

# MOTOR SPORT aktuell

# SENNA GEGEN HAMILTON

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

## Rallye-WM

**Historischer Sieg von  
Latvala bei Klassiker** S. 17



## MotoGP

**Márquez und Lorenzo  
im Training verletzt** S. 23

## Formel E

**Exklusiv-Interview mit  
Vize-Meister Buemi** S. 8

## MotoGP

**Valentino Rossi: Sturz  
beim Michelin-Test** S. 24

## Petit Le Mans

**Porsche gelingt in den  
USA die Sensation** S. 11

## Superbike-WM

**Zwei weitere Siege  
für Jonathan Rea** S. 28

**motorsport-  
aktuell.com**



**Hamilton**

Jeden  
Dienstag  
neu

Ayrton Senna oder Lewis Hamilton? Zwei der wohl größten Rennfahrer aller Zeiten haben unterschiedlichen Epochen ihre

Stempel aufgedrückt. Mit 41 GP-Siegen liegen sie in der ewigen Bestenliste gemeinsam auf Rang 4. Doch das ist nicht die einzige

Gemeinsamkeit. Wir sind der Frage nachgegangen: Was verbindet Lewis Hamilton und Ayrton Senna sonst noch alles? **Ab S. 4**



**SENNA**

## LIEBE LESER!

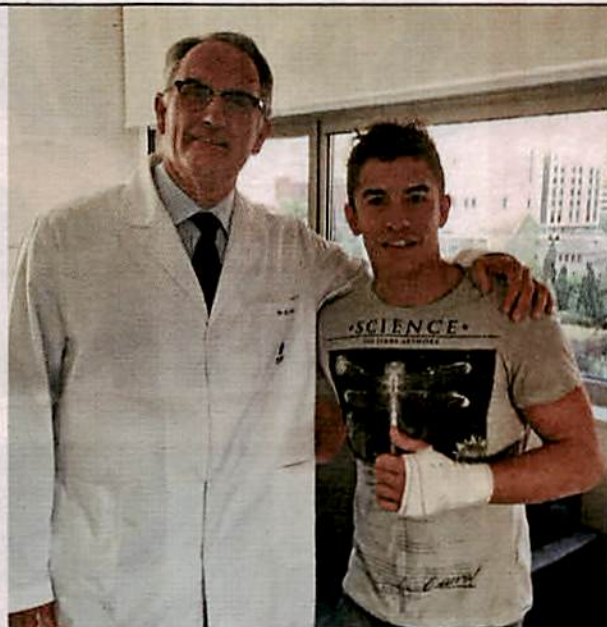
**W**ir erleben gerade die spannendste und spektakulärste MotoGP-Saison, die wir seit Langem hatten. Trotzdem macht sich eine Nostalgie breit, die wieder nach den alten Helden schreit. Als Eskil Suter und Wayne Gardner letzte Woche ihre Serie präsentierten, bei der die einstigen 500er-Haudegen auf identischen V4-Zweitaktern ohne Traktionskontrolle wieder gegeneinander fahren sollen, ging ein Raunen durch die Menge. Als dann auch noch das Motorrad hierzu, die lang erwartete Suter 500, zum Leben erweckt wurde, ihr Zweitaktgeschrei und ihr Duft die Luft erfüllte, war nur noch von der Zeit des echten Motorsports die Rede.

Sicher: Die Ära, als einzig die rechte Hand und nicht die Elektronik die Sieger bestimmte, als Motorräder so gut wie keiner Beschränkung unterlagen, hatte etwas wirklich Heldenhaftes. Doch dass sie auch ihre größten Stars meist als Invaliden in den Ruhestand schickte, sollten wir bei aller Nostalgie auch nicht vergessen. Auf ihre neuen Fights freue ich mich aber jetzt schon.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Imre Paulovits



**Imre Paulovits**  
Sonderkorrespondent



**WER?** Marc Márquez (E)  
**WO?** Barcelona (E)

**WAS?** Hand-OP mit Dr. Xavier Mir nach Mountainbike-Sturz



**WER?** Franz Engstler (D), Hermann Tomczyk (D)  
**WO?** Hockenheim (D)

**WAS?** Daumen hoch für die im badischen Motodrom mit vier TCR-Rennwagen vorgestellte neue ADAC TCR Germany ab 2016



**WER?** Sergio Pérez (MEX)  
**WO?** Autódromo Hermanos Rodríguez in Mexiko-Stadt (MEX)

**WAS?** Einweihungsrunde auf der renovierten Formel-1-Rennstrecke im BRM P153 des legendären Landsmannes Pedro Rodríguez

