1,4; 4. Paddon +2,4; 5. Mikkelsen +2,6; 6. Sordo +3,7; 7. Östberg +6,1

WP 4 (38,95 km): 1. Latvala in 25:48,7 min (= 90,54 km/h); 2. Ogier +3,9; 3. Sordo +6,1; 4. Neuville +8,2; 5. Mikkelsen +10,4; 6. Paddon +17,6; 7. Östberg +22,9

WP 5 (12,50 km): 1. Sordo in 7:57,3 min (= 94,28 km/h); 2. Abbring +4,1; 3. Östberg +4,5; 4. Bertelli +4,6; 5. Meeke +5,2; 6. Paddon +5,2; 7. Mikkelsen +8,5

WP 6 (6,50 km): 1. Sordo in 4:06,0 min (= 95,12 km/h); 2. Tänak +1,2; 3. Meeke +2,4; 4. Breen +3,5; 5. Ogier +5,7; 6. Mikkelsen +5,8; 7. Östberg +6,1

WP 7 (39,95 km): 1. Meeke in 24:50,1 min (= 96,52 km/h); 2. Sordo +1,7; 3. Ogier +6,9; 4. Östberg +15,2; 5. Mikkelsen +19,2; 6. Breen +27,4; 7. Neuville +27,9

2. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Ogier; 2. Mikkelsen; 3. Neuville; 4. Paddon; 5. Sordo; 6. Östberg; 7. Meeke; 8. Tänak; 9. Breen; 10. Camilli; 11. Prokop; 12. Bertelli; 13. Abbring; 14. Gorban; 15. Al-Qassimi; 16. Latvala

WP 8 (6,28 km): 1. Latvala in 4:03,4 min (= 92,88 km/h); 2. Meeke +0,2; 2. Mikkelsen +0,5; 4. Ogier +1,7; 5. Sordo +1,8; 6. Neuville +2,6; 7. Paddon +4,3

WP 9 (19,93 km): 1. Latvala in 11:05,9 min (= 107,75 km/h); 2. Sordo +0,7; 3. Ogier +1,3; 4. Mikkelsen +2,2; 5. Neuville +2,6; 6. Paddon +6,4; 7. Camilli +8,7

WP 10 (21,26 km): 1. Ogier in 11:12,9 min (= 113,74 km/h); 2. Sordo +3,0; 3. Latvala +3,3; 4. Meeke +3,5; 5. Neuville +5,4; 6. Mikkelsen +7,4; 7. Paddon +8,6

WP 11 (24,14 km): 1. Ogier in 12:27,3 min (= 116,29 km/h); 2. Sordo +6,8; 3. Latvala +9,2; 4. Neuville +10,9; 5. Meeke +12,0; 6. Mikkelsen +12,2; 7. Paddon +13,9

WP 12 (19,93 km): 1. Ogier in 11:02,0 min (= 108,38 km/h); 2. Sordo +2,5; 3. Paddon +5,9; 4. Neuville +8,4; 5. Breen +10,5; 6. Östberg +12,6; 7. Meeke +19,6

WP 13 (21,26 km): 1. Ogier in 11:14,3 min (= 113,50 km/h); 2. Latvala +2,0; 3. Sordo +2,7; 4. Neuville +3,9; 5. Meeke +4,5; 6. Paddon +8,1; 7. Breen +11,7

WP 14 (24,14 km): 1. Ogier in 12:29,3 min (= 115,98 km/h); 2. Latvala +2,2; 3. Neuville +3,9; 4. Sordo +4,2; 5. Meeke +4,9; 6. Paddon +5,5; 7. Breen +12,4

WP 15 (2,24 km): 1. Meeke in 2:33,0 min (= 52,71 km/h); 2. Paddon +0,1; 3. Neuville +0,2; 4. Ogier +0,3; 5. Latvala +0,7; 6. Kopecky +0,8; 7. Östberg +0,9

3. Tag

Startreihenfolge (umgekehrt nach Ergebnis von Etappe 2): 1. Camilli; 2. Latvala; 3. Gorban; 4. Al-Qassimi; 5. Breen; 6. Bertelli; 7. Prokop; 8. Abbring; 9. Tänak; 10. Östberg; 11. Meeke; 12. Paddon; 13. Neuville; 14. Sordo; 15. Ogier

WP 16 (19,30 km): 1. Ogier in 10:58,3 min (= 105,54 km/h); 2. Paddon +2,0; 3. Sordo +2,6; 4. Neuville +4,7; 5. Latvala +6,3; 6. Breen +8,5; 7. Tänak +18,9

WP 17 (12,10 km): 1. Latvala in 8:00,4 min (= 90,67 km/h); 2. Ogier +0,2; 3. Neuville +3,9; 4. Paddon +3,9; 5. Sordo +4,5; 6. Breen +4,7; 7. Tänak +10,3

WP 18 (19,30 km): 1. Latvala in 10:53,1 min (= 106,38 km/h); 2. Ogier +1,2; 3. Paddon +1,5; 4. Neuville +2,1; 5. Sordo +2,7; 6. Breen +3,6; 7. Camilli +9,0

WP 19 (Power-Stage/12,10 km): 1. Latvala in 7:55,8 min (= 91,55 km/h); 2. Ogier +1,6; 3. Sordo +3,2; 4. Neuville +3,6; 5. Paddon +3,6; 6. Breen +5,2; 7. Östberg +6,4

RALLYE-WM SPANIEN 2016 / Resultate

Start: Salou, 13.-16. Oktober 2016; 12. von 14 Läufen zur Rallye-WM; Gesamtdistanz: 1378,31 km, davon 321,08 km auf 19 Wertungsprüfungen; 65 Teams gestartet, 51 gewertet. Wetter: sonnig/regnerisch.

Team	Auto	Wertung Klassen	Rückstand	Leader	Bestzeiten	Pkte.
1. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	1. WRC M*	3:13:03,6	WP 3, 4, 14-19	6	25+2**
2. Sordo/Marti (E)	Hyundai i20 WRC	2. WRC M*	+15,6	WP 5-13	2	18+1**
3. Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	3. WRC M*	+1:15,0	WP 2	1	15
4. Paddon/Kennard (NZ)	Hyundai i20 WRC	4. WRC M*	+1:27,8			12
5. Östberg/Floene (N/S)	Ford Fiesta RS WRC	5. WRC M*	+3:24,4			10
6. Tának/Molder (EST)	Ford Fiesta RS WRC	6. WRC M*	+5:24,9	WP 1	1	8
7. Abbring/Marshall (NL/GB)	Hyundai i20 WRC	7. WRC M*	+7:31,3			6
8. Kopecky/Dresler (CZ)	Skoda Fabia R5	1. WRC 2	+9:05,1			4
9. Tidemand/Andersson (S)	Skoda Fabia R5	2. WRC 2	+9:20,4			2
10. Breen/Martin (IRL/GB)	DS 3 WRC		+9:57,1			1
11. Bertelli/Scattolon (I)	Ford Fiesta RS WRC		+11:07,6			
12. Al-Qassimi/Patterson (VAE/GB)	Citroën DS3 WRC		+19:24,5			
13. Loubet/Landais (F)	Citroën DS3 R5		+19:37,1			
14. Latvala/Anntila (FIN)	Volkswagen Polo R	8. WRC M*	+21:34,4		7	0+3**
15. Gorbunov/Korsia (UA)	Mini John Cooper Works WRC		+21:41,6			
16. Andolfi/Fenoli (I)	Peugeot 208 R2	1. WRC 3	+25:30,0			
17. Solans/Ibanez (ESP)	Ford Fiesta R2T		+27:37,3			
18. Camilli/Klinger (F)	Ford Fiesta RS WRC	9. WRC M*	+27:38,4			
19. Boland/M.J. (IRL)	Ford Fiesta R5		+31:40,3			
20. Van den Heuvel/Dockx (NL)	Mitsubishi Evo X	3. WRC 2	+34:07,7			
21. Burri/Levrat (CH/F)	Renault Clio R3	2. WRC 3	+34:20,3			
22. Armstrong/O'Sullivan (GB/IRL)	Ford Fiesta R2T	1. DMACK	+34:33,0			
23. De Tommaso/Rocca (I)	Peugeot 208 R2	3. WRC 3	+34:56,4			
24. Greensmith/Becker (GB/D)	Ford Fiesta R2T	2. DMACK	+35:24,8			
25. Vatanen/Renucci (FIN/I)	Ford Fiesta R2T	3. DMACK	+35:30,3			

* Diese Fahrer sind auch für die Markenwertung eingeschrieben ** Zusatzpunkte für die Power-Stage

Wichtigste Ausfälle:

Szczepaniak/Ptaszek	Peugeot 208 T16	Kraftübertragung, WP 1
Kremer/Winklhofer (D)	Skoda Fabia R5	Unfall, Verbindungsetappe
Mikkelsen/Jaeger (N)	Volkswagen Polo R WRC	Unfall, WP 12
Prokop/Tomanek (CZ)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 16
Meeke/Nagle (GB/IRL)	Citroën DS3 WRC	Motor, WP 17

Nächster WM-Lauf: Rallye Großbritannien, 27.-30. Oktober 2016

Internet: www.wrc.com



Die VW-Weltmeister im Hyundai-Sandwich: Marti/Sordo, Ingrassia/Ogier und Neuville/Gilsoul (v.l.)



WM - Stand Fahrer

1. Ogier	222
2. Mikkelsen	127
3. Neuville	127
4. Paddon	114
5. Sordo	111
6. Latvala	104
7. Östberg	90
8. Tának	61
9. Meeke	54
10. Breen	37

WM - Stand Marken

1. Volkswagen Motorsport	322
2. Hyundai Shell World Rally Team	260
3. M-Sport World Rally Team	144
4. Volkswagen Motorsport II	136
5. Hyundai Mobis World Rally Team	124
6. DMack World Rally Team	74
7. Jipocar Czech National Team	18

WRC2 - Stand Fahrer

1. Evans	120
2. Suninen	105
3. Lappi	82
4. Kopecky	80
5. Tidemand	67
6. Fuchs	59
7. Kremer	55

WRC3 - Stand Fahrer

1. Tempestini	105
2. Andolfi	91
3. Fabre	89
4. Veiby	73
5. De Tommaso	69
6. Koci	63
7. Folb	56

JUNIOR-WM - Stand Fahrer

1. Tempestini	105
2. Veiby	62
3. Folb	58
4. Koci	57
5. Dubert	52
6. Martel	40
7. Al Mutawaa	26

DMack Fiesta Trophy

Junge Briten räumen ab

Im Schlusspurt ließ Jon Armstrong nichts mehr anbrennen. Der 21-jährige Brite nahm Tempo raus und siegte beim Saisonfinale der bei fünf europäischen WM-Läufen mit von M-Sport zentral betreuten Ford Fiesta R2 ausgetragenen Serie vor seinem zwei Jahre jüngeren Landsmann Gus Greensmith (+51,8 Sekunden) und dem Finnen Max Vatanen (+57,3).

Dramatischer war hingegen die Entscheidung um den Trophy-Titel: Der als Topfavorit angesehene Osian Pryce wurde durch eine defekte Zündkerze früh ans Ende des gerade einmal zehn Teilnehmer umfassenden Feldes zurückgeworfen. Doch der 23-jährige Waliser kämpfte sich erst auf Rang 8 und am Final-

tag bis auf Platz 5 nach vorne. Genug, um den erfahrenen Titelkontrahenten Vatanen, Sohn des ehemaligen Rallye-Weltmeisters Ari Vatanen, hinter sich zu halten und auch den Gesamtsieg der DMack Fiesta Trophy auf die Insel zu holen. ♦ RK



Kämpfte sich zum Titel: Pryce

Toyota

Hänninen wird befördert

Mitte Dezember soll, so wurde im Servicepark der Rallye Spanien kolportiert, das künftige Toyota Gazoo World Rally Team samt neuem Werkswagen und Fahrerriege der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Zumindest beim Personal wird es kaum Überraschungen geben. Ebenso wie die Führungsriege mit Teamchef Tommi Mäkinen und Manager Jarmo Lehtinen, scheint auch bei den Fahrern längst alles fix. Dumm nur, dass Mäkinen seine Neuverpflichtung kaum vor Saisonende verkünden kann. Denn Esepikka Lappi ist noch bei Skoda unter Vertrag und soll für die Tschechen nach dem EM-Titel 2014 nun möglichst noch die WRC2-Krone einfahren.

Also bestätigt die neu formierte Werkstruppe diese Woche eben Juhon Hänninen. Der 35-jährige Landsmann von Mäkinen, Lehtinen und Lappi firmierte bisher als Testpilot und soll nicht sporadisch, sondern die ganze Saison 2017 hinterm Steuer eines der beiden Toyota Yaris WRC agieren. ♦ RK



Hänninen: Werks- statt Testpilot

WM-Kalender 2017

Türkei statt China

Noch ist es nicht offiziell, aber die Rallye China ist vorerst Geschichte. Denn wenige Wochen vor der nächsten FIA-Weltratssitzung fehlt es weiter an einem klaren Konzept, einem Austragungsort, Strecken und einer gesicherten Finanzierung für 2017. Deshalb soll das kommende Jahr genutzt werden, um eine zuverlässige Organisation aufzubauen, um auf dem weltgrößten Automobilmarkt dann ab 2018 regelmäßig Station zu machen.

In die Bresche soll die Rallye Türkei springen. In Spanien haben der Präsident des Türkischen Automobilverbandes, Serkan Yazici, sein Vize Eren Üclertopragi und deren Berater Chris Courtney nun den Her-

stellern jenes Konzept präsentiert, das schon bei der FIA und dem WM-Promoter Anklang fand: Eine kompakte Schotterralley südlich von Izmir an der Küste der türkischen Ägäis. Als Referenz gilt die Marmaris Rally Turkey, die im Mai zur FIA European Rally Trophy zählte. ♦ RK



Geschichte: 2017 ohne China

NACHRICHTEN

Keine Rückkehr nach Arganil

Rallye-WM Der Traum von einer Rückkehr auf die legendäre Prüfung Arganil ist vorerst vorbei. Die Veranstalter der Rallye Portugal erteilten entsprechenden Plänen eine Absage. «Zu weit und zu kompliziert», begründete Rallye-Manager Pedro Almeida. «Unsere Rallye wäre auf über 2000 Kilometer angewachsen, und wir hätten vier Tage gebraucht. Das ist beim aktuellen Reglement nicht möglich.» Nun denkt man über eine Showveranstaltung bei Arganil im Vorfeld des WM-Laufes nach. So kam auch die portugiesische Kult-Wertungsprüfung Fafe zurück.

Ein Finale mit Klasse und Masse

DRM Das Beste zum Schluss: 130 Teams haben zur 3-Städte-Rallye (21./22. Oktober) ihre Nennung abgegeben. Doch nicht quantitativ, auch qualitativ sorgt das Finale der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) für Furore. So stehen an der Spitze des Feldes sieben R5 von vier verschiedenen Herstellern am Start, darunter Titelfavorit Fabian Kreim und Skoda-Markenkollege Dominik Dinkel, Titel-Widersacher Christian Riedemann (Peugeot), Hermann Gassner (Hyundai) und Raffael Sulzinger (Ford). Zudem kämpfen mehrere S2000 und GT-Porsche um den Gesamtsieg. Als Vorwagen sind Rallye-Legende Walter Röhrl im Porsche 911 und Matthias Kahle im Skoda 130 RS im Einsatz. Wie gehabt beginnt die 3-Städte-Rallye am Freitagabend und führt diesmal über elf Wertungsprüfungen mit insgesamt 122 WP-Kilometern.

Münnich im Punkte-Minus

Rallycross-WM René Münnich hatte die Probleme an seinem Seat Ibiza Supercar beim vorletzten Lauf der Rallycross-WM in den Griff bekommen und sammelte zwischenzeitlich gar vier WM-Punkte. Die sind nun aber futsch! Das Team des einzigen permanenten deutschen Piloten in der Rallycross-WM musste beim Lauf in Buxtehude schon am Samstag den dritten Turbolader verbauen, mehr als das im Regelwerk für ein Rennen erlaubte Kontingent. Die Folge: zehn Punkte Abzug für Münnich. ♦ RK/MH/SK

Rallycross-WM Buxtehude

Punktlandung

Von SVEN KOPF

Mattias Ekström (Audi) hat es geschafft. Auch ohne Finalsieg in Buxtehude feierte der Schwede seinen ersten Titel in der Rallycross-WM.

Das Ziel war nah. Ekström kam mit 27 WM-Punkten Vorsprung auf den Estering bei Buxtehude. Der Schwede hatte im vorletzten Rennen einige Möglichkeiten, um den Titel vorzeitig in trockene Tücher zu wickeln. Sicher war: Mit Siegen in Qualifikation, Semifinale und Finale würde er 30 Punkte holen und wäre damit uneinholbar vorn. Es würde auch reichen, wenn er am Ende des Wochenendes vier Zähler mehr holte als Verfolger Johan Kristoffersson (Volkswagen), und wenn Titelverteidiger Petter Solberg (Citroën) keine Wunder vollbrächte. Es wäre ein Traum für «Eki», der in seiner 15-jährigen DTM-Karriere kein einziges Rennen verpasste und nun auf den Start beim Saisonfinale in Hockenheim verzichtete, um sich seinen Traum vom WM-Titel zu erfüllen.

Schon am Samstag machte Ekström ernst und übernahm die Führung in der Qualifikation. Ganz klar, er wollte hier einen



Der Weg zum Titel: Ekström gibt das Tempo vor, Herausforderer Kristoffersson (r.) auf Schlagdistanz

Sieg, so wie es sein Vater Bengt vor über 25 Jahren geschafft hatte. Kristoffersson und Solberg lagen abgeschlagen auf den Plätzen 6 und 7. Es schien, als wollten sie Ekström kampflos das Feld überlassen. Doch am Sonntag mobilisierte Solberg alle Reserven und fuhr zwei Bestzeiten, was ihm den Sieg in der Qualifikation bescherte. Nun fingen alle an zu rechnen – und nachdem Ekström und Solberg ihre Semifinals gewonnen hat-

ten, war Ekströms Abstand auf 23 Punkte zusammengeschnitten. Wohl nur mit einem Sieg im Finale könnte er vorzeitig feiern.

Eriksson driftet, Ekström jubelt

Doch im letzten Lauf des Tages geschah das Unvorhersehbare: Youngster Kevin Eriksson (20/Ford) stürmte im wilden Drift außen an den Weltstars vorbei. Alles hielt die Luft an und sah den Schweden schon tief im Kiesbett versinken – doch die

waghalsige Aktion glückte. Eriksson schoss in Führung, gab diese bis zur Zielflagge nicht mehr ab und feierte den Überraschungssieg der Saison. Und dahinter? Solberg wurde Zweiter, doch das nutzte ihm nichts mehr. Ekström reichte Platz 5. Solbergs Rückstand betrug jetzt exakt die benötigten 30 Punkte. Selbst wenn Solberg beim Saisonfinale in Argentinien gleichziehen sollte, hat er weniger Siege als Ekström. ♦



Driftkönig im Finale: Eriksson



Neue Nummer 1: Ekström

NACHGEHAKT BEI Mattias Ekström

(38/S) Der frischgebackene Weltmeister über seinen Titel, den Weg dahin und das Team dahinter.



Von SVEN KOPF

? Wie wird man Weltmeister? Wenn man alles Geld für ein gutes Auto zusammenlegt, Freunde anruft und sie fragt, ob sie auch Weltmeister werden wollen und Lust darauf haben, in einem Team mitzuhelfen, nicht für viel Geld, aber zum Beispiel für gutes Essen – dann kann es klappen (lacht).

? Du zitterst immer noch, obwohl alles überstanden ist?

Es ist schwer, Worte dafür zu finden, was hier passiert ist. Das ist ohne Zweifel der größte Tag in meiner Karriere. Drei Jahre harte Arbeit liegen hinter uns. Wir haben EKS aus dem Nichts aufgebaut und von Anfang an gesagt, dass wir genau dieses Ziel erreichen wollen. Die Erfolge in der DTM waren wunderschön. Und nun dieser WM-Titel – das ist wirklich ein Highlight in meiner Karriere. Ich habe die

besten Jungs der Welt um mich. Danke dafür!

? Du gilts als Felerbiest. Wer kriegt jetzt die Champagnerdusche? In unserem Teamzelt wird kein Alkohol getrunken, dieser Champagner ist alkoholfrei. Ich bin allen Fans dankbar, die mir die Daumen gedrückt haben (öffnet die Flasche und spritzt sie über die Fans am Eingang zum Teamzelt). Jetzt habt auch ihr den Geschmack dieses Sieges auf der Zunge.

? Ein Rennen steht noch aus, der Titel ist aber dein. Ist der Druck weg?

Druck ist immer da. Aber in den kommenden Tagen werden wir den WM-Titel feiern. Dann laden wir die Batterien auf und bereiten unsere Audi S1 EKS RX Quattro für das Finale in Argentinien vor. Denn dort wollen wir Ende November auch noch um den Team-Titel kämpfen.

RALLYCROSS-WM / Resultate

Buxtehude (D), 11. von 12 Läufen zur Rallycross-WM.

Nach vier Qualifikationsläufen (Q1–Q4): 1. Petter Solberg (N), Citroën; 2. Mattias Ekström (S), Audi S1; 3. Kevin Hansen (S), Peugeot 208; 4. Janis Baumanis (LV), Ford Fiesta; 5. Sébastien Loeb (F), Peugeot 208; 6. Johan Kristoffersson (S), VW Polo; 7. Andreas Bakkerud (N), Ford Focus RS; 8. Kevin Eriksson (S), Ford Fiesta ST; 9. Toomas Heikkinen (FIN), Audi S1; 10. Davy Jeanney (F), Peugeot 208; 11. Timmy Hansen (S), Peugeot 208; 12. Ken Block (USA), Ford Focus RS; 13. Robin Larsson (S), Audi A1; 14. Timur Timerzyanov (RUS), Ford Fiesta; 15. Anton Marklund (S), VW Polo; 16. Peter Hedström (S), VW Polo

Halbfinals: 1. Lauf: 1. Solberg, 6 Punkte; 2. K. Hansen 5; 3. Bakkerud 4; 4. T. Hansen 3; 5. Loeb 2; 6. Heikkinen 1. – 2. Lauf: 1. Ekström 6; 2. Eriksson 5; 3. Kristoffersson 4; 4. Baumanis 3; 5. Jeanney 2; 6. Block 1

Finale: 1. Eriksson, 8 Punkte; 2. Solberg 5; 3. Bakkerud 4. Hansen 3; 5. Ekström 2; Kristoffersson 1

WM-Stand: 1. Ekström, 251 Punkte; 2. Solberg 221; 3. Kristoffersson 217; 4. Bakkerud 210; 5. Loeb 194; 6. Hansen 174; 7. Heikkinen 134; 8. Timerzyanov 104; 9. Baumanis 102; 10. Larsson 95

Nächster Lauf: 25.–27. November 2016, Rosario (RA)

Internet: www.fiaworldrallycross.com

MotoGP

Überraschungsfaktor Rennfahrer

Von IMRE PAULOVITS

Die Chancen, dass Marc Márquez in Motegi unter normalen Umständen Weltmeister wird, waren gering. Trotzdem ist er es geworden – weil die menschliche Seite seiner Gegner in den Vordergrund trat.

Welch ein Multimillionen-Euro-Spiel die MotoGP ist, sieht man besonders, wenn die Werke in die letzte, entscheidende Phase um den Titelkampf gehen. Honda hatte noch einmal in Aragón getestet und noch mal Material entwickelt, um nach einer zäh begonnenen, aber doch so glücklich verlaufenen Saison auch jede noch so kleine Unsicherheit aus dem Weg zu räumen. Yamaha hatte schon zuvor alle erdenklichen Chassis-Varianten durchprobiert, damit sowohl Valentino Rossi als auch Jorge Lorenzo ihre Chancen wahren konnten.

Bei ihrem Heimrennen waren die Japaner mit verstärkter Manpower vor Ort, um auch noch das letzte Quäntchen an Möglichkeiten auszuschöpfen. Die MotoGP ist in den letzten Jahren zu einer Optimierung strenger Umstände geworden. Und weil sich diese Umstände dieses Jahr grundlegend geändert haben, mussten für den Optimierungsprozess noch einmal Ressourcen mobilisiert werden, um auf den Stand zu kommen, den man von den letzten Jahren gewohnt war.

Menschliche Seite des Sports

Bei diesem Optimierungsprozess arbeiten die Fahrer selber



Valentino Rossi am Boden: Die Stürze der Yamaha-Werksfahrer zeigten wieder den Faktor Mensch

mit. An den Bikes und an sich selbst. Denn sie sind nicht nur hoch bezahlte Dreh- und Angelpunkte in diesem teuren Spiel, sie sind auch hoch motivierte Alphas, die sich um nichts in der Welt hinter den anderen anstellen wollen. Und so lassen auch sie nichts unversucht, um in all den komplizierten Facetten des heutigen Rennsports immer besser zu werden: Körperliches Training auf dem höchsten Stand, den die Sportwissenschaft je in den Motorsport eingebracht hat, betreut von den besten

Medizinern, mentales Training und das Hineindenken in die Technik auf einem Niveau, das sonst nur die Entwicklungsingenieure kennen, gehört heute zu ihrem Handwerkszeug.

Doch eines hat sich in mehr als einem Jahrhundert, seit es Motorsport gibt, nicht geändert: Am Ende ist es der reine Kampf Mann gegen Mann, der zwischen Sieg und Niederlage entscheidet. Und je höher die Leistungsdichte, desto schmaler der Grat zwischen Triumph und Sturz. Seit Jahren haben wir die «Großen Vier» in der

höchsten Klasse des Motorrad-sports. Und dass wir sie als Außerirdische verehren, hat auch damit zu tun, dass es wirklich übermenschlich zu sein scheint, wie sie mit all dem Druck und den Gegebenheiten umgehen können.

Dass sie dennoch nur Menschen sind, wurde in Motegi wieder einmal ganz deutlich. Die Highsider von Dani Pedrosa und Jorge Lorenzo in den Trainings zeigten es bereits. Dass im Rennen aber gleich Valentino Rossi und Jorge Lorenzo stürzten, und die fast un-

wahrscheinliche Chance, dass Marc Márquez bereits in Japan seinen WM-Titel einheimst, plötzlich zur Realität wurde, ließ die menschliche Seite des Multimillionen-Spiels ganz in den Vordergrund treten.

Preis des Außergewöhnlichen

Wir erleben dieses Jahr eine MotoGP-Saison der Überraschungen, und dies liegt nicht zuletzt gerade an den Menschen, die hier gegeneinander antreten. Sie sind es, die über sich hinauswachsen, Fehler machen oder einfach den Grenzen ihrer Fähigkeiten Tribut zollen müssen.

In Japan kehrte Bradley Smith nach zwei Operationen an seinen so arg ramponierten Kreuzbändern im rechten Knie zurück, dass selbst andere Hochleistungssportler ein halbes Jahr Genesungszeit gebraucht hätten. In den Trainings konnte er nicht mehr als sechs Runden am Stück fahren, im Rennen fuhr er 24 Runden durch und wurde 13.

Doch wo die Grenzen liegen, was die Werke bereit sind zu zahlen und zu akzeptieren, zeigte sich in Motegi ebenfalls. Yamaha hat Jorge Lorenzo zwar für die Testtage in Valencia für Ducati freigegeben. Aber für weitere Tests von Ducati in Jerez nicht. In diesem Millionenpiel wissen die Werke nur zu gut, wie viel die Leistung der Piloten wert ist. Deren menschliche Grenzen können sie nicht verändern, aber den ganzen Rest will man doch – so gut es geht – unter Kontrolle bringen. ♦

Superbike-WM

Aufrüstung trotz Regel-Limitierung

Die Regelmacher der Superbike-WM tun alles, um die Kosten zu senken. Doch hinter den Kulissen hat trotzdem ein neues Aufrüsten begonnen.

Kawasaki konnte sich in Jerez vorzeitig als Markenweltmeister der Superbike-WM küren. Das kleinste der vier japanischen Werke konzentriert sich auch mit all der Manpower seiner Rennabteilung auf die Superbike- und Supersport-WM. Und so tun sie auch alles, um den dort erarbeiteten Vorsprung zu wahren.

Doch Ducati, einst die unbestrittene Macht in der höchsten seriennahen Rennklasse, hat in

der Sommerpause einen solchen Schritt mit der 1199 Panigale R gemacht, dass Chaz Davies seither jedes Trockenrennen gewonnen hat. Die Grünen haben aber bereits für die nächste Saison vorgesorgt. Und was da kommen wird, wird das Wettrüsten in der Superbike-WM wieder auf ein neues Niveau heben.

Auf der Intermot haben sie das Homologationsmodell ZX-10 RR vorgestellt, von dem genau die geforderten 500 Stück gebaut werden. Viele Dinge sind aus der aktuellen Superbike-WM-Saison in dieses Motorrad eingeflossen. Jedoch wurden der Zylinderkopf und das verstärkte Kurbelgehäuse so ausgelegt, dass die Entwick-

lung für mehr Motorleistung weitergehen kann. Bedenkt man, dass auch Honda eine neue Fireblade gebracht hat und Yamaha mit der neuen R6 wiederum die Supersport-Klasse verstärkt, lässt sich absehen, welches Aufrüsten uns in den seriennahen Weltmeisterschaften bevorsteht.

Regeln nur milde angepasst

Die geänderten Regeln für 2017 beinhalten nur Anpassungen bei Batterien, Lichtmaschinen und Ausgleichswellen, was aber eher aus transporttechnischen Gründen nötig war. Die Ingenieure haben, wie schon so oft im Motorsport, die Regelmacher erneut überholt. ♦ IP



Kawasaki ZX-10RR: Für die Superbike-WM-Homologation gebaut



Überschäumende Freude: Marc Márquez genießt seinen unerwartet früh errungenen Titel in vollen Zügen

Grand Prix von Japan - MotoGP

Überraschungs-Titel

Von IMRE PAULOVITS

Die Chance, dass Marc Márquez schon in Motegi Weltmeister hätte werden können, waren minimal. Doch sein Sieg und die Stürze von Valentino Rossi und Jorge Lorenzo machten das Unmögliche möglich.

Der strenge Japaner war plötzlich völlig aufgelöst. Honda-Präsident Takahiro Hachigo blieb zuerst der Mund offen, als nach Valentino Rossi auch Jorge Lorenzo gestürzt war und Marc Márquez an der Spitze des Feldes seinem dritten MotoGP-Titel entgegenfuhr. Dann bekam er ganz weiche Knie und verfolgte mit feuchten Händen die letzten fünf Runden. Noch nervöser war am Kommando stand nur noch Marc Márquez' Crewchief Santi Hernández. Seine Beine wippten wild auf der Ablage, doch als die Zielflagge dem bangen Warten ein Ende setzte, war es Marc Márquez, der wie wild mit seinen Beinen neben dem Motorrad herumtanzte und seiner Freude freien Lauf ließ.

Er wurde von seinem Bruder Alex und seinem Schulfreund José Luis Martínez empfangen. Sie stülpten ihm das Weltmeister-Trikot und den goldenen Weltmeisterhelm über, dann nahmen die Umarmungen kein Ende. Als Márquez dann auf dem Siegerpodest stand, verlor Takahiro Hachigo endgültig jede von seinem Job erwartete Strenge, er griff sich kurzerhand die Sektflasche des Siegers und verspritzte den Champus gemeinsam mit seinem Weltmeister. Unten tobte das ganze Team in Freudengesängen, und schließlich schaltete Márquez auf Kapellmeister um und dirigierte noch eine ganze Weile die tobende Menge unter dem Podest und auf den Zuschauerängen.

Es war die spontane Freude eines unglaublichen Überraschungssieges, die Entladung von Emotionen, die sich während der letzten zwei Jahre aufgestaut hatten. «Dass ich letztes Jahr an der Titelverteidigung gescheitert bin, hat mich reifen lassen und mich zu einem noch besseren Fahrer gemacht», gestand der nunmehr fünffache

Weltmeister. «Ich hatte zu sehr in Erinnerung, wie das letzte Jahr geendet hat, und das wollte ich nie wieder haben. Ich habe aus meinen Fehlern gelernt, und es ist ein unglaubliches Gefühl, jetzt die Früchte dieser Arbeit ernten zu können.»

«GiveMe5» stand auf seinem WM-Shirt, er ist nun wie Jorge Lorenzo fünffacher Weltmeister. Doch mit 23 Jahren und 242 Tagen auch hier der jüngste aller Zeiten. Bisherlang war dies seit 2004 Valentino Rossi mit 24 Jahren und 230 Tagen, er selbst hatte Mike Hailwood nach 1965 abgelöst, der damals mit 25 Jahren und 107 Tagen seinen fünften WM-Titel gewonnen hatte.

Ganzes Wochenende dominiert

Dass Márquez dieses Rennen gewinnen wird, daran hatte es das ganze Wochenende über wenig Zweifel gegeben. Er dominierte die Trainings, und seine Rennpace wurde von der Konkurrenz nach FP4 um gut drei Zehntel schneller ge-

schätzt, als was von den Yamaha-Piloten erwartet wurde. Doch dann patzte Márquez gerade in seiner Paradedisziplin Qualifying, und die Pole-Position ging an Valentino Rossi. Und da für das Rennen höhere Temperaturen erwartet wurden, witterten die Yamaha-Techniker wieder Morgenluft, da die M1 bei steigendem Grip normalerweise ihre Stärken besser ausspielen kann.



A. Dovizioso

Doch die Sorgenfalten saßen bei Yamaha-Rennleiter Lin Jarvis trotzdem tief. Jorge Lorenzo war in FP3 in Turn 2 mit einem Highsider abgeflogen, wie er ihn seit Jahren nicht mehr hatte. Der Mallorquiner hatte auch Angst, sich etwas im rechten Knöchel gebrochen zu haben, er wurde ins Krankenhaus geflogen, doch dort konnten keine Brüche festgestellt werden. Umso erstaunlicher war seine Pace in FP4 und dann in der Quali. Doch so einen Abflug übersteht niemand unbeschadet, und Lorenzo war steif und voller Schmerzen, als er zum Renntag aufwachte.

Auch Lorenzos sorgsam ausgearbeitete Reifenstrategie mit dem weichen Vorderreifen wurde durch die steigenden Temperaturen aus dem Lot gebracht. Schließlich entschied er sich wie seine beiden WM-Gegner für den mittelharten Vorderreifen.

Auch mit der anderen Seite seiner Garage hatte Jarvis so seine Sorgen. Trotz der Pole-Position hatte Valentino Rossi seine Zweifel angemeldet, ob er wie von ihm gewohnt am Sonntag wieder ein Feuerwerk abbrennen könne. Er hatte sich eine Erkältung zugezogen und wirkte kraftlos. «Ich kann nur hoffen, dass es mir vor dem Rennen besser geht», hatte er am Samstagabend noch gesagt. «Diese 24 Runden sind in Motegi verdammt lang und durch die harten Bremszonen noch kräftezehrender als auf anderen Strecken.»

Yamaha-Armada gesunken

Dann sollten sich die schlimmsten Vorahnungen von Jarvis noch einmal vervielfachen. Nicht nur, dass Márquez tatsächlich eine unwiderstehliche



Der Albtraum des Yamaha-Werksteams: Zuerst stürzte Valentino Rossi und dann Jorge Lorenzo



Dovizioso: Wieder auf's Podest



Kein Auge trocken: Honda-Präsident Hachigo feiert mit Márquez



Nicht belohnt: Aleix Espargaró (#41) fuhr stark, musste sich aber wieder seinem Teamkollegen beugen

Pace vorlegte, erstmals seit sieben Jahren fielen beide Yamaha-Werksfahrer bei einem Grand Prix aus.

«Es ist wirklich eine Schande», übt Rossi Selbstkritik. «Aber bei dem Sturz habe ich nichts gespürt, was auf eine Notsituation hingedeutet hätte. Aber logisch, es war mein Fehler. Ich hatte keinen besonders guten Start, und Marc ist schneller als Jorge vorbeigekommen als ich. Dort habe ich etwas Zeit verloren, aber als ich dann freie Fahrt hatte, war die Pace gut und ich konnte pushen, um auf Márquez aufzuholen. Bis mir eben das Vorderrad wegrutschte.»

Jorge Lorenzo war nach seinem Sturz ebenfalls nicht in bester Laune. Doch in der Situation, in der ihm auch die letzte WM-Chance dahinzusiechen drohte, weil von hinten Andrea Dovizioso, Aleix Espargaró und Maverick Viñales heranrückten und er bei einem Sieg von Márquez auch mit dem vierten Platz den WM-Titel verloren hätte, war es noch zu verstehen, dass er Gas gab, wie er nur konnte. «Ich habe einfach mehr gepusht, als die Abstimmung des

Bikes zuließ», musste er eingestehen. «In Aragon hatten wir mit der Reifenwahl richtig gelegen, hier überhaupt nicht. Mit dem weichen Vorderreifen war meine Balance gut, damit hätte ich wohl im Rennen besser gelegen. Der mittelharte hat vibriert, und es hat mir ständig das Vorderrad eingeklappt. So konnte ich das Tempo von Márquez nicht mitgehen, und als Dovizioso von hinten immer näher kam, habe ich zu sehr gepusht und konnte den Sturz nicht verhindern, als mein Vorderrad einklappte.»

Dovizioso selbst hatte den Sturz fast kommen sehen. «Jorge ist ganz anders gefahren als sonst. Er war körperlich angeschlagen, und sein Bike bewegte sich ganz anders als sonst. Ich wusste, dass ich ihn einholen würde, und er hatte schon vorher einige Fehler gemacht», so Dovizioso.

Der Italiener war eine Art Geheimfavorit in diesem Rennen, denn die Pace, die er an den Trainingstagen hatte, und die Tatsache, dass die harten Be-

schleunigungs- und Bremszonen von Motegi seinem Fahrstil und der Ducati entgegenkommen, ließen auf eine Form wie auf dem Red Bull Ring spekulieren. Doch daraus wurde nichts. «Zuerst habe ich viele Plätze verloren, weil ich am Start leicht mit Valentino Rossi kollidierte. Als ich dann den Sturz von Valentino gesehen habe, wollte ich keine Dummheiten machen. So habe ich mich Zehntel für Zehntel nach vorn gearbeitet, wollte Jorge Lorenzo in einer der letzten fünf Runden überholen, das hat sich dann aber von selbst erledigt.»



M. Viñales

Dass Suzuki-Star Maverick Viñales schließlich Dritter wurde, hatte er ebenfalls der Geduld zu verdanken. «Ich hatte an den Trainingstagen allerlei Probleme, und dass wir die gelöst haben, habe ich meinem Team zu verdanken», so der Suzuki-Werksfahrer. «Zu Beginn war meine Balance nicht besonders, aber zum Schluss ging es richtig gut, und so konnte ich Aleix noch abfangen.» ♦

NACHGEHAKT BEI Marc Márquez

(23/E) Der Weltmeister über seinen unerwartet frühen Titel, und warum er nicht wusste, ob er ihn auch feiern kann.



Von IMRE PAULOVITS

? Wie fühlst du dich als frischgebackener Weltmeister? Es ist schon ein unglaubliches Gefühl. Als ich am Morgen aufgestanden bin, habe ich mich ganz normal gefühlt, und ich habe keinen zusätzlichen Druck gespürt. Da hatte ich aber noch gedacht, dass es eh unmöglich ist, die WM schon hier zu gewinnen. Aber ab jetzt müssen wir das Wort unmöglich vergessen und immer an unsere Chance glauben, so klein sie auch sein mag.

? Wie bist du das Rennen angegangen? Ich hatte ausnahmsweise einen guten Start, dann habe ich gemerkt, dass mich Valentino sehr hart angreift. Ich hatte das Gefühl, dass er etwas nervös ist. Da habe ich gepusht, um eine kleine Lücke aufzumachen, damit er mich nicht gefährden kann. Als ich dann auf meinem Board gesehen habe, dass er out ist, habe ich mir gesagt, jetzt fahre ich auf Sieg. Ich bin meinen Rhythmus

wie in den Trainings gefahren – und ich habe mich wohl auf dem Motorrad gefühlt. Als ich dann gesehen habe, dass auch Lorenzo out ist, war es mit der Konzentration vorbei. Ich habe mich drei oder viermal pro Runde verschaltet, ich wusste plötzlich nicht einmal mehr, auf welcher Strecke ich war. Ich habe dann versucht, meine Konzentration wiederzufinden. Und als ich dann den Zielstrich passiert habe, war ich gespannt darauf, was passieren würde. Denn wir hatten gar keine Feier vorbereitet. Doch wie ich gesehen habe, hat mein Team offensichtlich mehr an mich geglaubt, als ich es wusste, und sie haben die T-Shirts und alles bereitgehakt.

? Werden wir bei den restlichen Rennen nun den alten, angriffslustigen Marc Márquez erleben? Ich habe das Ziel für dieses Jahr erreicht, nun will ich Spaß bei den Rennen haben. Ich denke, da kommt wieder der alte Marc Márquez durch.

Stefan Bradl

Nur bedingt zufrieden

Zwar schaffte Stefan Bradl nach Aragon seinen zweiten Top-10-Platz in Folge, der deutsche Aprilia-Werksfahrer war trotzdem nicht ganz zufrieden.

«Rang 10 ist okay, doch nach diesem Wochenende hätte mehr herauskommen müssen», fasste Stefan Bradl nach dem Rennen zusammen. «Ich hatte mir vorgenommen, möglichst wenig Fehler zu machen, aber das ist gründlich danebengegangen. Die Misere begann schon mit einem schlechten Start. Ich musste auch bald feststellen, dass ich beim Bremsen massive Probleme habe. Ich habe mich oft vorbereitet, Gegner zu überholen, was aber letztendlich nie wirklich gelang. Zudem habe ich meistens den Scheitelpunkt verpasst», übt er Selbstkritik.

Dabei hatte das Wochenende für den 26-jährigen Bayern recht gut begonnen. Er fand gleich am Freitag eine gute Basisabstimmung, und es sah am Samstag lange so aus, als könne er erneut in die Q2 einziehen. Doch dann rutschte er am Ende von Q1 aus, so blieb nur der 13. Startplatz.

Nach seinem guten Gefühl an den Trainingstagen hatte Bradl auf eine weitere Steigerung im Rennen gehofft, doch er konnte es dann doch nicht umsetzen. «Sogar als ich freie Fahrt hatte, passierten laufend Fahrfehler. Der einzige Lichtblick war, dass ich zu den Ducatis von Petrucci und Redding aufschließen konnte. Aber in den letzten drei Runden habe ich den größten Schnitzer gemacht. So kann ich nicht zufrieden sein.» ♦ IP



In Motegi ging die Aprilia gut

MotoGP

Héctor Barberá auf der Werks-Ducati

Weil Andrea Iannone nach seiner Wirbelverletzung auch für Motegi nicht fit wurde, bekam Héctor Barberá die Chance, die Werks-Ducati zu fahren.

In der vorletzten Woche ließ sich Andrea Iannone noch einmal sorgsam durchchecken, und sein Arzt stellte fest, dass zwar der größte Teil der überflüssigen Flüssigkeit neben seinem Rückenmark wieder absorbiert wurde und dass auch der Heilungsprozess an der Bruchstelle fortgeschritten ist, aber nicht in dem Maße, dass er dem Ducati-Werkspiloten ruhigen Gewissens eine Starterlaubnis erteilen kann. So entschied das Team am Montag, für Japan ohne Iannone zu planen. Da Testpilot Michele Pirro aber ein Testprogramm mit der Desmosedici GP17 durchzuführen hatte, war er diesmal nicht als Reservefahrer abkömmlich, so wurde am Donnerstag entschie-



Barberá auf der Werks-Ducati: Nach guten Zeiten leider Sturz

den, Avintia-Ducati-Pilot Héctor Barberá auf die Werks-Ducati zu setzen. Bei Avintia wurde der Australische Superbike-Meister von 2015, Mike Jones, eingeflogen, der daheim im Team von Troy Bayliss für Ducati fährt.

Wie kurzfristig die Entscheidungen gefallen sind, zeigte sich auch an dem Outfit der Fahrer: Beide fuhren zunächst

in ihren alten Team-Kombis, für Barberá wurde für Sonntag eine eiligst angefertigte Kombi in den Farben des Werksteams eingeflogen. Der Spanier fuhr auf der Werks-Ducati zunächst stark, stürzte im Rennen aber in der neunten Runde an achter Stelle liegend und wurde schließlich 17. Sein Vertreter Mike Jones wurde mit der Avintia-Ducati 18. ♦ IP

KOMPAKT

»» **MotoGP** Dani Pedrosa flog am Freitag in FP2 in seiner Aufwärmrunde beim Anbremsen von T11 mit einem üblen Highsider ab. Der Honda-Werkspilot brach sich dabei das rechte Schlüsselbein in mehrere Stücke. Er

wurde umgehend nach Spanien geflogen und am Samstag vom Sportchirurgen Dr. Víctor Marlet an der Universitätsklinik Barcelona operiert, der auch einen Bruch des rechten Fersenbeins feststellte, das aber keiner OP bedurfte. Pedrosa

wurde durch Hiroshi Aoyama ersetzt, wann er wieder fahren kann, ist offen.

»» **MotoGP** Jorge Lorenzo hatte in FP3 einen Highsider in T2. Er wurde ins Krankenhaus geflogen, Brüche wurden aber nicht festgestellt. ♦ IP

AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Eine kulinarische Reise der besonderen Art hatten vor dem Grand Prix von Japan **Jorge Lorenzo, Pol Espargaró** und **Bradley Smith**. Sie wurden von **Takaaki Nakagami** durch Tokio geführt und der japanische Moto2-Pilot besann sich ganz der japanischen Tradition des «Omotenashi», der Gastfreundschaft, bei dem sich auch ein Gast aus der Ferne wie zu Hause fühlen soll. Er zeigte den europäischen MotoGP-Piloten traditionelle Orte in der japanischen Hauptstadt, ging mit ihnen auf den be-

rühmten Tsukiji-Fischmarkt und erklärte ihnen, worauf die traditionelle Küche Japans basiert. Diese hatten vor allem am feinen Sushi viel (Gaugen-)Freude und konnten sich so recht angenehm auf den Japan-GP einstimmen.

♦♦♦ Wenn vor genau 50 Jahren die damalige WM-Saison in der Königsklasse auch bereits zu Ende war und beim Japan-GP in Fuji 1966 nur noch die 50er, 125er, 250er und 350er fuhren, feierte Honda in Motegi doch im großen Stil das halbe Jahrhundert, seit sie erstmals in die Königsklasse des Motor-

sports eingestiegen sind. Am Donnerstag wurde die legendäre RC 181, mit der **Mike Hailwood** und **Jim Redman** gegen die MV Agusta von Giacomo Agostini in den WM-Kampf geschickt wurden, aus der Honda Collection Hall von Motegi ins Fahrerlager gebracht und gemeinsam mit der aktuellen RC 213 V den Fans präsentiert. **Marc Márquez** und **Dani Pedrosa** nahmen beide Sitzproben auf der Vierzylinder-500er, die mit ihrem langen und bauchigen Tank wegen der damals langen GP-Distanzen im Vergleich zu den aktuellen MotoGP-Tausendern recht beeindruckende Abmessungen hat. Der kleine Pedrosa wirkte auf dem Motorrad, das für die wesentlich größeren Redman und Hailwood maßgeschneidert wurde, regelrecht verloren. Márquez

hingegen wunderte sich: «Die ist so lang und flach, ich weiß gar nicht, wie man damit so schnell fahren konnte.»

♦♦♦ Dass die Fahrer bei ihren Heim-GPs mit einer besonderen Helmlackierung antreten, hat mittlerweile Tradition. **Marc Márquez** ließ sich nun auch einen für den Heim-GP seines Arbeitgebers anfertigen. Die Seiten zierte die aufgehende Sonne Japans, auf der Rückseite war ein «Maneki-neko», die winkende Katze, die in Japan ein Glücksbringer ist, lackiert. Auch die Farben des Helms wurden mit Weiß.

Schwarz und Goldbraun der japanischen Bobtail-Katze, die den Maneki-neko als Vorbild dient, nachempfunden. Ob es der Helm war, der Márquez Glück brachte? Zumindest konnte er ihn in der Auslaufrunde gegen den goldenen Weltmeisterhelm tauschen.

♦♦♦ Die Fantasie, mit der sich die Fans in Japan auf den Grand Prix in Motegi vorbereiten, ist einzigartig. Durch Kostüme, Masken und Gesichtsbemalung identifizieren sie sich mit ihren Idolen, und man wird das Gefühl nicht los, dass alles jedes Jahr noch weiter verfeinert wird. In diesem Jahr waren Fotodrucke der Hit, aus denen Masken mit den Gesichtern der Fahrer gemacht wurden. Einige Fans sahen so wirklich wie ihre Stars aus. Noch ein Trend, der in Europa nicht vorstellbar wäre: Familien mit Kindern, wo jedes Mitglied einen anderen Fahrer anfeuert. ♦



Takaaki Nakagami und Jorge Lorenzo in japanischer Küche



Marc Márquez auf Mike Hailwoods Bike

KOMMENTAR

Motorsport hat in Japan wieder Bedeutung



Von IMRE PAULOVITS

Sie waren einst eine Großmacht, an der es nichts zu rütteln gab. Nicht nur die Motorräder Japans dominierten die Rennstrecken rund um den Globus, auch das gesamte Umfeld des japanischen Motorsports war eine Klasse für sich. Keine nationale Meisterschaft hatte mehr Geld und mehr Werks-Engagement wie die japanische, und zu Zeiten, als der Weltmarkt boomte und auch die heimische Motorszene eine der bedeutendsten weltweit war, stellten die japanischen Werke bei jedem internationalen Rennen auf ihrer Insel eine gebündelte Demonstration ihrer Stärke zur Schau. Doch diese Zeiten sind längst vergangen. Motorräder wurden im japanischen Alltag in den Hintergrund gedrängt, und die Veränderung der Märkte ließ die japanischen Bosse anderswo flanieren. Doch jetzt ist eine klare Wende zu erkennen. Schon letztes Jahr waren wieder mehr Fans mit Motorrädern nach Motegi unterwegs, heuer waren die Parkplätze in den Hügeln um den Twin Ring wieder richtig voll mit Zweirädern. Überhaupt waren mit über 52000 Zuschauern am Rennsonntag so

viele vor Ort wie schon lange nicht mehr. Vielleicht war dies auch dem guten Wetter zu verdanken, denn so schöne Herbsttage wie 2016 hatte man bei Grands Prix von Japan schon lange nicht mehr erlebt. Dass die Chefetagen der japanischen Werke gesammelt angerückt waren – bis hin zu Honda-Präsident Takahiro Hachigo – hatte hingegen weniger mit der Herbstsonne zu tun. Japan bekennt sich wieder dazu, eine Macht auf dem wiedererstarnten weltweiten Motorradmarkt sein zu wollen, und das Konzept des Motorsports gehört dazu. Die neuen Märkte, auf denen sich derzeit die meisten Bikes verkaufen lassen, sind allesamt begeistert vom Motorsport, dazu haben die Japaner den Wettbewerb mit den Europäern wiederentdeckt. Dass Aprilia, Ducati und KTM genau wie die Söhne Nippons auf die Dynamik des Rennsports als Triebfeder der Entwicklung setzen, hat den Racer in ihnen geweckt. Egal wie kühl in den Chefetagen auch kalkuliert wird, Motorsport stellt für sie alle nicht nur eine Investition in die Zukunft dar, sondern fasziniert sie auch. Und das ist gut so.

Höhepunkte des Rennens

Start: Márquez biegt als Erster in Turn 1 ein, Lorenzo und Rossi drücken sich aber gleich an ihm vorbei.

1. Runde: Márquez überholt Rossi, Aleix Espargaró verdrängt Dovizioso von P4, Bradl ist 16.

2. Runde: Lorenzo führt mit 0,5 Sekunden. Rossi attackiert Márquez hart, der wehrt ab. Viñales verdrängt Crutchlow von P6.

3. Runde: Laverty stürzt.

4. Runde: Márquez übernimmt die Führung.

5. Runde: Márquez bereits 0,5 sec voran, Rossi bedrängt Lorenzo.

6. Runde: Rossi zieht in Turn 9 an Lorenzo vorbei, Márquez bereits 0,9 sec voraus.

7. Runde: Rossi stürzt vor Turn 10 übers Vorderrad!

9. Runde: Márquez 2 sec. vor Lorenzo, Barberá stürzt in Turn 1 von P8, Bradl ist 11.

10. Runde: Bautista, Petrucci, Redding und Bradl im Kampf um P8, Dovizioso beginnt Lorenzo näher zu kommen.

13. Runde: Lorenzo auf P2, 1 sec vor Dovizioso.

15. Runde: Lorenzo nur noch 0,7 sec vor Dovizioso.

17. Runde: Márquez 4 sec. Vorsprung, Dovizioso bereits 0,4 an Lorenzo dran.

18. Runde: Viñales attackiert Aleix Espargaró, der wehrt ab.

19. Runde: Viñales an Aleix Espargaró vorbei auf P4, Dovizioso an Lorenzo dran.

20. Runde: Lorenzo stürzt! Aprilias von Bautista und Bradl auf P7 und P10.

24. Runde: Márquez gewinnt vor Dovizioso und Viñales und ist MotoGP-Weltmeister 2016. ♦ IP

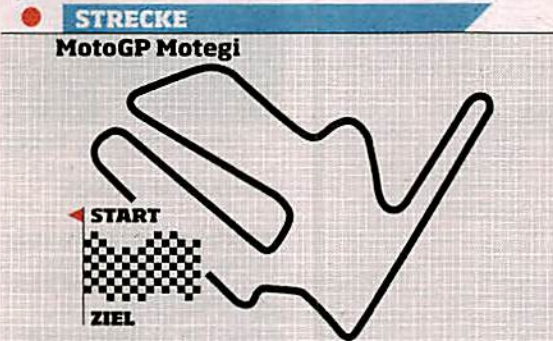
GRAND PRIX VON JAPAN – MOTOGP / Resultate

Motegi (J): 16. Oktober 2016; 15. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 115,224 km über 24 Runden à 4,801 km; 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken; Luft: 25 Grad, Asphalt: 36 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	24	42:34,610 min		1:45,576	m/s	25
2. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP16	24	+2,992 sec		1:45,847	m/s	20
3. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	24	+4,104		1:45,791	m/s	16
4. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	24	+4,726		1:45,861	m/s	13
5. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	24	+15,049		1:45,792	h/s	11
6. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	24	+19,654		1:46,522	m/s	10
7. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	24	+23,032		1:46,741	m/s	9
8. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP15	24	+28,555		1:46,865	m/s	8
9. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP15	24	+28,802		1:46,752	m/s	7
10. Stefan Bradl (D)	Aprilia RS-GP	24	+32,330		1:46,568	m/s	6
11. Katsuyuki Nakasuga (J)	Yamaha YZR-M1	24	+42,845		1:47,512	m/s	5
12. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.2	24	+52,219		1:47,851	s/m	4
13. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	24	+53,783		1:47,881	s/s	3
14. Esteve Rabat (E)	Honda RC 213V	24	+54,760		1:47,966	m/s	2
15. Hiroshi Aoyama (J)	Honda RC 213V	24	+1:00,155 min		1:47,954	s/s	1
16. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP14.2	24	+1:04,440		1:47,915	h/s	-
17. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP16	24	+1:42,966		1:46,593	s/s	-
18. Mike Jones (AUS)	Ducati D16 GP14.2	23	+1 Rde.		1:50,023	s/s	-
Nicht klassiert:							
Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	19	+5 Rdn.	Sturz	1:45,819	m/s	-
Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	6	+18 Rdn.	Sturz	1:45,722	m/s	-
Jack Miller (AUS)	Honda RC 213V	6	+18 Rdn.	Sturz	1:47,099	m/s	-
Eugene Laverty (IRL)	Ducati D16 GP14.2	2	+22 Rdn.	Sturz	1:48,688	m/s	-

Durchschnittstempo des Siegers: 162,3 km/h
Schnellste Runde: Márquez, Runde 6 in 1:45,576 min (= 163,7 km/h)
Führung: Lorenzo (Runden 1-3); Márquez (4-24/Ziel).

Nächstes Rennen: 23. Oktober 2016, Phillip Island (AUS)
Internet: www.motogp.com



Runde für Runde	Fahrer/STARTPLATZ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1.	99	93	25	99	4	35	46	26	41	9	45	44	6	8	19	68	50	51	53	69	76	7	73		
2.	99	93	46	41	4	25	35	44	8	9	19	45	43	6	21	50	68	38	53	73	76	7			
3.	99	93	46	41	4	25	35	44	8	9	19	45	43	6	21	68	38	53	73	76	7				
4.	93	99	46	41	4	25	35	44	8	9	19	45	43	6	21	68	38	53	73	76	7				
5.	93	99	46	41	4	25	35	44	8	9	19	45	43	6	21	68	38	53	73	76	7				
6.	93	46	99	4	41	25	35	44	8	9	19	45	43	6	21	68	38	53	73	76	7				
7.	93	99	4	41	25	35	44	8	9	19	45	6	21	68	38	53	73	76	7						
8.	93	99	4	41	25	35	44	8	9	19	45	6	21	68	38	53	73	76	7						
9.	93	99	4	41	25	35	44	9	19	45	6	21	68	38	53	73	76	7	8						
10.	93	99	4	41	25	35	44	19	9	45	6	21	68	38	53	73	76	7	8						
11.	93	99	4	41	25	35	44	19	9	45	6	21	68	38	53	73	76	7	8						
12.	93	99	4	41	25	35	44	19	9	45	6	21	68	38	53	73	76	7	8						
13.	93	99	4	41	25	35	44	19	9	45	6	21	68	38	53	73	76	7	8						
14.	93	99	4	41	25	35	44	19	9	45	6	21	68	38	53	73	76	7	8						
15.	93	99	4	41	25	35	44	19	9	45	6	21	68	38	53	73	76	7	8						
16.	93	99	4	41	25	35	44	19	9	45	6	21	68	38	53	73	76	7	8						
17.	93	99	4	41	25	35	44	19	9	45	6	21	68	38	53	73	76	7	8						
18.	93	99	4	41	25	35	44	19	9	45	6	21	68	38	53	73	76	7	8						
19.	93	99	4	25	41	35	44	19	9	45	6	21	68	38	53	73	76	7	8						
20.	93	4	25	41	35	44	19	9	45	6	21	68	38	53	73	76	7	8							
21.	93	4	25	41	35	44	19	9	45	6	21	68	38	53	73	76	7	8							
22.	93	4	25	41	35	44	19	9	45	6	21	68	38	53	73	76	7	8							
23.	93	4	25	41	35	44	19	9	45	6	21	68	38	53	73	76	7	8							
24.	93	4	25	41	35	44	19	9	45	6	21	68	38	53	73	76	7	8							

■ = Fahrt des Siegers □ = Fahrt des Zweiten ▣ = Fahrt des Dritten
 XX = Fahrer beim Boxenstopp XX = Fahrer aus dem Rennen

Qualifying

1. Rossi	1:43,954
2. Márquez	1:44,134
3. Lorenzo	1:44,221
4. Dovizioso	1:44,294
5. Crutchlow	1:44,402
6. A. Espargaró	1:44,494
7. Viñales	1:44,539
8. Barberá	1:44,980
9. P. Espargaró	1:45,232
10. Petrucci	1:45,782
11. Redding	1:45,827
12. Bautista*	1:45,614
13. Bradl	1:45,823
14. Miller	1:46,347
15. Smith	1:46,593
16. Nakasuga	1:46,627
17. Hernández	1:46,705
18. Rabat	1:46,753
19. Laverty	1:47,060
20. Baz	1:47,501
21. Jones	1:47,631
22. Aoyama	1:47,788

* Zeit aus Q1 (P1), aber keine Zeit in Q2
 XX = O2 (Top 12)
 XX = O1 (übrige Fahrer)

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Japan.



Aleix Espargaró (4.)

«Ich bin schon etwas enttäuscht, vom Podium gerutscht zu sein. Das Positive ist, dass wir mit dem Setting so weit sind, ganz vorne mitzufahren.»



Cal Crutchlow (5.)

«Mit dem harten Vorderreifen musste ich zu Beginn vorsichtig sein. Zu Mitte des Rennens habe ich einen Fehler gemacht, aber mit P5 bin ich zufrieden.»



Bradley Smith (13.)

«Es war ein sehr hartes Rennen, aber dass ich nach sieben Wochen Physiotherapie überhaupt die Distanz ohne große Fehler durchfahren konnte, macht mich glücklich.»



WM-Stand Fahrer

1. Márquez (Weltmeister)	273
2. Rossi	196
3. Lorenzo	182
4. Viñales	165
5. Pedrosa	155
6. Dovizioso	124
7. Crutchlow	116
8. P. Espargaró	106
9. Iannone	96
10. Barberá	84
11. A. Espargaró	82
12. Laverty	71
13. Bautista	63
14. Redding	62
15. Petrucci	58
16. Bradl	55
17. Smith	45
18. Miller	42

WM-Stand Marken

1. Honda	316
2. Yamaha	288
3. Ducati	207
4. Suzuki	171
5. Aprilia	81

WM-Stand Teams

1. Repsol Honda Team	429
2. Movistar Yamaha MotoGP	378
3. Team Suzuki Ecstar	247
4. Ducati Team	233
5. Monster Yamaha Tech3	154
6. Octo Pramac Yakhnich	132
7. Aprilia Racing Team Gresini	118
8. LCR Honda	116
9. Avintia Racing	109

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Lüthi und Zarco kommen am besten weg. Rins stürzt, fährt aber mit einer halben Runde Rückstand weiter! Morbidelli an Zarco vorbei auf P2. Dann Lowes und Nakagami.

1. Runde: Lüthi, Morbidelli, Nakagami, Zarco, A. Pons, Cortese, Schrötter, Márquez, Pasini und Folger sind die Top 10. Raffin P19, Mulhauser P26.

2. Runde: Lowes stürzt!

3. Runde: Lüthi und Morbidelli ziehen weg, Nakagami an Zarco vorbei auf P3. Cortese und Schrötter halten P6 und P7.

5. Runde: Folger stürzt auf P10!

6. Runde: Lüthi erhöht die Pace und will sich von Morbidelli lösen. Cortese sicherer Sechster, dahinter führt Schrötter eine Gruppe mit Márquez, Pasini, Baldassarri, Corsi und Simón an.

8. Runde: Márquez stürzt auf P8. Kent mit gebrochenem Schaltebel out.

10. Runde: Lüthi erstmals 1 sec voraus. Nakagami und Zarco holen Morbidelli ein.

12. Runde: Cortese (P6) kommt Pons auf P5 näher. Schrötter fällt auf P11 zurück. Baldassarri stürzt.

14. Runde: Lüthi 2 sec voraus. Zarco jetzt auf P2 vor Morbidelli. Cortese auf P5. Pons stürzt.

15. Runde: Zarco nur noch 1,1 sec hinter Lüthi. Cortese hält P5. Schrötter P9. Raffin P16.

19. Runde: Zarco nur noch 0,6 sec hinter Lüthi. Morbidelli und Nakagami kämpfen um P3.

21. Runde: Lüthi vergrößert den Vorsprung auf 0,8 sec.

22. Runde: Zarco 0,5 sec zurück

23. Runde: Lüthi siegt sicher vor Zarco und Nakagami. Cortese im 200. GP auf P5. ♦ML

GRAND PRIX VON MOTEGI – MOTO2 / Resultate

Motegi/J 16. Oktober 2016; 15. Lauf zur Moto2-Weltmeisterschaft; 110,423 km über 23 Rdn. à 4,801 km; 30 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, schön; Luft: 23 Grad, Asphalt: 30 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	23	40:00,885	1:50,919	25
2. Johann Zarco (F)	Kalex	23	+0,386	1:50,936	20
3. Franco Morbidelli (I)	Kalex	23	+5,863	1:50,788	16
4. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	23	+6,090	1:50,993	13
5. Sandro Cortese (D)	Kalex	23	+16,246	1:51,572	11
6. Simone Corsi (I)	Speed-up	23	+20,404	1:51,454	10
7. Mattia Pasini (I)	Kalex	23	+20,683	1:51,570	9
8. Julian Simón (E)	Speed-up	23	+20,760	1:51,421	8
9. Marcel Schrötter (D)	Kalex	23	+24,394	1:51,629	7
10. Xavier Simeón (B)	Speed-up	21	+27,113	1:51,921	6
11. Xavi Vierge (E)	Tech3	23	+30,158	1:51,842	5
12. Luca Marini (I)	Kalex	23	+32,283	1:52,127	4
13. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	23	+32,391	1:52,162	3
14. Tetsuya Nagashima (J)	Kalex	23	+35,348	1:52,154	2
15. Isaac Viñales (E)	Tech3	23	+35,486	1:52,108	1
16. Edgar Pons (E)	Kalex	23	+39,558	1:51,954	-
17. Jesko Raffin (CH)	Kalex	21	+39,690	1:52,254	-
18. Rattthapark Wilairot (THA)	Kalex	23	+45,258	1:52,497	-
19. Remy Gardner (AUS)	Kalex	23	+47,910	1:52,224	-
20. Alex Rins (E)	Kalex	23	+1:04,723	1:52,343	-
21. Naomichi Uramoto (J)	Kalex	23	+1:05,916	1:53,390	-
22. Taro Sekiguchi (J)	TSR	23	+1:26,636	1:54,379	-

Nicht klassiert:

- Iker Lecuona (E)	Kalex	16	+9 Rdn	1:53,364	-
- Axel Pons (E)	Kalex	13	+10 Rdn	1:51,322	-
- Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	10	+13 Rdn	1:51,567	-
- Alex Márquez (E)	Kalex	7	+16 Rdn	1:51,446	-
- Danny Kent (GB)	Kalex	7	+16 Rdn	1:51,185	-
- Jonas Folger (D)	Kalex	4	+19 Rdn	1:51,484	-
- Sam Lowes (GB)	Kalex	1	+22 Rdn	1:55,463	-
- Robin Mulhauser (CH)	Kalex	1	+22 Rdn	1:55,383	-

Durchschnittstempo des Siegers: 154,9 km/h

Schnellste Runde: Franco Morbidelli (I), 3. Runde, 1:50,788 (= 156,0 km/h), Rekord

Nächstes Rennen: 23. Oktober, Phillip Island (Australien)

Internet: www.motogp.com

Qualifying

1. Zarco	1:49,961
2. Lüthi	1:50,028
3. Morbidelli	1:50,317
4. Lowes	1:50,333
5. Cortese	1:50,380
6. A. Pons	1:50,501
7. Nakagami	1:50,522
8. A. Márquez	1:50,563
9. Folger	1:50,743
10. Pasini	1:50,822
11. Schrötter	1:50,894
12. Syahrin	1:50,898
13. Corsi	1:50,917
14. Baldassarri	1:50,969
15. Kent	1:51,035
16. Simón	1:51,048
17. Simeón	1:51,123
18. Vierge	1:51,281
19. Raffin	1:51,311
20. Viñales	1:51,451
21. E. Pons	1:51,490
22. Rins	1:51,594
23. Gardner	1:51,621
24. Nagashima	1:51,739
25. Wilairot	1:51,844
26. Marini	1:51,925
27. Mulhauser	1:51,975
28. Lecuona	1:52,233
29. Uramoto	1:52,966
30. Sekiguchi	1:54,397

WM-Stand Fahrer

1. Zarco	222	13. A. Márquez	60
2. Rins	201	14. Schrötter	51
3. Lüthi	179	15. A. Pons	47
4. Lowes	162	Ferner:	
5. Morbidelli	157	16. Cortese	45
6. Nakagami	148	25. Raffin	11
7. Folger	133	29. Mulhauser	4
8. Syahrin	106	WM-Stand Konstrukteure	
9. Baldassarri	99	1. Kalex	375
10. Corsi	84	2. Speed-up	117
11. Aegerter	71	3. Tech3	29
12. Pasini	63	4. Suter	6



Dritter Saisonsieg für Tom Lüthi, sein 13. Grand-Prix-Triumph insgesamt

Grand Prix von Motegi - Moto2

Lüthi siegt, Zarco profitiert



Lüthi ließ WM-Leader Zarco nicht mehr ganz herankommen



Lüthi: Zarco sicher besiegt



Schrötter in den Top 10

Von MARKUS LEHNER

Die erfolgreiche Titelverteidigung von Johann Zarco rückt näher, denn Alex Rins stürzte bereits in der Startrunde. Der in Motegi unanantastbare Tom Lüthi wahrte sich mit einem Sieg seine Titelchancen. Sandro Cortese holte mit P5 im 200. GP sein bestes Saisonresultat.

Wurde die Moto2-WM 2016 bereits im Freitagstraining beim GP Japan entschieden? Der Spanier Alex Rins stürzte heftig und verletzte sich erneut seine bereits lädierte Schulter. Rins, der sich gerade von einem Schlüsselbeinbruch erholt hatte, war nur ein Schatten seiner selbst und fuhr mit Schmerzmitteln vollgepumpt in der Qualifikation nur auf Startplatz 22.

Wesentlich erfolgreicher war Weltmeister Johann Zarco, der seine Kalex auf die Pole-Position stellte. Daneben stand der Schweizer Tom Lüthi, der in Motegi immer zu den Favoriten gehört: 2011 und 2013 erreichte er Platz 3, 2014 gewann er, 2015 stürzte er in Führung liegend. Lüthi war in allen Trainings der Fahrer mit der höchsten Pace.

Lüthi: Nicht wie Sepang 2015

Lüthi stürmte gleich von Beginn an die Spitze, kam aber lange

nicht entscheidend von Morbidelli und in der zweiten Rennhälfte von Zarco weg. «Vor allem am Schluss war es schwierig, als Zarco bedrohlich nahe herankam», erzählte Lüthi, «da kamen Erinnerungen an Sepang 2015 herauf, als mich Johann noch kurz vor dem Ziel abging. Zarco ist immer am Schluss enorm stark, aber diesmal ließ ich nicht locker.»

Rins, Lowes und Folger out

Lüthi wusste natürlich auch, dass Zarco im Finale keinen überlegten Angriff starten würde. Denn Rins war in Runde 2 erneut gestürzt, auch die im WM-Gesamtklassement weit vorn platzierten Sam Lowes und Jonas Folger lagen bereits in der Anfangsphase des Rennens im Kies. «Klar für mich auf Sieg, aber in Anbetracht der Ereignisse war bereits der Podestplatz fantastisch», analysierte Zarco. «Am Anfang war ich mit vollem Tank vorsichtig und büßte ein paar Plätze ein, aber gegen Ende lief es immer besser.»

Zarco führt nun drei Runden vor Schluss 21 Punkte vor Rins und 43 Punkte vor dem auf Rang 3 vorgerückten Lüthi. Lowes hingegen hat sich mit 60 Punkten Rückstand endgültig aus dem Titelkampf verabschiedet. ♦

Moto2

Schöne Bescherung

Von MARKUS LEHNER

Tom Lüthi, Sandro Cortese und Marcel Schrötter sicherten sich beim Moto2-GP in Motegi zusammen stolze 43 WM-Punkte. Jonas Folger und Robin Mulhauser stürzten, auch Jesko Raffin reiste ohne Punkte weiter nach Philipp Island in Australien.

Die Armada der deutschen und Schweizer Fahrer ist für den Rest der Saison von sieben auf sechs Piloten geschrumpft. Weil Dominique Aegerter eine mündlich bereits besprochene Vertragsverlängerung mit seinem angestammten Technomag-carXpert-Team (Kalex) platzen ließ und für 2017 kurzfristig bei Kiefer-Leopard (Suter) unterschrieb, wurde er vom Schweizer Team fristlos entlassen und durch den 16 Jahre jungen Spanier Iker Lecuona (Sturz im Rennen in Motegi) ersetzt. Eventuell wird Aegerter mit einer Wildcard beim Saisonfinale in Valencia im November mit einer Suter zurückkehren.

Tom Lüthi (1.)

«Mein Rhythmus im Training war super und beruhigend. Aber wenn du in Motegi 1:50,0 fährst und nicht auf der Pole stehst, ist das doch etwas frustrierend. Ich war perfekt für das Rennen vorbereitet. Als Zarco mich einholte, blieb ich ruhig und machte keine Fehler. Natürlich dachte ich an Malaysia 2015, als mich Zarco kurz vor Schluss noch besiegte. Aber dieses Mal konnte ich dagegenhalten. Ich bin entschlossen, auf diesem hohen Niveau weiterzumachen – Phillip Island kann kommen!»

Jonas Folger (Sturz)

«Der neunte Startplatz war keine Hürde, ich brachte im Qualifying einfach keine perfekte



Sandro Cortese holte in Motegi mit Platz 5 sein bisher bestes Saisonresultat

Runde zusammen. Am Anfang des Rennens bin ich viel überholt worden. Ich wollte wieder nach vorn und habe gepusht, bin aber leider bereits in der vierten Runde in Turn 9 gestürzt. Tut mir leid fürs Team.»

Sandro Cortese (5.)

«Es hätte vielleicht für die erste Startreihe reichen können, aber zum Schluss wurde ich von zwei Fahrern aufgehalten. Mit P5, also dem besten Saison-

ergebnis, können wir zufrieden sein. Der Start war gut. Leider konnte ich trotzdem nicht mit der Spitzengruppe mithalten, die waren noch zwei, drei Zehntel schneller. Als ich Luft nach hinten hatte und allein gefahren bin, war es sehr anstrengend von der Konzentration her.»

Marcel Schrötter (9.)

«Auf dem Papier schaut Rang 9 gut aus. Doch aus meiner Sicht ist er eine mittlere Katastrophe.

Denn ich muss vor den drei Fahrern vor mir ins Ziel kommen. Ich war schon knapp an Sandro dran. Doch nach Halbzeit habe ich alle Kraftreserven verloren. Ich hatte Krämpfe im ganzen Körper. Ich fühlte mich schon beim Aufstehen am Morgen nicht wohl. Jetzt muss ich schnell wieder fit werden.»

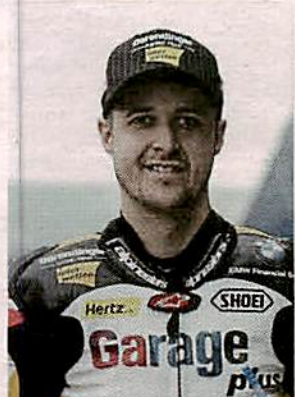
Jesko Raffin (17.)

Nach dem 19. Startplatz hatte sich der nächstjährige Techno-

mag-carXpert-Pilot mehr erwartet. Doch auf Rang 15 fehlten ihm zwei Plätze und knapp fünf Sekunden.

Robin Mulhauser (Sturz)

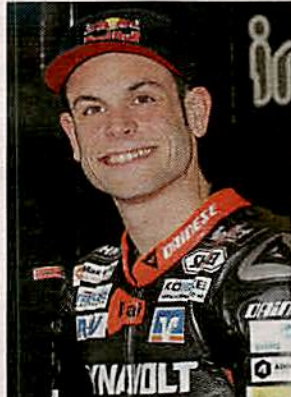
«In Runde 2 hatte Remy Gardner im Moment, als ich ihn angreifen wollte, ein Problem. Er schloss das Gas, und ich prallte in ihn hinein. Der Aufschlag neben der Strecke war hart, ich erlitt einige heftige Prellungen, aber nichts Schlimmes.»



Lüthi: Perfektes Weekend



Folger: Sturz in Runde 4



Cortese: Bestes Saisonresultat



Schrötter: Unzufrieden mit P9



Raffin: Keine Punkte

Moto2

Raffin: Technomag



Jesko Raffin: Karriere geht nach Unterschrift nun doch weiter

Im Team CGBM Evolution von Fred Corminboeuf, das die beiden Teams carXpert-Interwetten und Garage plus-Interwetten in der Moto2 zusammenfasst, ging es in der Woche vor dem GP von Japan heiß umher. Zunächst wurde Dominique Aegerter fristlos entlassen, weil er die mündliche Vereinbarung für 2017 nicht eingehalten hatte, dann machte Fred Corminboeuf in Japan alles für das nächste Jahr klar.

So wird das Schweizer Team, hinter dem das Technomag-Imperium von Olivier Métraux steht, im nächsten Jahr mit drei Fahrern weitermachen. Tom Lüthi hat seinen Vertrag schon länger unter-

schrieben, nun einigte sich Corminboeuf mit Aegerters Vertreter, dem 16-jährigen Spanier Iker Lecuona, über eine Vollzeitbeschäftigung für 2017, dazu wird Jesko Raffin zu dem Team stoßen.

«Lecuona ist ein unglaubliches Talent, und mit Jesko Raffin haben wir wieder einen Schweizer, der es nach oben bringen kann», so Fred Corminboeuf. «Wir freuen uns sehr, das Jesko 2017 für uns fahren wird. Das ganze Team freut sich auf die Arbeit mit zwei jungen Fahrern, auf uns alle wartet eine neue, frische Herausforderung. Wie die Teamkonstellation der drei Fahrer genau aussehen wird, müssen wir noch sehen.» ♦ IP

NACHRICHTEN

Raffin: Überglücklich über Verbleib

Moto2 Die Vertrags-Odyssee von Jesko Raffin hat mit der Unterschrift beim Team von Fred Corminboeuf nun doch ein Happy End gefunden. «Ich bin natürlich überglücklich! Es ist eigentlich unfassbar, dass ich zu so einem späten Zeitpunkt noch einen Vertrag bekommen habe», suchte Raffin am Samstag nach Vertragsunterzeichnung nach Worten. «Ich bin allen beteiligten Personen sehr, sehr dankbar, die sich dafür eingesetzt haben. Erst durch all die Bemühungen meines Umfelds, allem voran meines Managers Marco Rodrigo, ist dies zustande gekommen. Für mich ist es der Hammer schlechthin, in diesem Team fahren zu können. Das Team gehört zu den angesehensten und besten Mannschaften in diesem Paddock. Darüber hinaus ist es eine große Ehre für mich, in einem Schweizer Team zu fahren und Teamkollege von Tom Lüthi zu sein. Ich werde bestimmt sehr viel von ihm lernen können. Ich werde diese wohl einmalige Gelegenheit beim Schopf packen.» ♦ IP

KOMPAKT

>>>

Moto2 Der Sieg von Tom Lüthi war sein vierter Podestplatz auf der japanischen Strecke in der Moto2. Er hat bereits 2014 einmal in Motegi gewonnen, 2011 und 2013 wurde er jeweils Dritter. Zuvor stand er bereits einmal auf dem Motegi-Podest: In seinem Weltmeisterjahr 2005 wurde er bei den 125ern Zweiter.

>>>

Moto2 Nach seinem zweiten Platz in Motegi und der klaren WM-Führung hat Johann Zarco so manche andere gute Erinnerung an die japanische Rennstrecke hervorgekramt. So gewann er dort 2011 von der Pole-Position aus seinen ersten Grand Prix, den einzigen in der kleinsten Klasse. Letztes Jahr gewann er von der Pole-Position aus das Moto2-Rennen und wurde Weltmeister.

>>>

Moto2 Intact-Dynavolt-Pilot Sandro Cortese fuhr in Motegi seinen 200. Grand Prix. Seinen ersten fuhr der Moto3-Weltmeister von 2012 in Jerez 2005 im Kiefer-BOS-Honda-Team bei den 125ern. ♦ IP

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Migno behauptet seine Pole-Position vor Brad Binder und Bastianini. In Kurve 1 stürzen der WM-Zweite Navarro, Mir und McPhee.

1. Runde: Binder führt vor Bastianini. Öttl auf Rang 9. Darryn Binder, der kleine Bruder vom Weltmeister, schießt von Startposition 28 auf 14!

3. Runde: Öttl nur noch auf P15.

4. Runde: Darryn Binder schon auf Rang 4, stürzt aber.

6. Runde: Die Top 6 mit Brad Binder, Bastianini, Migno, Bagnaia, Ono und Bulega ist der Konkurrenz um eine Sekunde entteilt.

8. Runde: Öttl zurück in den Top 10.

10. Runde: Das Führungsduo Binder/Bastianini setzt sich um fast eine halbe Sekunde vor den Verfolgern ab. Öttl ist nun der erste Verfolger der Top 6.

13. Runde: Lokalheld Ono fetzt sich mit Migno um Platz 3 und ist auf Podiumskurs.

16. Runde: An der Spitze setzt sich Binder mit 0,7 Sekunden vor Bastianini ab. Öttl überholt Bagnaia und liegt auf Platz 6.

19. Runde: Bastianini ist wieder am führenden Binder dran.

20. Runde: In Kurve 8 touchiert Migno im Kampf um Platz 3 das Hinterrad von Onos Honda und stürzt. In Kurve 11 zieht Bastianini an Binder vorbei und gewinnt 0,017 Sekunden vor dem Moto3-Weltmeister. Lokalheld Ono wird erst Dritter, später dann aber disqualifiziert (Minimalgewicht unterschritten). Bulega erbt den letzten Podiumsplatz vor Öttl. ♦ WHJ

Qualifying

1. Ono*	1:56,443
2. Migno	1:56,529
3. B. Binder	1:56,659
4. Bastianini	1:56,664
5. Bulega	1:56,673
6. Dalla Porta	1:56,682
7. Antonelli	1:56,740
8. Quartararo	1:56,836
9. Norrodin	1:56,873
10. Öttl	1:56,899
11. Navarro	1:56,951
12. Bagnaia	1:57,001
13. Arenas	1:57,061
14. Mir	1:57,062
15. Loi	1:57,082
16. McPhee	1:57,087
17. Canet	1:57,153
18. Di Giannantonio	1:57,187
19. Rodrigo	1:57,220
20. Guevara	1:57,224
21. Kornfeil	1:57,236
22. Pawi	1:57,395
23. Martin	1:57,397
24. Danilo	1:57,509
25. Suzuki	1:57,552
26. Ramirez	1:57,681
27. Bendsneyder	1:57,722
28. D. Binder	<<1:57,844
29. Locatelli	1:58,506
30. Herrera	1:59,243
31. Petrarca	1:59,369
32. Spirarelli	1:59,380
33. Valtulini	2:00,081
34. Okasaki	2:02,753
35. Sato	2:03,505

*Grid-Strafe (+3 Positionen)

GRAND PRIX VON JAPAN – Moto3 / Resultate

Motegi (J): 16. Oktober 2016; 15. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 96,020 km über 20 Runden à 4,801 km; 34 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken; Luft: 23 Grad, Asphalt: 35 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Enea Bastianini (I)	Honda	20	39:24,273	1:57,503	25
2. Brad Binder (RSA)	KTM	20	+0,017	1:57,509	20
3. Nicolò Bulega (I)	KTM	20	+4,002	1:57,218	16
4. Philipp Öttl (D)	KTM	20	+5,119	1:57,363	13
5. Fabio di Giannantonio (I)	Honda	20	+6,288	1:57,321	11
6. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	20	+7,739	1:57,568	10
7. Livio Loi (B)	Honda	20	+7,749	1:57,517	9
8. Fabio Quartararo (F)	KTM	20	+8,344	1:57,829	8
9. Joan Mir (E)	KTM	20	+8,880	1:57,784	7
10. Niccolò Antonelli (I)	Honda	20	+9,037	1:57,776	6
11. Lorenzo Dalla Porta (I)	KTM	20	+12,332	1:57,732	5
12. Adam Norrodin (MAL)	Honda	20	+13,525	1:57,735	4
13. Jakub Kornfeil (CZ)	Honda	20	+18,818	1:58,014	3
14. Albert Arenas (E)	Peugeot	20	+21,263	1:57,946	2
15. Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	20	+21,291	1:57,857	1
16. Jules Danilo (F)	Honda	20	+21,727	1:58,011	-
17. Marcos Ramirez (E)	Mahindra	20	+34,475	1:58,318	-
18. Bo Bendsneyder (NL)	KTM	20	+39,950	1:58,336	-
19. Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	20	+40,117	1:58,711	-
20. Fabio Spirarelli (I)	Mahindra	20	+46,804	1:59,223	-
21. Lorenzo Petrarca (I)	Mahindra	20	+49,085	1:59,101	-
22. Darryn Binder (RSA)	Mahindra	20	+52,570	1:57,378	-
23. Maria Herrera (E)	KTM	20	+52,682	1:58,512	-
24. Andrea Migno (I)	KTM	20	+1:16,774	1:57,445	-
25. Juanfran Guevara (E)	KTM	20	+1:22,102	1:57,654	-
26. Shizuka Okasaki (J)	Honda	20	+1:51,623	2:02,619	-

Nicht klassiert:

Jorge Martin (E)	Mahindra	10	+10 Rdn.	1:57,652	-
Aron Canet (E)	Honda	9	+11 Rdn.	1:57,786	-
Andrea Locatelli (I)	KTM	4	+16 Rdn.	1:58,957	-
Stefano Valtulini (I)	Mahindra	3	+17 Rdn.	1:59,797	-
Jorge Navarro (E)	Honda	0	+20 Rdn.	-	-
John McPhee (GB)	Peugeot	0	+20 Rdn.	-	-
Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	0	+20 Rdn.	-	-

Disqualifiziert (P3/Minimalgewicht unterschritten):

Hiroki Ono (J)	Honda			1:57,538	-
----------------	-------	--	--	----------	---

Durchschnittstempo des Siegers: 146,2 km/h

Schnellste Runde: Bulega, Runde 5 in 1:57,218 min (= 147,4 km/h)

Nächster Grand Prix: 23. Oktober 2016, Phillip Island (AUS)

Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. B. Binder (Weltmeister)	269	16. Pawi	54
2. Bastianini	164	17. Bendsneyder	53
3. Navarro	143	18. Danilo	51
4. Bulega	129	19. McPhee	48
5. Mir	124	20. Migno	47
6. Di Giannantonio	122	21. Loi	44
7. Bagnaia	120	22. Guevara	40
8. Fenati	93	23. Ono	28
9. Antonelli	87	24. Rodrigo	22
10. Kornfeil	83	25. Manzi	13
11. Öttl	75		
12. Locatelli	65		
13. Quartararo	64		
14. Canet	60		
15. Martin	56		

WM-Stand Konstrukteure

1. KTM	316
2. Honda	301
3. Mahindra	167
4. Peugeot	50



Premiere: Migno erbt seine erste Pole vom strafversetzten Ono

Grand Prix von Japan - Moto3

Unbelohnte Helden

Brad Binder und Hiroki Ono waren die Dominatoren beim Grand Prix von Japan. Aber weder der vorzeitige Moto3-Weltmeister noch der Lokalheld hatten am Ende Grund zum Jubeln. Am meisten freute sich Sieger Enea Bastianini.

Genießen wollte Brad Binder die verbleibenden Rennen der Moto3-WM, nachdem der Südafrikaner bereits beim vorletzten Lauf in Aragón (E) den Titel vorzeitig geholt hatte. Auf der letzten von insgesamt 20 Runden des Grand Prix von Japan vergab der 21-jährige KTM-Pilot aber den möglichen sechsten Saisonsieg: «Wirklich schade, denn es war ein nahezu perfektes Rennen von mir. Alles ging glatt, ich fühlte mich wohl. Aber acht Runden vor Schluss musste ich in beinahe jeder Kurve kämpfen, weil meine Maschine zu rutschen begann.»

Wie stark der Weltmeister unterwegs war, bestätigte später auch Enea Bastianini: «Es war alles andere als einfach, die Lücke zu schließen, die sich zwischenzeitlich zwischen Brad und seinen Verfolgern aufgetan hatte.» Der 19-jährige Italiener war aber auf den letzten sechs Runden zu allem entschlossen: «Ich habe alles gegeben! Es war großartig, als ich ihn in der letzten Runde in Kurve 11 überholt hatte. Ich wusste, dass Brad auf der Geraden unheimlich schnell ist. Aber zuvor war mir aufge-

fallen, dass Brad ausgangs dieser Kurve ein bisschen weiter rausfährt. Das war meine Chance.» Der Rimini-Boy Bastianini siegte mit 0,017 Sekunden Vorsprung. Es war der erst zweite GP-Sieg des Honda-Piloten nach dem Heimtriumph im vergangenen Jahr in Misano (I) – aber der bereits 15. Podestplatz seit seinem WM-Debüt im vorletzten Jahr! «Podiumsplätze sind immer schön, aber zu gewinnen ist was ganz anderes!»

Strafen ohne Ende für Ono

Ende gut, alles gut, dachte sich auch Hiroki Ono. Der Lokalheld, der tags zuvor in der Qualifikation die Pole-Position wegen zu riskanter Fahrweise an Andrea Migno (I) verloren hatte und um drei Positionen nach hinten strafversetzt worden war, beendete seinen Heim-GP auf Rang 3. «Unglaublich, und das hier! Dieser Erfolg ist für mein Team, meine Familie und meine Fans», bedankte sich der 24-jährige Ono artig. Es war der erste Podiumsplatz des Japaners seit seinem Debüt-GP 2008 – und noch historischer: Es war der erste Podestplatz eines Japaners bei einem Heim-GP der kleinsten Rennklasse seit dem Sieg von Youichi Ui 2001 (damals noch in der 125er-Kategorie). Aber der ehemalige Kiefer-Pilot Ono hatte sich einmal mehr zu früh gefreut: Weil seine Honda nach Rennende zu leicht war, disqualifizierte ihn die Rennkommission kurzum. ♦ WHJ



Hauchdünn: Bastianini schlägt Champ Binder um 0,017 Sekunden



Glückloser Lokalheld: Ono (l.) verlor erst die Pole, dann auch Rang 3

Moto3

Öttl zufrieden



Öttl: Nach Curb-Sprung erst zurückgefallen, dann vorgekämpft

Diesmal war Philipp Öttl mit seinem Rennen zufrieden. Nach der Disqualifikation von Ono sprang gar ein vierter Platz heraus.

«Wir haben schon in den Trainings gute Fortschritte an dem Bike gemacht», freute sich Philipp Öttl. «Wir haben uns in jedem Training verbessert. Dabei haben wir viel mit den Reifen probiert und nach Grip gesucht. Wir waren einer der ganz wenigen, die den S-Reifen verwendet haben, aber wir lagen damit richtig. Mit ihm hatten wir guten Grip und er hat die Renndistanz gut durchgehalten. So hatten wir für das Rennen ein richtig gutes Bike gehabt.»

Bei aller Abstimmungsarbeit hatte es für Öttl in der Quali für die zehntschleunigste Zeit gereicht, aber wie so oft konnte sich der 20-jährige Deutsche im Rennen noch einmal steigern, wenn er zu Rennbeginn auch zunächst zurückfiel. «Ich hatte einen richtig guten Start gehabt, aber ich bin dann hin-

ter einem Curb in den Dreck gekommen», blickt Öttl zurück. «Im Gegensatz zu den letzten Strecken, auf denen wir in Europa gefahren sind, hat es in Japan nach den Curbs keine Asphalt-Ansätze, sondern Gras. Da bin ich reingefahren und habe gleich eine Menge Plätze verloren.»

So fiel Öttl zunächst gar bis Platz 15 zurück, von dort startete er aber eine hurtige Aufholjagd. «Ich habe bald einen guten Rhythmus gefunden, so habe ich begonnen zu pushen und geschaut, dass es vorwärts geht, und das ist mir dann auch gut gelungen. Zum Schluss der fünfte Platz, das war schon gut, und ich konnte die Pace von der Spitze fahren.» Durch die Disqualifikation von Ono wurde gar der vierte daraus.

«Ich kann wirklich zufrieden sein», freute sich Öttl. «Wir haben richtig gut gearbeitet, das Bike hat wirklich gut funktioniert. Nach dem Fehler zu Beginn habe ich das Optimum herausgeholt.» ♦ IP

Asia Talent Cup

Ogura an der Spitze

Beim Finale des Asia Talent Cups in zwei Wochen in Sepang wird es noch einmal spannend. Mit einem Sieg im zweiten Rennen von Motegi hat der 15-jährige Ai Ogura die Führung im Gesamtklassement übernommen (160 Punkte), aber der 17-jährige Thailänder Somkiat Chantra folgt gleich sieben Punkte dahinter, und nicht weniger als sieben Fahrer haben noch theoretische Chancen auf den Cup-Sieg.

Das erste Rennen gewann, wie schon vier Wochen zuvor auf dem chinesischen Zhuhai International Circuit, der erst 13-jährige Japaner Yuki Kunii. Der 16-jährige Kazuki Masaki als Zweiter und Ai Ogura als Dritter sorgten für ein rein japanisches Podest.

Im zweiten Rennen übertrieb es Kunii, stürzte in der fünften Runde, aber durch Ogura, den 14-jährigen Ryusei Yamanaka und Masaki konnten sich die Zuschauer wieder über ein rein japanisches Podest freuen. ♦ IP



Tabellenführer: Ai Ogura

NACHRICHTEN

Viele Deutschsprachige bei Sichtung

MotoGP Rookies Cup Es ist zwar erst die Sichtung zum nächstjährigen MotoGP Rookies Cup, doch nach den mageren Jahren um den deutschsprachigen Nachwuchs scheint sich im internationalen Motorsport wieder etwas zu tun. So werden von den 116 zur Sichtung am 18.–20. Oktober nach Guadix in Spanien eingeladenen Teenagern aus aller Welt mit Dirk Geiger, Jan-Ole Jähning und Paul Fröde drei aus Deutschland und mit Jason Dupasquier, Lee Doti und Roy Doti drei aus der Schweiz kommen. Auch der Wunschtraum von Rookies-Cup-Coach Gustl Auinger, endlich einen Österreicher zu finden, der die große Tradition der früheren Fahrer aus der Alpenrepublik fortsetzen kann, könnte sich erfüllen. So werden mit Lennart Ulbel, Manuel Hechl, Marvin Maislinger und Maximilian Kofler gleich vier Österreicher eine Chance erhalten. Doch wer von diesen zehn Glücklichen schlussendlich wirklich im Cup mitfahren kann, muss sich erst zeigen. Nur ein Zehntel der Fahrer der Sichtung kommt wirklich in den Cup. ♦ IP

KOMPAKT

»»» **Moto3** Bis zur Disqualifikation von Ono schien eine lange Durststrecke für die japanischen Fahrer zu Ende zu gehen. Denn die letzten Japaner, die zuvor in der kleinsten Klasse beim Japan-GP auf dem Podest gestanden hatten, waren Masao Azuma und Youichi Ui, die 2001 in Suzuka die ersten beiden Plätze belegten. Seither herrschte in der kleinsten Klasse Flaute, und die Fans müssen sich auch weiter gedulden.

»»» **Moto3** Gleich zwei Piloten aus der kleinsten Klasse feierten am Renntag des Japan-GPs Geburtstag: Sky-VR46-Pilot Nicolò Bulgarelli wurde 17, Leopard-Fahrer Andrea Locatelli 20 Jahre alt.

»»» **Moto3** Die Rennleitung sieht nach wie vor Handlungsbedarf, dass in den Trainings gefährliche Situationen durch auf Windschatten wartende Fahrer der Vergangenheit angehören. So darf nun keine Sektorzeit mehr als 110 Prozent der Bestzeit betragen. ♦ IP

Jonathan Rea vor Tom Sykes im zweiten Rennen. Um den Titel zu verteidigen, reichen Rea beim Finale in Katar nun zwei Punkte



Jerez

Entscheidung vertagt

Von IMRE PAULOVITS

Ducati-Werkspilot Chaz Davies gewann auch in Jerez beide Rennen. Jonathan Rea konnte den Titel nicht wie geplant in Spanien sicherstellen.

Sein ganzes Team hatte die ganze Saison darauf hingearbeitet. Jonathan Rea hatte sich mit seiner eingeschwoenen Truppe früh in der Saison vorgenommen, den Titelkampf nicht bis zum Finale hinzuziehen. «In Jerez sollte alles in trockenen Tüchern sein», war ihr gemeinsames Credo. Doch die Rechnung hatten sie ohne die Hochform von Ducati-Werkspilot Chaz Davies und den zähen Tom Sykes gemacht. Der Ducati-Werkspilot war wieder in beiden Rennen eine Klasse für sich, und Sykes schlug seinen Teamkollegen wieder im ersten Rennen in Jerez. So hat der Titelverteidiger vor dem Finale 48 Punkte Vorsprung, eben zwei zu wenig, um seinen lang gehegten Plan umzusetzen.

«Das geht schon in Ordnung», nahm Rea einen tiefen Atem. «Dann müssen wir eben das lange Spiel spielen. Ganz ehrlich habe ich mich in Jerez nie richtig wohlgefühlt, und da sind zwei Podestplätze nicht so schlecht. Was mich da schon eher beunruhigt, ist der Rückstand, den wir hier wieder auf Chaz Davies hatten. Aber Katar ist eine Strecke, die ich richtig genieße. Letztes Jahr hatte ich dort ein sehr gutes Rennen, und so sollte ich bei 48 Punkten Vorsprung trotz der Form von Chaz ganz entspannt dorthin reisen können.»

Tom Sykes hat seinen überschäumenden Optimismus zwar weiterhin nicht verloren, trotzdem wirkte er etwas nachdenklich, als er aus Jerez abreiste. «Ob nun 48 Punkte oder 40, wenn ich Rea im zweiten Rennen hätte schlagen können, das macht nicht den Unterschied», sinnierte der Yorkshire-Mann. «Um wirklich eine Chance zu haben, hätten wir Chaz Davies schlagen müssen. Und das ist bei dessen Form derzeit einfach nicht drin. Wir hatten gedacht, wir hätten das Set-up auf einem Niveau, mit dem wir überall um die Siege kämpfen können, aber ich kann einfach nicht von Anfang bis zum Schluss so aggressiv fahren wie Chaz. Ich kann jetzt nur noch hoffen, dass ich dies in Katar kann.»

Davies selbst war völlig aus dem Häuschen, umarmte seinen Reifentechniker Roberto De Ruvo auf dem Siegerpodest und hob den Italiener in die Lüfte. Selten hatte man Davies so fröhlich erlebt wie nach seinem zweiten Doppelsieg in Folge. «Ich habe jetzt fünf der letzten sechs Rennen gewonnen, alle Trockenrennen seit

der Sommerpause», freute sich der 29-jährige Brite. «Wir haben bei den Tests in der Sommerpause wirklich genau die Dinge gefunden, die ich brauchte, um das Beste aus meinem Fahrstil herauszuholen. Meine Truppe arbeitet auch jetzt noch unaufhörlich weiter, jetzt könnte es bis zum Ende der Saison so weitergehen.»

Reiterberger einmal Top 10

Markus Reiterberger konnte zumindest im ersten Rennen am Samstag in die Top 10 fahren. «Der neunte Platz ist nicht so schlecht, aber die Pace der Leute vor mir war schneller als meine», musste der BMW-Werkspilot eingestehen. «Weil etliche Fahrer gestürzt sind, habe ich aufgepasst, dass mir nicht das Gleiche widerfährt.» Wenn Reiterberger auch gehofft hatte, dass er im zweiten Rennen noch zulegen kann, war dort nicht mehr als Platz 14 drin. «Zu Beginn ging es gut, doch dann hatte ich überhaupt kein Gefühl für das Vorderrad», so Reiterberger. «Ich bin mehrfach fast gestürzt, und da haben sich unweigerlich die Fehler gehäuft.» ♦



Chaz Davies hob auf dem Podest seinen Reifenmann in die Lüfte

Supersport-WM, SST 1000, EJC

Sofuoglu mal fünf

Kenan Sofuoglu sicherte sich in Jerez mit einem Sieg den fünften Supersport-WM-Titel. Randy Krummenacher bleibt trotz seines Rennstürzes Tabellenzweiter.

Er ist mit Abstand der erfolgreichste Supersport-Pilot aller Zeiten, und wenn ihm sein überschäumendes Temperament auch manchmal einen Strich durch die Rechnung macht – in Jerez holte sich Kenan Sofuoglu den fünften Titel nach 2007, 2010, 2012 und 2015 stillvoll mit einem Sieg. Der 32-jährige Türke musste bis Rennmitte hart gegen den wieder sensationell fahrenden Finnen Niki Tuuli kämpfen, und erst dann fuhr er sicher Sieg und Titel entgegen.

Randy Krummenacher konnte Anfangs mit Sofuoglu und Tuuli mithalten, doch in der fünften Runde rutschte

er am Ende der Zielgeraden aus. «Ich wollte dieses Rennen unbedingt gewinnen», gab Krummenacher zu. «Bis zum Sturz bin ich aber immer am Limit gefahren, und Jerez war bis auf das Rennen das beste Wochenende dieser Saison. In Katar werde ich wieder versuchen zu gewinnen.» Auf Jules Cluzel hat er noch immer drei Punkte Vorsprung. Der Chilenische Wildcard-Pilot mit deutschen Wurzeln, Maximilian Scheib (BMW), gewann das Superstock-1000-Rennen vor Lucas Mahias. Althea-BMW-Pilot Raffaele genügte der fünfte Platz zum Titelgewinn. Der Italiener Paulo Garcia gewann das erste European-Junior-Cup-Rennen, der Türke Harun Cabuk das zweite, der Cupsieg ging an den Spanier Mika Pérez. Gabriel Noderer beendete seine erste Cup-Saison als Gesamt-Zehnter. ♦ IP



Kenan Sofuoglu vor Niki Tuuli: Titel mit Sieg gekrönt

SUPERBIKE-WM / Resultate

Jerez (E): 15. Oktober 2016; 23. WM-Lauf; 88,460 km über 20 Rdn. à 4,423 km; 24 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: trocken, Luft/Asphalt: 21/35 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	20	34:08,161	1:41,521	25
2. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	+3,290	1:41,467	20
3. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	+7,151	1:41,951	16
4. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP 20	20	+13,212	1:41,893	13
5. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP 20	20	+13,251	1:42,232	11
6. Sylvain Guintoli (F)	Ducati Panig. 1199R	20	+17,834	1:42,368	10
7. Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	20	+20,911	1:42,543	9
8. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	20	+26,182	1:42,283	8
9. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	20	+29,837	1:43,024	7
10. Josh Brookes (AUS)	BMW S 1000 RR	20	+31,246	1:43,252	6
11. Alex de Angelis (RSM)	Aprilia RSV4 RF	20	+32,399	1:43,049	5
12. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	20	+33,007	1:43,143	4
13. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	20	+36,266	1:43,197	3
14. Anthony West (AUS)	Kawasaki ZX-10R	20	+1:01,064	1:43,046	2
15. Peter Sebestyen (H)	Yamaha YZF-R1	20	+1:07,941	1:44,155	1
16. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	20	+1:08,160	1:43,848	-
17. Dominique Schmitter (CH)	Kawasaki ZX-10R	20	+1:08,260	1:44,508	-
18. Lukas Pesek (CZ)	Yamaha YZF-R1	20	+1:38,143	1:46,168	-
Nicht klassiert:					
- Matthieu Lussiana (F)	BMW S 1000 RR	6	+14 Rdn	1:44,777	-
- Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	2	+18 Rdn	1:42,569	-
- Xavier Forés (E)	Ducati Panig. 1199R	1	+19 Rdn	-	-
- Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	1	+19 Rdn	-	-
- Luca Scassa (I)	Ducati Panig. 1199R	-	-	-	-
- Saeed Al Sulaiti (Q)	Kawasaki ZX-10R	-	-	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 155,484 km/h

Schnellste Runde: Tom Sykes (GB), 3. Runde, in 1:41,467 min (= 156,926 km/h)

Jerez (E): 16. Oktober 2016; 24. WM-Lauf; 88,460 km über 20 Rdn. à 4,423 km; 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter: trocken, Luft/Asphalt: 24/37 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	20	34:20,026	1:41,492	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	+5,893	1:41,909	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	+6,030	1:41,729	16
4. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP 20	20	+6,750	1:42,228	13
5. Sylvain Guintoli (F)	Ducati Panig. 1199R	20	+10,762	1:42,829	11
6. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP 20	20	+11,310	1:42,733	10
7. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	20	+16,413	1:42,781	9
8. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	20	+19,232	1:42,962	8
9. Anthony West (AUS)	Kawasaki ZX-10R	20	+24,095	1:43,194	7
10. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	20	+25,379	1:43,035	6
11. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	20	+26,036	1:43,405	5
12. Josh Brookes (AUS)	BMW S 1000 RR	20	+29,230	1:43,585	4
13. Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	20	+34,879	1:43,528	3
14. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	20	+49,708	1:43,276	2
15. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	20	+1:02,245	1:44,140	1
16. Luca Scassa (I)	Ducati Panig. 1199R	20	+1:08,295	1:45,219	-
17. Matthieu Lussiana (F)	BMW S 1000 RR	20	+1:20,252	1:44,976	-
18. Dominique Schmitter (CH)	Kawasaki ZX-10R	20	+1:33,859	1:44,011	-
19. Lukas Pesek (CZ)	Yamaha YZF-R1	20	+1:33,965	1:45,577	-
Nicht klassiert:					
- Xavier Forés (E)	Ducati Panig. 1199R	8	+12 Rdn	1:42,918	-
- Saeed Al Sulaiti (Q)	Kawasaki ZX-10R	8	+12 Rdn.	1:44,816	-
- Alex de Angelis (RSM)	Aprilia RSV4 RF	3	+17 Rdn.	1:43,113	-
- Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	2	+18 Rdn.	1:42,972	-
- Peter Sebestyen (H)	Yamaha YZF-R1	0	+20 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 154,588 km/h

Schnellste Runde: Davies (GB), 2. Runde, in 1:41,492 min (= 156,887 km/h)

Nächstes Rennen: 29./30. Oktober, Losail (Katar)

Internet: www.worldsbk.com

STRECKE

Jerez



Training (3 Läufe)

	min
1. Sykes	1:41,739
2. Davies	1:41,777
3. Lowes	1:41,804
4. Van der Mark	1:41,859
5. Forés	1:41,895
6. Guintoli	1:41,901
7. Hayden	1:41,994
8. Camier	1:42,070
9. Rea	1:42,098
10. Giugliano	1:42,343
11. Torres	1:42,356
12. Savadori	1:42,380
13. Reiterberger	1:42,531
14. West	1:42,715
15. De Angelis	1:42,726
16. Brookes	1:42,926
17. Ramos	1:43,022
18. Scassa	1:43,730
19. Vizziello	1:44,074
20. Sebestyen	1:44,558
21. Lussiana	1:44,769
22. Al Sulaiti	1:44,953
23. Schmitter	1:45,324
24. Pesek	1:47,084

Plätze 1-12: qualifiziert für Superpole 2

Plätze 11-24: qualifiziert für Superpole 1

Superpole (2 Läufe)

	min
1. Sykes	1:39,190
2. Rea	1:39,602
3. Giugliano	1:39,977
4. Lowes	1:39,980
5. Hayden	1:40,103
6. Davies	1:40,111
7. Torres	1:40,111
8. Forés	1:40,170
9. Guintoli	1:40,239
10. Camier	1:40,276

SUPERSPORT-WM / Resultate

Jerez (E), 16. Okt. 2016; 11. WM-Lauf; 19 Runden à 4,423 km (= 84,037 km); 30 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt: 21/29 Grad.

1. Kenan Sofuoglu (T/Kawasaki), in 33:22,362 min (= 151,088 km/h); 2. Niki Tuuli (FIN/Yamaha) +2,728 sec; 3. Kyle Smith (GB/Honda) +3,398 sec; 4. Patrick Jacobsen (USA/Honda); 5. Axel Bassani (I/Kawasaki); 6. Jules Cluzel (F/MV Agusta); 7. Ivan Mikhalchik (UA/Kawasaki); 8. Andrea Badovini (I/Honda); 9. Christoffer Bergman (S/Honda); 10. Lorenzo Zanetti (I/MV Agusta); 11. Alessandro Zacccone (I/Kawasaki); 12. Xavier Pinsach (E/Honda); 13. Hikari Okubo (J/Honda); 14. Luke Stapleford (GB/Triumph); 15. Zulfahmi Khairuddin (MAL/Kawasaki)

Schnellste Runde: Niki Tuuli (FIN/Yamaha), 1.44,355 (= 152,583 km/h)

WM-Stand (nach 11 von 12 Läufen): 1. Sofuoglu 196; 2. Randy Krummenacher (CH/Kawasaki), 129; 3. Cluzel 126; 4. Jacobsen 122; 5. Smith 100; 6. Gino Rea (GB), 81; 7. Ayrton Badovini (I), 76; - ferner: 21. Kevin Wahr (D), 17

Nächster Lauf: 28. Oktober, Losail (Katar)

Internet: www.worldsbk.com

SUPERSTOCK 1000 FIM CUP / Resultate

Jerez (E), 16. Okt. 2016; 8. Cup-Lauf; 15 Runden à 4,423 km (= 66,345 km); 30 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter: trocken, Luft/Asphalt: 26/36 Grad.

1. Maximilian Scheib (CH/BMW), in 26:21,499 min (151,023 km/h); 2. Lucas Mahias (F/Yamaha), +0,089 sec; 3. Toprak Razgatlioglu (TUR/Kawasaki) +7,276 sec; 4. Roberto Tamburini (I/Aprilia); 5. Raffaele De Rosa (I/BMW); 6. Roberto Russo (I/Yamaha); 7. Marco Faccani (I/Ducati); 8. Michael Rinaldi (I/Ducati); - ferner: 16. Marc Moser (D/Ducati); 18. Bryan Leu (CH/Yamaha); - out: Julian Puffe (D/Kawasaki); Sébastien Suchet (CH/Yamaha); Eric Vionnet (CH/BMW)

Endstand (nach 8 Rennen): 1. De Rosa 115; 2. Mercado 111; 3. Calia 84; 4. Mahias 70; 5. Razgatlioglu 70; 6. Rinaldi 69; - ferner: 15. Suchet 28; 28. Moser 6; 32. Puffe 4; 37. Finsterbusch 1

EUROPEAN JUNIOR CUP / Resultate

Jerez (E), 16. Okt. 2016; 7.+8. Cup-Lauf; 11 Runden à 4,411 km (= 48,521 km);

1. Lauf: 33 Fahrer gestartet, 29 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt: 24/38 Grad. Alle Fahrer auf Honda CB 650.

1. Paolo Grassia (I) in 20:38,731 min (= 141,395 km/h); 2. Mika Pérez (E) +3,049; 3. R. Bodis (H), +3,317; - ferner: Gabriel Noderer (D); 21. Theo Clerc (CH)

2. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 28 gewertet: 1. Cabuk, in 20:49,375 min (= 140,191 km/h); 2. Alfonso Coppola (I), +0,068 sec; 3. De Gruttola, +1,203; 4. Pérez; 5. Troy Bezuidenhout (ZA); 6. Dorian Laville (F); 7. Noderer; - ferner: 18. Clerc

Endstand (nach 8 Rennen): 1. Pérez, 147 Punkte; 2. Grassia 122; 3. Cabuk 99; 4. Coppola 98; 5. Laville 93; - ferner: 10. Noderer 49; 23. Clerc 5

Internet: www.worldsbk.com

Höhepunkte der Rennen

1. Lauf

Start: Rea erwischt den besten Start vor Sykes, Lowes und Davies.

1. Runde: Davies an Lowes vorbei auf P3, Sykes übernimmt die Führung, Reiterberger 12.

2. Runde: Davies an Rea vorbei auf P2. Fores und Giugliano stürzen von P5 und P7.

3. Runde: Lowes stürzt von P4, Reiterberger 9.

4. Runde: Davies übernimmt die Führung vor Sykes, Rea, Hayden, Torres und Van der Mark.

5. Runde: Van der Mark verdrängt Torres von P4.

10. Runde: Davies, Sykes und Rea noch immer dicht beisammen, Guintoli und Camier werden immer stärker.

11. Runde: Rea hat Rutscher und verliert Anschluss an Sykes.

12. Runde: Guintoli an Torres vorbei auf P6, Davies beginnt, sich an der Spitze abzusetzen.

16. Runde: Davies hat sich um 4 sec abgesetzt, Rea 2 sec. hinter Sykes, Camier an Torres vorbei auf P7.

20. Runde: Davies gewinnt 3,2 sec vor Sykes, Rea weitere 4 sec. zurück. Hayden hält Van der Mark auf dem Zielstrich hinter sich, Reiterberger wird 9.

2. Lauf

Start: Sykes stürmt vor Davies, Rea und Hayden ins erste Eck.

1. Runde: Davies geht an Sykes vorbei in Führung, Reiterberger ist 12.

2. Runde: Rea versucht, an Sykes vorbeizukommen, dieser wehrt ab, Davies vorn schon 0,5 sec. voran.

3. Runde: Camier stürzt, Reiterberger 11.

4. Runde: De Angelis stürzt von P14, Reiterberger 10.

5. Runde: Davies schon 1,2 sec voraus, Rea attackiert weiter Sykes, Reiterberger 11.

6. Runde: Van der Mark verdrängt Fores von P7.

8. Runde: Fores nur noch 9. hinter Torres.

9. Runde: Fores bleibt mit Defekt stehen, Reiterberger 10.

10. Runde: Rea an Sykes vorbei auf P2.

13. Runde: Hayden kommt Rea/Sykes näher.

15. Runde: Davies bereits 6,5 sec voran, Reiterberger nach Ausritt 14.

19. Runde: Hayden bis auf 0,4 sec. an Sykes dran.

20. Runde: Davies gewinnt 5,8 sec vor Rea, der Sykes hinter sich hält, Hayden wird 4., Reiterberger bleibt 14. ♦ IP

Zeitplan und Statistik GP von Phillip Island (AUS)

(alle Zeiten in MESZ)

Freitag, 21. Oktober 2016

01.00-01.40	Moto3	1. Freies Training
01.55-02.40	MotoGP	1. Freies Training
02.55-03.40	Moto2	1. Freies Training
05.10-05.50	Moto3	2. Freies Training
06.05-06.50	MotoGP	2. Freies Training
07.05-07.50	Moto2	2. Freies Training

Samstag, 22. Oktober 2016

01.00-01.40	Moto3	3. Freies Training
01.55-02.40	MotoGP	3. Freies Training
02.55-03.40	Moto2	3. Freies Training
04.35-05.15	Moto3	Qualifying
05.30-06.00	MotoGP	4. Freies Training
06.10-06.25	MotoGP	Qualifying 1
06.35-06.50	MotoGP	Qualifying 2
07.05-07.50	Moto2	Qualifying

Sonntag, 23. Oktober 2016

01.40-02.00	Moto3	Warm-up
02.10-02.30	Moto2	Warm-up
02.40-03.00	MotoGP	Warm-up
04.00	Rennen Moto3	23 Rdn. 102,3 km
05.20	Rennen Moto2	25 Rdn. 111,1 km
07.00	Rennen MotoGP	27 Rdn. 120,1 km

Sieger 2015:

Moto3:	Miguel Oliveira (P), KTM
Moto2:	Alex Rins (E), Kalex
MotoGP:	Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2015:

Moto3:	Danny Kent (GB), Honda, 1:36,180
Moto2:	Alex Rins (E), Kalex, 1:32,532
MotoGP:	Marc Márquez (E), Honda, 1:28,364 (= 181,2 km/h)

Schnellste Runde 2015:

Moto3:	Francesco Bagnaia (I), Mahindra, 1:36,532 (= 165,8 km/h)
Moto2:	Alex Rins (E), Kalex, 1:32,880 (= 172,4 km/h)
MotoGP:	Marc Márquez (E), Honda, 1:29,280 (= 179,3 km/h)

Rundenrekorde:

Moto3:	Jack Miller (AUS), KTM, 1:36,302 (= 166,2 km/h), 2014
Moto2:	Alex De Angelis (I), Kalex, 1:32,814 (= 172,5 km/h), 2013
MotoGP:	Marc Márquez (E), Honda, 1:28,108 (= 181,7 km/h), 2013

STRECKE

Phillip Island



IDM Superbike

Neukirchner wechselt Seite

Von ANKE WIECZOREK

Ende Oktober läuft der Zweijahresvertrag von Max Neukirchner mit dem Team Yamaha MGM aus. Eine Fortsetzung ist nicht geplant, aber eine Zusammenarbeit auf anderer Ebene.

«Wenn ich unbedingt möchte, könnte ich sofort weiterfahren», berichtet der 33-jährige Neukirchner, dessen Titelambitionen 2016 erneut an Stürzen, die schwere Verletzungen nach sich zogen, scheiterten. «Yamaha-Chef Jörg Breitenfeld hat während der Saison oft mit mir über die Zukunft gesprochen, aber



Nebenbei Lehrstoff gebüffelt: Neukirchner plant Trainerkarriere

ich werde nur noch für das Yamaha Racing Team Austria (YART) in der Endurance-WM antreten. In der IDM Superbike wird es für mich keine komplette Saison mehr geben. Ich bin dem MGM-Team weiterhin ver-

bunden, aber werde höchstens Gaststarts auf dem Sachsenring oder in Schleiz übernehmen.» Hintergrund ist, dass Neukirchner bereits länger im Besitz einer Trainerlizenz ist und im Winter noch den B-Schein auf

einem höheren Level ablegen will. Er könnte sich vorstellen, bei MGM eher als Riding Coach für junge Piloten tätig zu werden. «Da hätte ich richtig Lust dazu. Ich habe auch alles gelernt, was die Ernährung, Fitness, Konzentration und das Mentaltraining beinhaltet.»

Neukirchner hat zudem Kontakt mit Yamahas Superbike-WM-Projektleiter Andrea Dosoli aufgenommen. «Er ist nicht abgeneigt, mich ebenfalls zu engagieren.» Auch bei YART sieht der Sachse Chancen in der Abwicklung der Rennaktivitäten und der Sponsorenbetreuung. Der Stollberger bezeichnet sich selbst als Organisationstalent. ♦

IDM Superbike

Wahr entscheidet diese Woche Stange ist für alles zu haben

Von ANKE WIECZOREK

Das Buhlen um IDM-Rückkehrer Kevin Wahr ist noch nicht beendet. In dieser Woche führt der 27-Jährige die finalen Gespräche.

Fakt ist auf jeden Fall, dass der Nagolder seine Karriere in der Supersport-WM endgültig ad acta gelegt hat. Denis Hertrampf, Chef von HPC Power Suzuki, für den Wahr auf einer GSX-R 600 bereits erfolgreich die letzten IDM-Rennen fuhr,

sowie Yamaha-Tuner Diego Romero haben ihm IDM-Angebote für 2017 unterbreitet. Hertrampf sagt: «Wir wollen zusammenarbeiten, aber mein Projekt ist noch nicht fertig. Auf jeden Fall werde ich die neue GSX-R 1000 in der Superbike-Klasse antreten lassen. Mit ihren Daten wird das Motorrad die Messlatte sein. Bei früherer Lieferung und mit einem guten Fahrer können wir damit viel erreichen.» Auch das Superstock-600-Engagement bleibt. Bisher ist kein Fahrer fix. ♦

Von ANKE WIECZOREK

Meister Bryan Schouten versucht in der Supersport-WM Fuß zu fassen. Für Vize Christian Stange wäre damit der Weg zum Titel 2017 frei, aber das ist noch Theorie.

Der 18-Jährige aus dem sächsischen Heidenau hat es nicht auf die leichte Schulter genommen, was 2016 passierte. Er hatte die Wertung zur Saisonmitte schon haushoch angeführt, doch dann gelang es seinem großen Widersacher Bryan Schouten aus den Niederlanden doch noch, den Spieß umzudrehen und ihm den fast schon greifbaren Titel zu entreißen. «Ich habe alles getan, dass der Fall nicht eintritt, aber mehr war nicht möglich», blickt der Kawasaki-Fahrer vom Weber-Diener-Team zurück. Ein erneuter Anlauf im gleichen Team wäre die denkbar günstigste Option für den Gymnasiasten. Allerdings: «Ein Jahr im Ausland wäre sicher gut

zum Lernen. Die British Superbike oder AMA wären toll, aber das klingt wahrscheinlich schon utopisch.» Stange klopft gern große Sprüche, weiß aber letztlich doch, wo er hingehört. Er muss deshalb auch nicht um jeden Preis in eine höhere Klasse aufsteigen. «Ich muss jetzt nicht unbedingt 1000er-Motorräder fahren. Ich denke, dass wir mit der 600er ganz gut platziert sind.» Größtes Dilemma: Trotz der Vizemeisterschaft hat er für die Zukunft noch keine größeren Sponsorenzusagen. ♦

NACHRICHTEN

Gines hofft auf neuen BMW-Vertrag

IDM Superbike Mathieu Gines vom Van Zon-Remeha-BMW-Team gehörte bis zum Schleizer Dreieck zu den Superbike-Titelfavoriten. In Thüringen aber brach er sich beide Arme, als ihm eine weggeschleuderte Pylone ins Vorderrad geriet und er heftig stürzte. Im Endklassement rutschte er auf den dritten Rang ab. Seinen Pokal konnte er beim Hockenheim-Finale schon persönlich abholen, wenn auch wegen des Nagels im Gelenk das rechte Handgelenk nicht abknicken. Im November werden dem französischen Langstrecken-Weltmeister von 2014 alle Platten und Nägel entfernt. Er möchte 2017 im BMW-Team bleiben und erneut um den Titel kämpfen. Gines hatte nur einen Einjahresvertrag. Aber er steht weiter mit Teamchef Werner Daemen in Kontakt. Ein anderes Team ist bisher kein Thema für ihn.

Fünfter Titel für Shayne Byrne

British Superbike Zwar gingen die Siege beim Finale der hochdotierten Britischen Meisterschaft in Brands Hatch an die beiden JG-Speedfit-Kawasaki-Teamkollegen Peter Hickman und James Ellison, doch der große Sieger war Titelverteidiger Shayne Byrne (Be Wiser Ducati). Dem 39-jährigen Dauerbrenner reichten zwei sechste Plätze, um seinen fünften britischen Superbike-Titel zu sichern. Leon Haslam (JG Speedfit Kawasaki), der noch Titelchancen hatte, stürzte gleich in der ersten Runde des ersten, feuchten Rennens. Haslam kämpfte sich im zweiten Rennen mit Schmerzen zwar auf P5, doch die Meisterschaft endete mit 653 zu 627 Punkten zugunsten des Titelverteidigers. ♦ AWI/IP



Der IDM-Dritte Kevin Wahr sitzt zwischen den Stühlen



Bleibt am Boden: Chris Stange

Wenig spanische Verhältnisse in Navarra: Der Schwede Mikael Persson trotzte dem Schlamm



ISDE Navarra

Zum ersten Mal...

Von ROBERT PAIRAN

... in der 91-jährigen Geschichte der International Six Days of Enduro (ISDE) holte sich die amerikanische Mannschaft die Trophy und damit den Mannschafts-Weltmeistertitel.

Es war schon in den vergangenen Jahren ein harter Weg für das amerikanische Team: Das Aushängeschild Kurt Caselli verunglückte tödlich bei einem Wüstenrennen. Destry Abbott erkrankte an Leukämie, und zwei Wochen vor dem diesjährigen Start brach sich der letztjährige Gesamtsieger Ryan Sipes einen Arm und musste ersetzt werden. Nun aber folgte gleich ein Doppelerfolg, der Sieg in der Trophy und der Gesamtsieg in der Einzelwertung von Teammitglied Taylor Robert. Trotz der Widrigkeiten hatten die USA vom ersten Tag an die

Führung übernommen, zumal Titelverteidiger Australien nicht nur ohne den Enduro-GP-Meister Matthew Phillips angetreten war, sondern am ersten Tag nach einem Sturz auch gleich Josh Strang mit gebrochenem rechten Fußgelenk verloren hatte.

Da kam gleich die neue Regel zum Tragen, dass von den nur noch vier Fahrern der Trophy-Mannschaft auch alle vier, ohne ein Streichergebnis, gewertet werden. Damit war Australien zu Beginn Letzter bei den Trophy-Mannschaften.

Lange Zeit war Italien den USA hart auf den Fersen. Bis auf eine Minute waren die Südeuropäer herangekommen, da verloren sie am vorletzten Tag gleich zwei Fahrer ihrer Mannschaft: Manuel Monni überschlug sich in der ersten Sonderprüfung des Tages und brach sich ein Handgelenk. Bei Oscar Balletti hatte man anscheinend in der Zeit-

kontrolle das Tanken vergessen, denn er blieb kurze Zeit später ohne Benzin liegen.

Bei den Gastgebern aus Spanien, die gegen England um den zweiten Platz kämpften, verletzte sich der vierfache Weltmeister Iván Cervantes bei seinem letzten internationalen Enduro-Wettbewerb an einer unangenehmen Stelle zwischen den Beinen und konnte den Lauf nicht beenden. So wurden die Briten quasi kampflös Zweite vor Tschechien.

Das Reglement half nicht

Das deutsche Team hatte gehofft, dass das neue Reglement zu einem der vorderen Plätze verhelfen würde, doch genau wie die Österreicher zählte es zu den Verlierern: Paul Roßbach verletzte sich die linke Hand und fuhr den ersten Tag unter Schmerzen zu Ende. Jedoch musste er am zweiten Tag bereits kurz nach dem Start ein-

sehen, dass es nicht mehr ging. Bei den Österreichern gab der Motor von Matthias Wibmer mit einem gebrochenen Ventil schon am Dienstag vorzeitig seinen Geist auf.

Dabei war das Team mit WM-Fahrer Pascal Rauchenecker extrem stark aufgestellt. Und Rauchenecker unterstrich das auch mit einem 13. Gesamtrang aller Fahrer. Bester deutscher Pilot wurde Davide von Zitzewitz mit einem 37. Gesamtrang.

Bei den Junioren-Trophys gewann zum ersten Mal seit 1995 wieder Schweden: Die drei Fahrer Mikael Persson, Albin Elovson und Jesper Börjesson sind alle erst 21 Jahre alt und erbrachten eine solide Mannschaftsleistung ohne große Ausrutscher. Allerdings versuchte die Konkurrenz ständig, an die Schweden heranzukommen. Erst Italien, bis zum technischen Ausfall von Tosha Schareina auch Spanien, und

zum Schluss das amerikanische Juniorteam. Doch die Schweden ließen sich nicht aus der Ruhe bringen. Selbst, als vor dem Abschluss-Motocross der Abstand auf weniger als eine halbe Minute geschrumpft war. Im Gegenteil: Die Skandinavier konnten noch einmal fast 20 Sekunden gewinnen, obwohl die MX-Prüfung nur über sieben Kilometer ging und lediglich dreieinhalb Minuten dauerte.

Das deutsche Team kam am Ende nur auf Platz 15, da der 20-jährige Yanik Spachmüller wegen einer verschleppten Erkältung in der Nacht über 40 Grad Fieber bekam und an Tag 4 nicht mehr starten konnte, nachdem er sich bereits über den dritten Tag gequält hatte.

Ein höchst erfreuliches Ergebnis aus deutscher Sicht gab es bei den Damen: Nicht nur, dass die drei Damen - Vanessa Danz,

FORTSETZUNG S. 38



Taylor Robert: Mit seiner Leistung legte er den Grundstein für den amerikanischen Trophy-Sieg



Ungewohntes Bild: US-Boys vor Großbritannien und Tschechien

FORTSETZUNG VON S. 37

Maria Franke und Heike Petrick – den dritten Platz belegten und dementsprechend auf dem Podium geehrt wurden.

Noch herausragender war die Leistung von Maria Franke, die die Einzelwertung gewann und dabei Laia Sanz in deren Heimat schlug! Ab dem zweiten Tag hatte Franke die Führung vor der Spanierin übernommen, verlor diese aber am vierten Tag, weil sie nach eigenem Eingeständnis nach dem Sturz am Vortag einfach zu vorsichtig auf den nassen Steinen unterwegs war. Am fünften und vorletzten Tag drehte sie den Spieß wieder herum und ging in Führung liegend in das Abschluss-Cross.

Dort wurde sie Zweite hinter der Australierin Tayla Jones. «Ich habe sie einfach vorbeigelassen. Es wäre doch blöd, wegen so etwas den Titel zu verspielen», meinte Franke völlig richtig.

Australien gewann die Damen-Trophy trotz eines kleinen Skandals am ersten Tag: Nachdem Jessica Gardiner mit technischem Problem ausgefallen war, präsentierte sie ihr Motorrad fast eine Stunde zu spät zur technischen Abnahme für einen Neustart. Der Race-Director der FIM gab trotzdem der Argumentation nach, dass das Team einen offiziellen Techniker gefragt hätte und von dem eben eine falsche Antwort bekommen habe. ♦



Charmant und schnell: Franke, Petrick, Danz (v.l.)

NACHGEHAKT BEI Pau Soler

(38/E) Der Veranstalter der ISDE zu den Abläufen hinter den Kulissen und wie er zu den Sixdays gekommen ist.

Von ROBERT PAIRAN

Wie kommt man als Inhaber einer Firma an die Sixdays? Die spanische Föderation hat uns gefragt. Aber nicht die Firma, sondern den Motoclub SIP, mit dem wir seit neun Jahren Enduro-Veranstaltungen machen, angefangen mit einem Hobbyrennen bis zu spanischen Meisterschaftsläufen und vor drei Jahren den WM-Lauf. Außerdem machen wir seit sieben Jahren das Basella-Race, ein Cross-Country-Rennen mit über 1000 Teilnehmern. Nachdem Spanien von der FIM die Zusage für die ISDE bekommen hatte, hat man uns gefragt, ob wir das machen wollen.

Warum hier im Norden und nicht in Ihrer Heimatregion? Für so eine Großveranstaltung braucht man eine entsprechende Logistik, von dem Platz für das große Fahrerlager bis zu Räumlichkeiten für die Abnahme usw. Deshalb haben wir überall in Spanien nach einer

Rennstrecke gesucht, weil so eine Einrichtung schon vieles mit sich bringt, bis hin zu den Parkplätzen für die Zuschauer. Hier in Navarra hatte man nicht nur Interesse, sondern uns auch den Weg zu den Behörden geebnet, weil der Circuito de Navarra von der Region als öffentliche Einrichtung betrieben wird. Auch wenn es hier keine Tradition für Enduro gibt, so gibt es doch zahlreiche kleine Motorsportvereine, die sich eingebracht haben. Und es gibt hier auf engem Raum völlig verschiedene Landschaften.

Was soll anschließend von den Sixdays bleiben? Ich bin schon zufrieden, wenn wir eine schwarze Null schreiben. Mit einer solchen Veranstaltung kann man nichts verdienen. Für die Region hoffe ich, dass ich den Sport ein wenig bekannt gemacht habe. Für die Fans aus aller Welt hoffe ich, dass sie die guten Dinge in Erinnerung behalten werden – die Region, das Essen und den großartigen Sport.



INTERNATIONAL SIXDAYS ENDURO / Resultate

Navarra (E): 11.–16. Oktober 2016

World Trophy (22 Teams gestartet): 1. USA, in 13:46.40,93 Std. (Kailub Russell, Michael Layne, Taylor Robert, Thad Duvall); 2. GROSSBRITANNIEN, +3.38,66 min. (Daniel McCanney, Jamie Lewis, Nathan Watson, Jamie McCanney); 3. TSCHECHIEN, +29.42,34 min. (Ondrej Helmich, Patrik Markvart, Jaromir Romancik, Jiri Hadek); 4. SCHWEDEN (Joakim Grelsson, Kevin Olsen, Oliver Nelson, Adam Andersson); 5. ESTLAND (Veiko Rääts, Priit Biene, Martin Leok, Rannar Uusna); 6. ARGENTINIEN (Juan Zunino, Nicolas Kutulas, Luciano Benavides, Fernando Corraza); 7. MEXIKO (Jose Luis Perez, Roberto Quintanilla, Homero Diaz, Arturo Rodriguez); 8. SCHWEIZ (Alexandre Amey, Cedric Evard, Christophe Robert, Thomas Schranz); 9. ECUADOR (Juan Felipe Bustamante, Martin Bustamante, Juan Jose Puga, Michael Encalada); 10. NORWEGEN (Alexander Nyberg, Jon Sogn Oiom, Kevin Burud, Kristian Jensen). – Ferner: 15. DEUTSCHLAND (Tilman Krause, Davide von Zitzewitz, Paul Robbach, Mark Risse); 17. ÖSTERREICH (Pascal Rauchenecker, Bernhard Schöpf, Matthias Wibmer, Markus Geier)

Junior World Trophy (19 Teams gestartet): 1. SCHWEDEN, in 10:30.55,71 Std. (Mikael Persson, Albin Elowson, Jesper Börjesson); 2. USA, +0.45,23 min. (Trevor Bollinger, Steward Baylor, Grant Baylor); 3. ITALIEN, +9.01,20 min (Davide Soreca, Matteo Pavoni, Matteo Cavallo); 4. FINNLAND (Henrik Stigell, Mika Barness, Eemil Pohjola). – Ferner: 9. ÖSTERREICH (Michael Feichtinger, Walter Feichtinger, Florian Reichinger); 11. SCHWEIZ (Kelien Michaud, Sandro Allemann, Alexandre Vaudon); 15. DEUTSCHLAND (Yanik Spachmüller, Jan Allers, Lukas Streichsbier)

Women's World Trophy (7 Teams gestartet): 1. AUSTRALIEN, in 7:57.39,29 Std. (Jessica Gardiner, Tayla Jones, Jemma Wilson); 2. SPANIEN, +3.48,67 min. (Laia Sanz, Mireia Badia, Sandra Gomez); 3. DEUTSCHLAND, +18.08,46 min. (Maria Franke, Heike Petrick, Vanessa Danz)

Einzelwertung E1: 1. Josp Garcia Montana (E/Husqvarna), in 3:23.32,89 Std.; 2. Nathan Watson (GB/KTM), +3.04,38 min.; 3. Victor Guerrero Ruiz (E/KTM), +3.41,82 min.; 4. Pascal Rauchenecker (A/Husqvarna). – Ferner: 23. Michael Feichtinger (A/Husqvarna); 25. Tilman Krause (D/KTM); 36. Jan Allers (D/KTM)

Einzelwertung E2: 1. Taylor Robert (USA/KTM), in 3:22.46,65 Std.; 2. Kailub Russell (USA/KTM), +2.35,86 min.; 3. Jamie McCanney (GB/Yamaha), +3.27,33 min. – Ferner: 13. Davide von Zitzewitz (D/KTM); 16. Bernhard Schöpf (A/KTM); 28. Walter Feichtinger (A/KTM); 36. Florian Reichinger (A/Husqvarna)

Einzelwertung E3: 1. Daniel Sanders (AUS/KTM), in 3:23.04,55 Std.; 2. Giacomo Redondi (I/Honda), +56,15 sec.; 3. Luis Correia (P/Beta), +1.10,80 min. – Ferner: 14. Mark Risse (D/Beta); 15. Markus Geier (A/KTM); 18. Lukas Streichsbier (D/Husqvarna)

Internet: www.fim-isde2016.es

FMX-WM Riga

Sieg trotz Verletzung

Nach ihren Stürzen in Köln starteten Remi Bizouard und Maikel Melero schon in Riga wieder. Das Experiment missglückte beim Franzosen – Melero holte den Tagessieg!

Mit der vor einer Woche gebrochenen Hand konnte Bizouard lediglich mit drei Whips vier Punkte für sein Konto sammeln. Der WM-Führende Maikel Melero fuhr schon in der Qualifikation auf Angriff und wurde hinter Libor Podmol Zweiter.

Podmol im Finale gestürzt

Das Finale wurde zum Dreikampf zwischen dem Australier Rob Adelberg, Podmol und Melero. Adelberg legte einen blitzsauberen Run hin und führte.

FREESTYLE-MOTOCROSS-WM / Resultate

Riga (LV): 15. Oktober 2016, 8. WM-Contest

Qualifikation: 1. Libor Podmol (CZ), 357 Punkte; 2. Maikel Melero (E), 327; 3. Petr Pilat (CZ), 324; 4. Rob Adelberg (AUS), 323. – Ferner: 8. Hannes Ackermann (D), 183
Finale: 1. Melero, 390 Punkte; 2. Adelberg 379; 3. Pilat 360; 4. Podmol 336

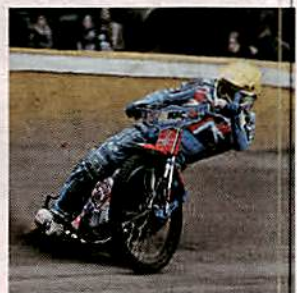
WM-Stand nach 8 Läufen: 1. Melero, 140 Punkte; 2. Adelberg 122; 3. Remi Bizouard (F), 106; 4. Pilat 99. – Ferner: 8. Luc Ackermann (D), 55; 11. Hannes Ackermann 46
Nächster Contest: 29./30. Oktober, Shenzen (RC)

Internet: www.nightofthejumps.com

NACHRICHTEN

«Rest of the World» gewinnt in Dohren

Speedway Mehr als 4000 Zuschauer sahen ein gut besetztes Speedwayrennen, in dem am Ende das Team «Rest of the World» mit 54:36 gegen die deutsche Auswahl klar gewann. Bester Fahrer wurde Robert Lambert mit neuem Bahnrekord und 13 Punkten vor Niels Kristian Iversen mit 12 Punkten. Tobias Kroner als Lokalmatador und Mitveranstalter konnte wie Kai Huckenbeck immerhin 10 Punkte beitragen, während Martin Smolinski mit zwei letzten Plätzen auf 7 Zähler kam. Matthias Kröger war im letzten Rennen seiner 30-jährigen Karriere nicht mehr als 1 Punkt vergönnt.



Tagesbester: Robert Lambert

Neuenknicker Sieg bei 6er-Speedway

Speedway Das Team des SC Neuenknick gewann ein mit drei Mannschaften ausgetragenes Teamrennen mit 70 Punkten vor dem «Team Nord» (60 Punkte) und «Team Süd» (50). Rene Deddens trug mit 24 Punkten erheblich zum Heimsieg des westfälischen Clubs bei. Seine Teamkollegen waren Erik Riss, Lukas Fienhage und Henry van der Steen. Im «Team Süd» schied Michel Hoffmann nach zwei Stürzen vorzeitig aus.

Magosi gewinnt Bubi-Bössner-Memorial

Speedway Dramatisches Finale beim 11. Bubi-Bössner-Memorial in Mureck. Ein Dreifach-Sturz eliminierte die favorisierten Polen Jakub Jamrog und Marcel Kajzer von den erwarteten Top-Plätzen. So gewann Norbert Magosi (H) vor Zdenek Simota (CZ), der trotz des vorangegangenen Sturzes dem Ungar einheizte und Tagesplatz 2 erreichte. Kajzer wurde als Dritter gewertet. Bester Österreicher war Daniel Gappmaier auf dem achten Rang. ♦ WR/TS/AD



Melero siegt schon wieder

Aber nicht lange, denn Melero zeigte trotz seiner geprellten Hand nahezu alle Tricks. Dem Weltmeister hätte nur noch Podmol den Tagessieg entreißen können, was ihm fast gelungen wäre, wäre er nicht beim Volt im Double Up schwer gestürzt. Melero baute seinen WM-Vorsprung zu Adelberg auf 28 Punkte aus. ♦ TS/OF

MOTORSPORT
aktuell

PACKT ALLES

10 Hefte **MOTORSPORT aktuell** zum
Sparpreis plus Rucksack **GRATIS** dazu!

30%
PREISVORTEIL

Multifunktions-Rucksack

Mit Polsterung an Rücken (innen und außen),
Becken- und Tragegurten, 2 seitlichen
Zusatzfächern, Reflektor, Regenschutz sowie
wasser- und schmutzabweisendem Boden.
Volumenerweiterung (ca. 6l) möglich. Material:
Polyester 420D, strapazierfähiges Ripstop.
Maße: ca. 28 x 22 x 49 (64) cm,
Volumen: ca. 15l (+ 6l), Gewicht: ca. 695 g.

GRATIS



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 1302, Geschäftsführer: Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann,
Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Kassas erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberstlepp (Vorstand), Christina Dohmann,
Dr. Michael Huthje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leistender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
■ Tolles Extra dazu ■ GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach dem Test jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 1509365

Ich bestelle das Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € (D, A) (CH: 25.90 SFr.) statt 20,- € (D) (A: 21,- €; CH: 35.00 SFr.)
im Einzelkauf. **Mein Geschenk, den Multifunktions-Rucksack**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der
Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter
tun. Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) bei 50 Ausgaben
im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Alle Preise
verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

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 infor-
mieren. 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 DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen.
Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften
einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem
Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten
Bedingungen. 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
	X

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW



Alpina B5 Biturbo, EZ 5/2014, 397 kW (540 PS), 59.000,- EUR, 72116 Mössingen, Tel. 07473/8327, iqw@online.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35481

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

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

Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Corvette



Corvette Z06 Coupé Schalter, EZ 09/16, 484 kW (658 PS), Motor 6.2 l V8 Kompressor, Keramik Bremse, Z07 Performance Paket, Carbon, Data Recorder, Sport-Sitze, 3 Jahre Werksgarantie, 119.900,- € (MwSt. awb.) Kraftstoffverbrauch und Emissionen außerorts: 7,8 l/100 km, innerorts: 19,1/100 km, Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,0 l/100 km, CO2-Emissionen kombiniert: 279 g/km, CO2 Effizienzklasse G. GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str. 6-8, 81677 München, 089/427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35410



GEIGER C6 RENNWAGEN, 500 kW (680 PS), hellgrün (Sonderfarbe), EZ 04/2014, 6000 km, 7 Liter Kompressor, Schalter, Leichtbau, Trockensumpf-Anlage, Überrollbügel, Feuerlöschanlage, Geiger Bodykit, Heckflügel, 74.900,- € (MwSt. awb.) GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str. 6-8, 81677 München, Tel. 089/427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35409

Ferrari

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

Ford



Shelby GT 350 Track V8 533 PS, NW, 392 kW, 6-Gang Schalter, Track Package, Recaro, Brembo Bremsanlage, in versch. Farben sofort erhältlich, Kraftstoffverbr. 14,7 l/100 km (komb.); 16,8 l/100 km (innero.); 11,8 l/100 km (außero.); CO2-Ausst. 339 g/km, Effizienzkl. G, 76.900,- € (MwSt. awb.) GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str. 6-8, 81677 München, Tel. 089/427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35412

Lexus



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

Porsche

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

Renn/Rallye

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

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. Schiebefenstern mögl. T. 06157/998760

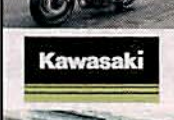
DUNLOP
MOTORSPORT

Sport- & Rallyereifen

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

Motorradmarkt

YAMAHA



Kawasaki



aprilia



**Keller
Motos**



BIKER-GRILL
Samstag 22. Oktober, 9 - 17 Uhr

Gemütlicher Höck, um Neuigkeiten auszutauschen.
Mit Wurst vom Grill, Musik & Benzingesprächen ...

10% Rabatt
(außer reduzierte Ware)

SPEZIAL AKTIONEN
Von SUPER Angeboten profitieren
Unter anderem Abverkauf der Mietfahrzeugflotte 2016.

OCCASIONEN
Viele neue und gute Fahrzeuge mit bis zu 3 Jahren Garantie

Vorbeikommen, reinschauen, profitieren!
Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Werner Keller & Team
CH-5301 Siggenthal-Station
Tel. +41 56 281 13 13
www.keller-motos.ch

Vorbei an der Steintribüne. Der Vollast-Anteil auf dem Norisring liegt bei stolzen 62 Prozent



Selbstversuch Audi RS 5 DTM

Heiße Kiste

HANS-DIETER SEUFERT

Von CLAUD MÜHLBERGER

Der Norisring ist die härteste Belastungsprobe im DTM-Kalender. Hier werden Mensch und Material bis zum äußersten Limit gefordert. Selbstversuch im Cockpit des Audi RS 5 bei 35 Grad Außentemperatur.

Für Couch-Potatoes ist immer alles so furchtbar einfach. Versammelt ein Fußballer eine Großchance, quietscht das Fan-Volk: «Den hätte doch noch meine Oma versenkt!» Ähnliche Reaktionen sind auch bei Autorennen zu beobachten. Egal ob Formel 1 oder DTM, selbst kleine Fahrfehler werden gerne hämisch kommentiert:

«So ein Penner.» Oder: «Gib doch endlich mal Gas!»

Tatsächlich gaukeln die oftmals recht unspektakulären Onboard-Aufnahmen dem Publikum vor, dass Rennautofahren so ungefähr das Einfachste auf der Welt wäre. Ob Formel 1, Le Mans oder DTM: Hier kann scheinbar jeder mitmischen, der schon mal zehn Minuten auf der Playstation durchgestanden hat, ohne dabei drei virtuelle Totalschäden zu fabrizieren.

Plädoyer für die Profis

Doch die raue Wirklichkeit sieht anders aus. Denn das Fernsehen spiegelt vieles eben nicht wider: die Enge des Sitzes, die Querbeschleunigung in den Kurven, die unglaubliche Hitze

im Cockpit, den zermürbenden Lärm, die groben Stöße des Fahrwerks, die hohen Pedalkräfte beim Bremsen, den Stress beim Start. Insofern ist diese Geschichte aus dem Cockpit des Audi RS 5 auch ein Plädoyer für die Profis.

Das Kronjuwel der DTM ist der Norisring, rund um die von den Nazis gebaute Steintribüne. Die Straßen um das allmählich zerbröselnde Monument des Irrsinns und des Größenwahns sind jetzt Parkplätze.

Einmal im Jahr kommt hier Leben in die Bude. Der Parkplatz wird zu einer Rennstrecke mit scheinbar lächerlich simplem Design: zwei Spitzkehren, eine mittelschnelle S-Kurve. Doch nirgendwo kommen mehr

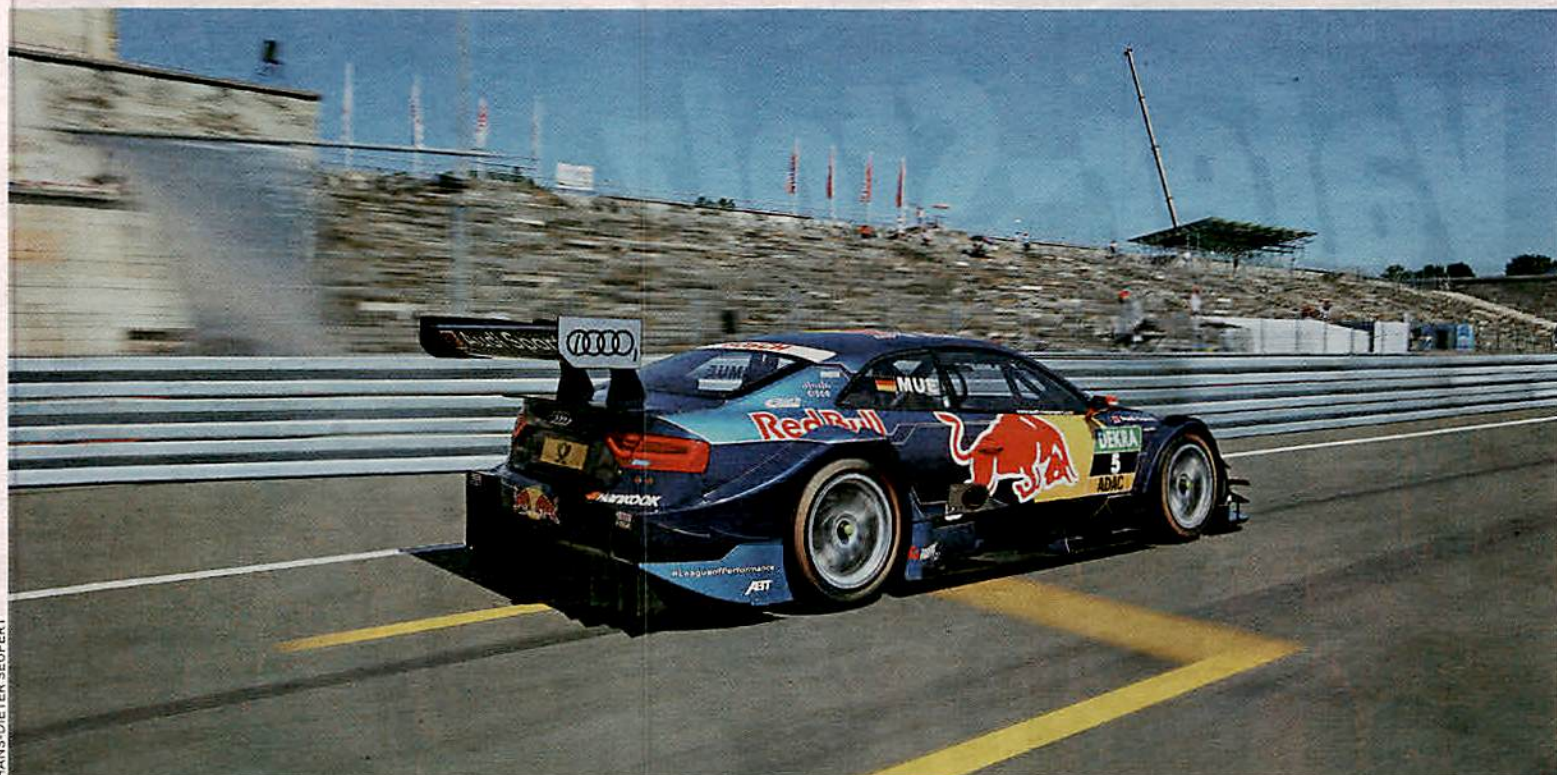
Zuschauer zur DTM als in Nürnberg, und nirgendwo ist die Stimmung besser.

Der nur 2,3 Kilometer lange Kurs hat aber seine Tücken: Hier gibt's keine Kiesbetten, hier wird bis zur Mauer gedriftet. Lediglich die früher so gefürchteten Bodenwellen sind immer mehr weggebügelt worden: «Wer jetzt noch über Bodenwellen klagt, weiß nicht, was Bodenwellen sind», sagt Mattias Ekström.

An diesem Juni-Wochenende fungiert der zweifache DTM-Champion auch als Fahrlehrer für den auto motor und sport-Mann im Cockpit des DTM-Audi-RS-5. Es ist durchaus als Vertrauensbeweis von Rennleiter Wolfgang Ullrich zu wer-

ten, dass Audi Sport ausgerechnet auf dem an Auslaufzonen armen Norisring einen seiner fast eine Million Euro teuren Prototypen für einen Testritt herausrückt. Und zwar das Renn-taxi, das sich von den aktuellen Einsatzautos im Wesentlichen nur durch ein modifiziertes Monocoque unterscheidet. Wegen des zweiten Sitzes schrumpft der Tankinhalt von 120 auf 28 Liter. Zudem fehlt die Überholhilfe DRS, der auf Knopfdruck nach hinten klappende Heckflügel, der dem Piloten 8 km/h mehr Vmax beschert.

Schon am frühen Morgen bei der Sitz- und Gurtprobe frage ich mich angesichts der molligen Außentemperatur von 30 Grad: Wäre es nicht besser



Keine 8 km/h Topspeed-Plus: Der «Klappflügel», im Fachjargon auch DRS (Drag Reduction System) genannt, ist beim Renntaxi nicht aktivierbar

gewesen, den kostbaren Audi im kühlen Herbst zu fahren, vielleicht auf dem Nürburgring? Aber das würde ein anderes Problem aufwerfen: Zu geringe Reifentemperatur. Mir kommt in den Sinn, was der dreifache Le-Mans-Sieger Marco Werner beim Frühstück sagte: «Kalte Slicks – auch für Rennprofis der Horror.»

Für rundliche Couch-Potatoes ist ein DTM-Auto kein geeignetes Habitat. Denn korpulenten Personen gewährt der gut hüft hohe Prototyp (1,15 Meter von den Hankook-Slicks bis zum Dach) keinen Einlass. Dazu ist die Tür Luke viel zu klein und der Seitenschweller viel zu breit. Ich parke meine Kehrseite im Sitz ein. Es zwickt erheblich. Die Mechaniker versichern mir: «Dem Hans Stuck hat der Sitz aber gepasst, und der ist genauso lang wie du.» Ich antworte: «Nach den ersten Bodenwellen wird es mich schon reindübeln ins Monacoque.» Die Mechaniker grinsen.

In der für DTM-Autos typischen embryonalen Sitzposition warte ich auf Mentor Ekström. Im Taxizelt hat's inzwischen 45 Grad. Alle schwitzen nach Kräften. Ekström kommt gut gelaunt herein. Da konnte er noch nicht ahnen, dass er bei diesem Norisring-Wochenende wegen zweier selbstverschuldeter Auffahrunfälle ohne Meisterschaftspunkte bleiben würde.

Keine Angst vor dem Gaspedal

«Bremsen treten, und zwar mit dem linken Bein mit genau 40 Kilo Druck», ordnet Ekström an. «Das siehst du hier im Display.» So wird die Bremsbalance justiert. «Und jetzt am

Knopf hier rechts zwei Klicks nach links drehen.» In einem anderen Feld auf der Digitalanzeige erscheint die Angabe «52 Prozent», zugunsten der Vorderräder. «Passt», befiehlt Ekström. Die weiteren Ratschläge des Champion: «Erstens: Keine Angst vor dem Gaspedal haben! Zweitens: Kupplung beim Anfahren lange schleifen lassen! Drittens: Fahrt genießen!»

Der hat Nerven, denke ich. Nach einer halben Stunde im stehenden Auto fühle ich mich wie ein medium rare gebratenes Steak. Mein Respekt vor den Leistungen der Fahrer steigt: Eine Stunde am Limit zu kämpfen bei diesen Temperaturen – Hut ab! «Unmenschlich» sei es hier manchmal, hatte Marco Wittmann gesagt. Ich finde: Der Champion von 2014 hat nicht übertrieben.

Endlich das Signal: Motor starten. Der V8 klingt ein bisschen enttäuschend. Laut und kraftvoll, aber kein V8-Böllern. Das liegt an der 180-Grad-Kurbelwelle. Bringt Leistung, kostet Sound, das weiß jeder Techniker. Leichtes Antippen des Gaspedals: Der V8 dreht blitzartig hoch. Klar, die Schwungmasse ist bei einem Rennmotor praktisch nicht existent. Das macht das Anfahren nicht leichter.

«N»-Knopf drücken, an der Schaltwippe rechts zupfen: Scheperrnd rastet der erste Gang ein. Jetzt noch Feingefühl an der Kupplung beweisen, und die rasende Sauna rollt an. Netterweise verfügen DTM-Renner über ein Fahrer-Anblas-System. Die glühend heißen Auspuffrohre, die direkt unter den Seitenschwellern wohnen, wirken aber kontraproduktiv für ein bekömmliches Betriebs-

klima, quasi wie eine Ellenbogenheizung.

Eine Viertelumdrehung genügt

In den Schultern sollte ein DTM-Fahrer ziemlich beweglich sein: Anders als an einem normalen Lenkrad kann man beim DTM-Lenkhorn nicht vorgeifen. Doch gekreuzte Arme gibt's höchstens bei abrupten Ausweichmanövern zu sehen. Selbst in der Grundig-Spitzkehre, mit 55 km/h die langsamste Kurve des Jahres, genügen 90 Grad Lenkeinschlag.

Dank Servo sind die Lenkkräfte sehr gering. Anders die Bremse: Wer kraftvoll verzögern will, muss 80 Kilo stemmen. ABS ist vom Reglement verboten. Blaue Lampen warnen den Fahrer, wenn ein Vorderrad blockiert. Ekströms Rat: «Dann musst du die Bremse schnell und gefühlvoll lösen.» Doch bevor ich alles in der Praxis erproben kann, macht der RS 5 schlapp.

Null Vortrieb. Die Kohlefaser-Kardanwelle, ein Einheitsbauteil, ist gebrochen. «Vielleicht lag es an der Hitze», meinen die Mechaniker. «Das hatten wir vor ein paar Jahren schon mal, in Valencia.» Tags darauf gibt's im Renntaxi ein Praktikum beim Profi: Daniel Abt fährt, ich sitze rechts. Das Beschleunigen liegt auf dem Niveau von handelsüblichen Supersportwagen, aber beim Bremsen geht's enorm zur Sache. Von 250 km/h auf 55 km/h innerhalb von 150 Metern. Die Fliehkraft zerzt am Helm und den Nackenmuskeln. Und zwar so kräftig, wie es sich Couch-Potatoes wohl nicht mal in ihren kühnsten Träumen ausmalen würden. ♦



Einstellen der Bremsbalance: Werksfahrer Mattias Ekström hilft



Doppel-«MUE»: Beim Autor und bei Noris-Sonntagsieger Müller



Klare Anweisung am Hörchen-Lenkrad: Nicht auf die Randsteine!

Shelsley Walsh

Vater-Stolz



Besonderes Gefühl: «Strietzel» Stuck im Auto Union Silberpfeil seines Vaters in Shelsley Walsh

ARTURO RIVAS

Von DIRK JOHAE

Mitten im englischen Nirgendwo liegt die schönste Bergrennstrecke der Welt. Hans-Joachim Stuck begibt sich dort auf die Spuren seines Vaters. Die Ausfahrt endet mit Applaus – und Tränen.

Von allein wäre Hans-Joachim Stuck wahrscheinlich nie hergekommen – niemand verirrt sich ohne Weiteres nach Shelsley Walsh in den West Midlands. Südlich von Birmingham biegt man im Örtchen Stanford Bridge von der Hauptstraße ab und landet in einer engen Straße, auf der nur mit viel gutem Willen zwei Autos aneinander vorbeikommen. Nach zwei Meilen steht man vor einer Schranke: «Private Road». Als irgendein Brite den Begriff «in

the Middle of Nowhere» – zu Deutsch: mitten im Niemandsland – geprägt hat, könnte er diesen Flecken gemeint haben. Dieses Kaff auf der englischen Insel jedoch zählt zu Stucks Familientradition: Sein Vater hat in Shelsley Walsh 1930 mit einem Austro-Daimler einen neuen Bergrekord aufgestellt, der drei Jahre lang Bestand hatte. Vor 80 Jahren wollte sich Stuck senior diesen Rekord im Auto Union zurückholen – beim ersten Start eines silberfarbenen deutschen Rennwagens in Großbritannien.

Die Schranke zum Fahrerlager öffnet sich. Der Weg ist frei zu einem Fleckchen England, in dem die Zeit stehen geblieben scheint. Die etwas schiefen Holzunterstände mit Wellblechdächern für die Rennwagen im Fahrerlager und der u-förmige Backsteinkomplex

standen schon, als Hans Stuck 1936 den 16-Zylinder-Rennwagen den Berg hinaufscheuchte.

Während die Gebäude liebevoll über die Jahrzehnte erhalten wurden, existiert von dem Typ C, wie ihn Stuck damals fuhr, kein Exemplar mehr. In der Holzscheune, die schon in den 30er-Jahren als VIP-Box für den Gast aus Deutschland diente, steht eine Replika aus der Sammlung von Audi Tradition. Rechts von der Scheune geht es zum Start auf die exakt 1000 Yards – umgerechnet 914 Meter – lange Bergstrecke.

Ab dort ist der Berg dein Feind

Toby Moody kennt jeden Zentimeter auf dieser schmalen Rennpiste, deren Streckenführung seit dem ersten Wettbewerb 1905 unverändert ist. Der 43 Jahre alte Rennfahrer und TV-Kommentator schmeißt

den Laden. 2009 hielt er selbst den Streckenrekord auf einem speziellen Berg-Monoposto mit 600-cm³-Motorraddmotor.

Wahrscheinlich könnte man ihn nachts wecken und er würde sofort die Streckenführung in neuer Bestzeit herunterbeten: «Nach dem Start die erste Links, da hast du schon über 100 Sachen drauf, dann die zweite Links. Ab dort ist der Berg dein Feind...» Mit 220 km/h fliegt man auf die Esses zu: Diese Schlüsselstelle besteht aus einer 90-Grad-Linkskurve mit einer Steigung von zehn Prozent und einer engen Rechtskurve, die in die Zielgerade mündet.

In unglaublichen 29,14 Sekunden sprintete Moody bei seiner Rekordfahrt über das schmale Asphaltband. Wenn die Fahrt auf dem Stadtkurs von Monaco wie das Fliegen mit einem Hubschrauber im Wohnzimmer ist,

gleich es in Shelsley Walsh dem Flug mit einem Düsenjet. Wahrscheinlich ist diese älteste Rennstrecke der Welt auch der einzige verbliebene Ort, um den GP-Piloten der 30er-Jahre wirklich nahezukommen.

Hans-Joachim Stuck hatte schon in Monaco eine Ahnung davon bekommen, welche Leistung sein Vater damals vollbracht haben muss: 520 Kompressor-PS, schmale Reifen, kaum zu bändigende Hinterachse, eine Piste ohne Auslaufzonen. Shelsley Walsh liefert das in Potenz – es ist die wahre grüne Hölle. Ein Auto-Union-Rennwagen mit Stuck junior am Steuer: Mehr als fünf Jahre hat Toby Moody mit viel Herzblut dafür geworben. Zum 80. Jahrestag ist es nun Wirklichkeit geworden. Das Programm zeigt ein Originalfoto von 1936, T-Shirts mit dem Plakatmotiv lie-

gen gleich stapelweise im Souvenirshop, dessen Erlöse der privat betriebenen Rennanlage zugutekommen.

Als der 16-Zylinder warm läuft, bildet sich eine Menschenraube um den silbernen Monoposto. Das Brüllen des Sechsliter-Aggregats im Tal ist bis oben zum Zielbereich zu hören. Hans-Joachim Stuck unterbricht das Schreiben von Autogrammen, um sich für seinen ersten Einsatz bereit zu machen. Als die Mechaniker in zeitgenössischen Overalls den Boliden zum Start schieben, läuft Moody zur Sprecherkabine.

«Ladies and Gentlemen: Hans-Joachim Stuck in the Auto Union Silver Arrow», schallt es durch die Lautsprecher. Dann rollt Stuck los. Trotz Zwillingbereifung an der Hinterachse bekommt er die Kraft kaum auf den Boden. Auch ohne Wettbewerbsdruck wird die Fahrt wie ein Ritt auf der frisch geschärften Rasierklinge. Wie ein Dompteur, der jede noch so winzige Regung des Raubtiers parieren muss, kaut Stuck hinter dem großen Lenkrad.

Sein Gesicht nach der Fahrt spricht Bände. Es ist eine Mischung aus ungläubigem Staunen und tiefem Respekt vor dem, was sein Vater vollbracht hat: «Es ist Wahnsinn, was die Fahrer damals geleistet haben.» Damals, in der Saison 1936, erkundigte sich sein Vater beim Ausrichter Midland Automobile Club, ob denn sein Bergrekord von 1930 noch bestehe. Nein, zunächst habe aber der in London lebende US-Amerikaner Whitney Straight in einem Maserati-Achtzylinder die Rekordmarke gebrochen, erfuhr Stuck. Aktueller Rekordhalter sei Raymond Mays, der mit seinem ERA 3,2 Sekunden schnell-

er war als der Deutsche sechs Jahre zuvor. Stuck hatte daraufhin in der Auto-Union-Rennabteilung alles in Bewegung gesetzt, um mit einem Typ C in Shelsley Walsh seinen Rekord zurückzuholen.

Das Drama am Renntag

Im liebevoll geführten Archiv des Clubs sind alle Dokumente aufbewahrt, die den Einsatz von Hans Stuck belegen, auch die Schwarz-Weiß-Fotos, die das Drama des entscheidenden Renntags zeigen: Auf regennasser Fahrbahn ist keine Verbesserung der Rekordzeit möglich. Dabei hatte Stuck im Training schon eine neue Bestzeit unter 39,6 Sekunden erzielt. Raymond Mays blieb im ERA der König von Shelsley Walsh.

Beim Revival von Stucks Rekordhatz scheint dagegen die Sonne, und rund 8000 Zuschauer pro Renntag machen aus der Rückkehr des Auto Union am Classic-Nostalgica-Wochenende ein Motorsportfest. Für alle von modernen Fahrerlagern und marketinggetriebenen Events ermüdeten Motorsportfans ist Shelsley Walsh eine Oase. Rennfahren ist hier ein reiner Spaß für die ganze Familie – ob am Lenkrad oder auf einer der Naturtribünen.

Selbst der Streckenmeister lässt sich das Spektakel nicht entgehen. Keith Harris wohnt nur ein paar Hundert Meter vom Start entfernt und ist natürlich begeistertester Bergrennfahrer. Vor Kurzem erst ist er in Deutschland in Würzgau bei Bamberg gestartet. «German Beer» findet er ganz toll. Davon kündigt auch sein prächtiger Bauch. Mit seinen halblangen, etwas zotteligen Haaren wirkt er dabei wie ein Onkel, der eine nette Geschichte erzählt. Doch

beim Blick auf seinen blitzblank gewienerten Chevron Formel 2 von 1973 ahnt man, dass Harris nicht nur weiß, wie man die Strecke teert. Im ehemaligen Werksauto mit einem Zweilitermotor im Rücken jagt er in Tagesbestzeit den Berg hinauf.

Am ersten Tag muss er sich noch von einem Düsenjäger auf Rädern geschlagen geben: vom Shelsley Walsh Special namens Mannic-Beattie. Nic Mann baute sich diesen Einsitzer, der von einem 1,7-Liter-Turbomotor befeuert wird. Der Turbolader wird dabei permanent von einem Hubschrauber-Startmotor angetrieben. 400 PS leistet der nur rund 600 Kilogramm schwere Allradler. Beeindruckender ist das Drehmoment: gut 600 Newtonmeter. Mit zischendem Geräusch hetzt der Bergrenner in neuer Klassenrekordzeit über die Piste. Die 25,8 Sekunden entsprechen einer Schnittgeschwindigkeit von über 127 km/h. Toppespeed auf der Zielgeraden: rund 236 km/h.

Bewegendes Finale

So schnell braucht Hans-Joachim Stuck nicht unterwegs zu sein, um einen Eindruck von der Leistung und dem Mut seines Vaters vor 80 Jahren zu erlangen: «Das kann man sich nicht vorstellen», erzählt er noch Wochen später. In Shelsley Walsh überwältigen den 65 Jahre alten Ex-Formel-1-Fahrer und LeMans-Sieger die Emotionen, als er aus dem Cockpit des Auto Union klettert. Ein paar Tränen der Rührung verdrückt auch Toby Moody, als er Stucks letzte Abfahrt vom Berg am Streckenabschnitt Esses mit begeistertem Beifall quittiert. Für Stuck, Moody und die Zuschauer endet damit ein wahrscheinlich einmaliges Rennwochenende in Shelsley Walsh. ♦



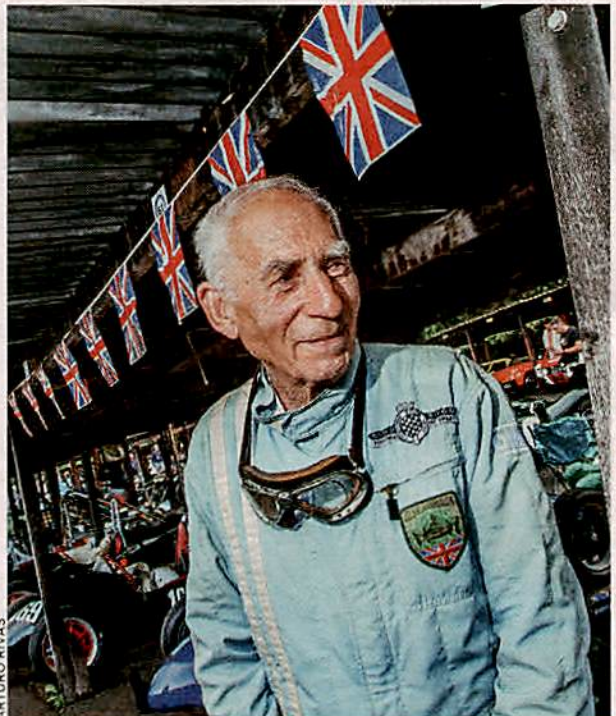
Eine der Kuriositäten: GN Spider II Special (1938) mit Kettenantrieb



Hinweisschild für die Bergrennstrecke im 30-Seelen-Dorf



Wie vor 80 Jahren: Auto Union Typ C mit einem Stuck am Steuer und Zwillingreifen an der Hinterachse



Alter egal: Ein Formel-Junior-Fahrer wartet auf seinen Einsatz

ARTURO RIVAS

ARTURO RIVAS

Automobil-Stars gestern & heute

WAS MACHT EIGENTLICH...?

NELSON PIQUET



1981



2016

Nelson Piquet hat seinen Platz in der Hall of Fame der Formel 1. Als dreifacher Weltmeister steht er in einer Reihe mit Jack Brabham, Jackie Stewart, Niki Lauda, Ayrton Senna und Lewis Hamilton. Der Brasilianer trat bei 204 Grands Prix an, hat 485,5 Punkte, 24 Pole-Positions, 23 schnellste Rennrunden, 60 Podiumsplätze und 23 Siege gesammelt. «Pardon, 24 Siege», korrigiert Piquet. «Ich zähle den Sieg 1982 in Brasilien mit dazu. Den hat man mir zu Unrecht aberkannt.» Sein Brabham war untergewichtig.

Beim GP Australien 1991 ging die Formel 1-Karriere des Nelson Sautomajor alias Piquet mit einem vierten Platz im Benetton-Ford zu Ende. Beim GP Deutschland 1978 hatte sie in einem Ensign begonnen. Ein Jahr nach seiner letzten GP-Saison verunglückte Piquet im Training zu den 500 Meilen von Indianapolis schwer. Der Brasilianer zog sich komplizierte Bein- und Fußbrüche zu, unter denen er heute noch leidet. «Nach längeren Strecken tun mir die Füße weh.»

Nelson Piquet schaute seinem Lehrmeister Niki Lauda ab, wie man mit möglichst geringem Aufwand das Maximum erreicht. Piquet war keiner wie Ayrton Senna, der immer und überall Vollgas gab. Und keiner wie Nigel Mansell, der auch noch für einen zehnten Platz Kopf und Kragen riskierte. Dem Meister der Effizienz reichten 23 Siege für drei Titel.

Piquet ist heute ein erfolgreicher Geschäftsmann. Sein Unternehmen

Autotrac liefert seit 1983 ein Satelliten- und GPS-Informationssystem für Lastwagen, Schiffe und neuerdings auch Privatautos. 320 Angestellte erwirtschaften pro Jahr rund 100 Millionen Dollar. Für Piquet bleibt ein fetter Gewinn: «Ich verdiene heute mehr, als ich es in meiner Rennkarriere je geschafft habe.»

Piquet hat für die Idee praktisch sein ganzes Vermögen aufs Spiel gesetzt. Rund 18 Millionen Dollar. «Nach fünf Jahren haben wir erstmals schwarze Zahlen geschrieben. Es war höchste Eisenbahn. Ich hatte nur noch einen Notgroschen auf der Bank.» Piquet gibt sein Geld auch gerne aus. Seine Hazienda am Stadtrand von Brasilia umfasst 100 Hektar Land. Darauf steht seine Villa, seine private Garage mit 50 Oldtimern und eine eigene Landebahn für die Flugzeuge und Helikopter. Der 900 Meter lange Asphaltstreifen mitten im Wald führt steil bergab. «Gelendet wird bergauf, gestartet bergab. Egal wie der Wind steht.» In der Hazienda Piquet herrscht ein ständiges Kommen und Gehen. Frau Viviane, ein Großteil der sieben Kinder, deren Freunde, Bruder, Schwester und ein Heer von Angestellten wuseln durch das Haus. Zwei seiner Söhne fahren Rennen. Nelsinho hat es bis in die Formel 1 geschafft und war vor zwei Jahren der erste Meister der Formel E. Pedro galt als das größere Talent, doch seine Karriere ist nach einem enttäuschenden ersten Jahr in der Formel 3 ein wenig ins Stocken geraten.

Namen & Nachrichten

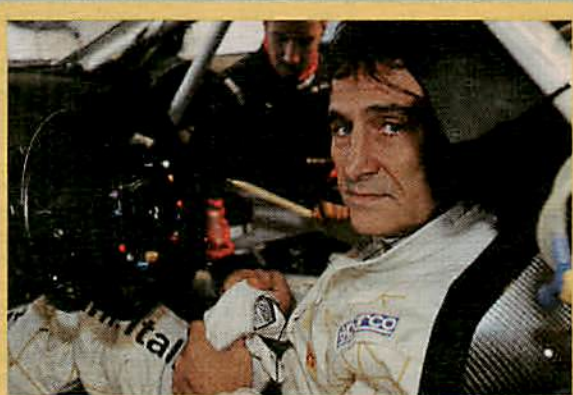
Zanardis Comeback-Sieg

» Alex Zanardi Kommen Sonntag (23.10.) wird der Italiener 50 Jahre alt. Als vorgezogenes Geburtstagsgeschenk durfte der seit 2001 zweifach beinamputierte Rennfahrer sein Comeback im Renncockpit beim Finale der italienischen GT-Meisterschaft geben. «Ein unglaubliches Gefühl, wieder hinter dem Steuer zu sitzen», freute sich der Racer, der im BMW M6 GT3 prompt den zweiten Lauf gewann.

» Fredy Lienhard In der Autobau-Erlebniswelt des Schweizer Unternehmers, Ex-Rennfahrers und Auto-Enthusiasten in Romanshorn wurde am Samstag das «Polygonegebäude» eröffnet. Darin sind zehn alte Sauber-F1-Rennwagen ausgestellt. Ebenfalls neu im Autobau: zwei Sauber-Mercedes-Gruppe-C-Prototypen. Die Autos hat Peter Sauber aus seiner Privatsammlung als Dauerleihgabe zur Verfügung gestellt. Zur Ein-

weihungsfeier kam viel Schweizer Motorsportprominenz, darunter neben Sauber auch Monisha Kaltenborn.

» Herbert Kummle Das Nordschleife-Urgestein feiert am kommenden Montag (24.10.) seinen 80. Geburtstag. Kummle war u.a. 1979 mit Winfried Vogt und dem aktuellen VLN-Geschäftsführer Karl Mauer Gesamtsieger des 24h-Rennens am Nürburgring sowie 1986 VLN-Meister. ♦ MBR/MG/AW



Erfolgreich zurück im Renncockpit: Alex Zanardi



Fredy Lienhard

LESERBRIEFE

Das geht gar nicht
Zur Fahrweise von Formel-1-Pilot Max Verstappen

Das nächste FI-Rennen ist ja in Texas, dort, wo der Colt bekanntlich ja sehr locker sitzt. Ich würde vorschlagen, Lewis Hamilton, Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen tun sich zusammen und regeln die Sache mit Max Verstappen wie Männer. Bei Sonnenaufgang hinter dem Fahrerlager. Wenn der Sheriff (Rennkommissar) unfähig ist, dann hilft nur noch die Lynchjustiz. Nein, Spaß beiseite. Aber so wie Verstappen fährt, das geht gar nicht. Er ist beim Japan-GP aus der 130R ganz rechts rausgekommen, zur Mitte gezogen (1 Spurwechsel) und dann (in der Bremszone!) wieder nach rechts (zweiter Spurwechsel). Irgendwann kommt es zum großen Knall, womöglich mit Verletzten – und dann heißt es wieder: «Ach hätten wir mal früher...» Es wird ständig mit zweierlei Maß gemessen. Ein Nico Rosberg beispielsweise bekommt in diesem Jahr für Nichtigkeiten schon zweimal eine Strafe (Österreich mit Platzverlust, Malaysia), während z.B. Verstappen und auch Hamilton auf der Strecke Narrenfreiheit haben und mit

jeder Sauerei durchkommen. Man braucht doch nicht über mehr Sicherheit der Autos (z.B. diese hässliche HALO) zu reden und auf der anderen Seite diese gefährliche Fahrweise dulden. Aber mit der Disziplinierung der Fahrer müsste man meiner Meinung nach schon in den unteren Klassen anfangen. Und zur Situation bei Ferrari: Anstatt den Vettel infrage zu stellen, sollte Ferrari-Teamchef Maurizio Arrivabene endlich die Strategen in die Wüste schicken, die beide Fahrer ständig mit den falschen Reifen ins Rennen schicken. Das zieht sich durch die Saison wie ein roter Faden und grenzt schon fast an Sabotage. Falko Müller D-14943 Luckenwalde

Verkaufspolitik

Zum Formel-1-GP von Japan, MSa 43/2016

Sie glauben doch wohl selbst nicht, dass das Rennergebnis realistisch ist, das einem als Zuschauer da geboten wurde? Aus verkaufspolitischen Gründen muss Nico Rosberg Weltmeister werden. Das ist das Gebot von Mercedes-Benz an die deutschen Autokäufer. Obendrein hat Mercedes in

der Rennleitung mittlerweile gute Schauspieler. Michael Günther D-40667 Meerbusch

Opel statt Mercedes
Zu «Im Rückspiegel», MSa 43/2016

In der letzten Ausgabe der MSa (43/2016) wird auf Seite 42 in der Rubrik «Im Rückspiegel», heute vor 20 Jahren, betreffend der ITC berichtet, dass der Mercedes-Pilot Klaus Ludwig den ersten Lauf in Hockenheim gewonnen hat. Dass Klaus Ludwig gewann, ist richtig, er fuhr aber einen gelben ProMarkt-Zakspeed Opel Calibra. Heiko Debus D-35066 Frankenberg

Anmerkung der Redaktion: Der aufmerksame MSa-Leser Debus hat natürlich recht. Wir entschuldigen uns für den Fehler.

KONTAKT

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



Piquet und seine Sammlung: 50 Oldtimer, 25 Motorräder

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 Schifferer

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
Georg Dobes, Martin Grubler,
Michael Heinrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,
Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
Stefanie Sziplka, Julius Tannert, Arno Wester,
Anke Wieszorek, 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 Fessl, Jean-Pierre
Froidevaux, Claus Hermann, Nikolett Kovacs,
Nico Schneider, XPB, IAT, sutton-images.com,
Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse,
Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
Mike Rockenfeller

Grafik und Produktion:

Michael Heinz (Art Director), Daniel 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 Rammis, 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 1546

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 1379 / 2379

Druck:
D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
Gutenbergsstraße 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 in-
ner Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
oskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:
Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon 07 11-32 06 88 88,
Telefax 07 11-182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 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



Mexiko-GP 1965: Ginther siegt im Honda RA272

Die F1-Wurzeln von Honda Vergangenes Jahr meldete sich Honda zurück in der Formel 1, als Motorenlieferant des McLaren-Teams. Zusammen hinkt man noch der glorreichen Ära zwischen 1988 und 1992 mit je vier WM-Titeln in der Konstruktors- und Fahrerwertung (Ayrton Senny und Alain Prost) hinterher. Zeit, sich an die Honda-Vergangenheit zu erinnern: Kommenden Montag jährt sich der erste Formel-1-Sieg der Japaner. Am 24. Oktober 1965 feierte Honda mit dem RA272 durch Richie Ginther (USA) in Mexico City den ersten Grand-Prix-Erfolg. Dieses Video zeigt die Ursprünge von Honda in der Formel 1 und Formel 2, mit Originalaufnahmen des Prototyps RA270 über den Mexiko-Sieg bis hin zum Honda-Rückzug Ende 1986.

Youtube: Honda in Formula 1 & 2 1964-68 - Aiming for the Top of the World

TERMINE

AUTOMOBIL

22./23.10.	Rallye/DRM, 3-Städte-Rallye/Kirchham	DM	D
22./23.10.	Formel Renault 2.0 Eurocup, Estoril		P
22.10.	VLN/Langstrecke, Nürburgring		D
22.10.	GT3 Le Mans Cup, Estoril		P
23.10.	Formel 1, Austin/Texas	WM	USA
23.10.	NASCAR, Talladega/Alabama		USA
23.10.	European Le Mans Series/ELMS, Estoril		P
23.10.	Porsche Supercup, Austin/Texas		USA

MOTORRAD

22.10.	Speedway, Melbourne	WM	AUS
22.10.	Supercross, Arnhem	EM	NL
23.10.	MotoGP/Moto2/Moto3, Phillip Island	WM	AUS
23.10.	Supermoto/Nationen, Alcarraz	WM	E
23.10.	Enduro, Zschopau	DM	D
23.10.	Sandbahn, Lübbenau		D

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

MITTWOCH, 19.10.

0.30 Formel-3-EM, Hockenheim (D),
Rennen (Zus.) EUROSPORT 1
8.30 Langstrecken-WM, 6h Fuji (J), Rennen
(Zus.) EUROSPORT 2

FREITAG, 21.10.

16.30 PS - Formel 1 Inside: Magazin zum
bevorstehenden USA-GP N-TV
16.55 Formel 1, Austin/Texas (USA),
1. Freies Training (live) N-TV, SKY SPORT 1
16.55 Formel 1, Austin/Texas (USA),
1. Freies Training (live) N-TV, SKY SPORT 1
20.55 Formel 1, Austin/Texas (USA),
2. Freies Training (W) SKY SPORT 1

SAMSTAG, 22.10.

9.30 PS - Formel 1 Inside: Magazin zum
bevorstehenden USA-GP N-TV
14.00, 15.30 Formel 1, Austin/Texas (USA),
1. und 2. Freies Training (W) SKY SPORT 1
14.15 Formel Renault 2.0 Eurocup,
Estoril (P), 1. Rennen (live) EUROSPORT 2
16.55 Formel 1, Austin/Texas (USA),
3. Freies Training (live) SKY SPORT 1
18.45 Formel 1, Austin/Texas (USA),
3. Freies Training (W) SKY SPORT 1
19.15 Formel 1, Austin/Texas (USA),
Freies Training (Zus.) N-TV
19.45 Formel 1, Austin/Texas (USA), Quali-
fikation (live) N-TV, SKY SPORT 1
21.30 Formel 1, Austin/Texas (USA), Quali-
fikation (W) SKY SPORT 1
22.40 Formel 1, Austin/Texas (USA), Quali-
fikation (W) SRF 2
22.55 Porsche Supercup, Austin/Tex. (USA),
1. Rennen (live) SKY SPORT 1, EUROSPORT 1
23.30 Formel 1, Austin/Texas (USA), Quali-
fikation (W) ORF 1

SONNTAG, 23.10.

10.50 Formel E, Hongkong (HK), Rennen
(Zus.) ORF 1
11.00 Formel Renault 2.0 Eurocup, Estoril
(P), 2. Rennen (live) EUROSPORT 2
18.00 Porsche Supercup, Austin/Tex. (USA),
2. Rennen (live) EUROSPORT 1, SKY SPORT 1
19.30 NASCAR, Talladega/Alabama (USA),
Rennen (live) MOTORVISION TV
20.00 Formel 1, Austin/Texas (USA), Vor-
berichte zum Rennen (live) SKY SPORT 1
20.00 Formel 1: Max Verstappen -
Die nächste Generation (Doku.) SRF 2
20.15 Formel 1, Austin/Texas (USA), Vor-
berichte zum Rennen (live) RTL, ORF 1
20.35 Formel 1, Austin/Texas (USA), Rennen
(live) ORF 1, SRF 2
21.00 Formel 1, Austin/Texas (USA), Rennen
(live) RTL, SKY SPORT 1
23.15 Formel 1, Austin/Texas (USA), Rennen
(W) SKY SPORT 1

MONTAG, 24.10.

0.05 Formel 1, Austin/Texas (USA), Rennen
(Zus.) N-TV
3.50 Formel 1, Austin/Texas (USA), Rennen
(W) ORF 1

4.40 Formel 1: Max Verstappen -
Die nächste Generation (Doku.) SRF 2

MOTORRAD

DIENSTAG, 18.10.

21.00 Superbike-WM, Jerez de la Frontera
(E), 1. und 2. Rennen (W) EUROSPORT 2

MITTWOCH, 19.10.

10.00 Motocross-Freestyle-WM, Jerez (E),
Night of the Jumps (Zus.) EUROSPORT 2

DONNERSTAG, 20.10.

17.00 Motorrad-WM, Phillip Island (AUS),
Ausblick auf Australien-GP EUROSPORT 1
23.45 Motorrad-WM, Phillip Island (AUS),
Ausblick auf Australien-GP EUROSPORT 2

FREITAG, 21.10.

1.00 Motorrad-WM/Moto3, Phillip Island
(AUS), 1. Freies Training (live) EUROSPORT 2
1.45 Motorrad-WM/MotoGP, Phillip Island
(AUS), 1. Freies Training (live) EUROSPORT 2
3.00 Motorrad-WM/Moto2, Phillip Island
(AUS), 1. Freies Training (live) EUROSPORT 2
3.45 Motorrad-WM, Phillip Island (AUS),
Ausblick auf Australien-GP EUROSPORT 2
5.00 Motorrad-WM/Moto3, Phillip Island
(AUS), 2. Freies Training (live) EUROSPORT 2
6.00 Motorrad-WM/MotoGP, Phillip Island
(AUS), 2. Freies Training (live) EUROSPORT 2
7.00 Motorrad-WM/Moto2, Phillip Island
(AUS), 2. Freies Training (live) EUROSPORT 2

SAMSTAG, 22.10.

1.00 Motorrad-WM/Moto3, Phillip Island
(AUS), 3. Freies Training (live) EUROSPORT 2
1.45 Motorrad-WM/MotoGP, Phillip Island
(AUS), 3. Freies Training (live) EUROSPORT 2
3.00 Motorrad-WM/Moto2, Phillip Island
(AUS), 3. Freies Training (live) EUROSPORT 2
3.45 Motorrad-WM/Moto3, Phillip
Island (AUS), Vorberichte Qualifikation
(live) EUROSPORT 2
4.30 Motorrad-WM/Moto3, Phillip Island
(AUS), Qualifikation (live) EUROSPORT 2
5.15 Motorrad-WM/MotoGP, Phillip Island
(AUS), Qualifikation (live) EUROSPORT 2
7.00 Motorrad-WM/Moto2, Phillip Island
(AUS), Qualifikation (live) EUROSPORT 2

SONNTAG, 23.10.

3.00 Motorrad-WM/Moto3, Phillip Island
(AUS), Vorberichte Rennen (live) EUROSPORT 2
4.00 Motorrad-WM/Moto3, Phillip Island
(AUS), Rennen (live) EUROSPORT 2
5.15 Motorrad-WM/Moto2, Phillip Island
(AUS), Rennen (live) EUROSPORT 2, SRF 2
6.45 Motorrad-WM/MotoGP2, Phillip Island
(AUS), Rennen (live) EUROSPORT 2, SRF 2
14.00 Motorrad-WM/Moto2, Phillip Island
(AUS), Rennen (W) SRF 2
15.05 Motorrad-WM/MotoGP, Phillip Island
(AUS), Rennen (Zus.) SRF 2
18.45 Motorrad-WM/Moto2, Phillip Island
(AUS), Rennen (W) EUROSPORT 1
19.30 Motorrad-WM/MotoGP2, Phillip Island
(AUS), Rennen (W) EUROSPORT 1

IM NÄCHSTEN
HEFT/25.10.2016

AUTOMOBIL
Formel 1: Grand Prix der USA
Rallye-DM: 3-Städte-Rallye
MOTORRAD
Motorrad-WM: Australien-GP

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sport-
fahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter
Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.
Die nächsten Einsätze: 22. Oktober: VLN DMV
Münsterlandpokal MSC, 25. Oktober bis
5. Dezember: Essen Motor Show 2016.
Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

14%
PREISVORTEIL



GRATIS
für Sie zur Wahl

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70112 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann, Vertriebsleitung: Marieluise Wenzel, Druck: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg (Voratz), Christina Dolmann, Dr. Michael Hanig, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als wesentlicher Unternehmens-AB Hamburg, HRB 93732.

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

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

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