## INHALT

## AUTOMOBIL

## THEMEN DER WOCHE

- FIA: Beschlüsse des Weltrats  
Formel 1: EU-Verfahren eingeleitet S. 3  
**!** FORMEL 1 Hamilton auf Sennas Spuren S. 4  
**FORMEL 1** Manor: 2016 mit Mercedes-Power S. 6  
**!** FORMEL E Vize-Meister Buemi im Interview S. 8  
**FORMEL 4** Dienst erster Meister in Deutschland S. 9  
**LANGSTRECKEN-WM** Toyota-Serie in Gefahr S. 10  
**!** USCC Porsche feiert Sensationssieg S. 11  
**ADAC GT MASTERS** Asch/Ludwig sind Meister S. 12  
**VLN** Zwillingpaar gewinnt vor Werks-Mercedes S. 16  
**!** RALLYE-WM Latvala siegt auf Korsika S. 21

## MOTORRAD

## THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Verletzte Rossi-Jäger; Superbike-WM: Okay für Reiterberger S. 23  
**!** MOTOGP Rossi-Sturz bei Reifen-Tests S. 24  
**MOTO2** So steht es um Dominique Aegerter S. 25  
**MOTORRAD-WM** Suters moderne Legende lebt S. 26  
**!** SUPERBIKE-WM Champ. Rea nicht zu bremsen S. 28  
**MOTO2-EM** Tech3-Team räumt in Navarra ab S. 31  
**ENDURO-WM** Historischer Titelgewinn für TM S. 32  
**SPEEDWAY-WM** Wie Woffinden zweite WM holt S. 33

## PANORAMA

- RENNGESCHICHTE** Rückspiegel Oktober S. 36  
**BOXENGEFLÜSTER** Achtung Fahrerlager, Leserbrief S. 38  
**IMPRESSUM** S. 38  
**SERVICE** Termine und TV-Programm S. 39

**!** = Titelseiten

Fotos Titelseite:  
SUTTON-IMAGES.COM

## KONTAKT

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

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

**FIA-Weltratssitzung**

# Die Beschlüsse des Weltrats

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Vergangenen Mittwoch tagte in Paris der FIA-Weltrat. Vieles wurde beschlossen – vor allem in Bezug auf die Formel 1.**

Der Rennkalender für die Formel-1-WM 2016 wurde abermals geändert (siehe Ende des Textes). Die wichtigste Neuerung zur vorherigen Version ist der um zwei Wochen vorverlegte Saisonstart in Melbourne, nämlich vom 3. April auf den 20. März. Dadurch verkürzt sich die Winterpause, und der Testauftakt, der wohl auf den 22. Februar statt den 1. März terminiert werden wird, verschiebt sich. Zusätzlich wird es nur noch vier statt elf Tage Pause zwischen den beiden Barcelona-Testwochen geben. Dafür wird die Sommerpause länger, was im Umkehrschluss vier Juli-Rennen mit sich bringt. Die Premiere in Baku rückt um vier Wochen vor auf das Le-Mans-Wochenende, sodass 2016 keine F1-Piloten an der Sarthe starten können – inklusive dem Sieger von 2015, Nico Hülkenberg.

Ebenfalls fix: Ein Extra-Auspuffrohr für das Wastegate (Bypass-Ventil) soll für lautere Autos sorgen. Das wird sicher die Fans freuen. Die Fahrer dagegen müssen sich auf die striktere Einhaltung der Track Limits einstellen, da Verstöße eher geahndet werden sollen.

**Formel 2: Kein Durchbruch**

Zur Formel 2 gab es in Paris noch keine bahnbrechenden

News. Jedoch steht die FIA weiter in Gesprächen mit dem GP2-Promoter und hat «große Fortschritte» gemacht, weshalb man weiterhin daran arbeitet, hinsichtlich der neuen zweiten Liga des Formel-Sports übereinzukommen.

**Formel E: Alles abgesegnet**

Die Änderungen für die zweite Saison wurden abgezwinkelt. Als da wären: Der Kalender mit neuem Saisonstart in Peking am 24. Oktober, maximal zwei Fahrerwechsel pro Saison und Auto, eine zusätzliche Superpole-Qualifikation für die schnellsten fünf Piloten des Qualifyings, die Erhöhung der Motorleistung von 150 auf 170

kW im Renntrimm, Einführung eines Full-Course-Yellow-Prozederes wie in anderen Serien, ein Fan-Boost-Voting bis zum Beginn des Boxenstopp-Fensters zur Rennmitte. Außerdem wurde Michelin als Reifenausrüster für drei weitere Saisons bestätigt, also bis einschließlich 2018/2019.

**WEC: 1000 PS in Le Mans**

Ab 2016 gilt bei Rennabbrüchen ein generelles Tempo-limit von 80 km/h. Der Vorschlag der Endurance-Kommission, die maximale Systemleistung der immer schneller werdenden LMPI-Hybrid-Rennwagen auf 1000 PS zu begrenzen, wurde ange-

nommen – jedoch nur in Bezug auf Le Mans, da dies die einzige Strecke im Kalender ist, die nur den FIA Grad 2 erfüllt. Auf allen anderen Strecken (FIA Grad 1) soll das Limit dagegen nicht – wie ursprünglich gemeldet – gelten. Weitere Beschlüsse betreffen den Ablauf beim Betanken der Autos, das Bodywork, die Räder, das Felgenmaterial, die Rückspiegel und die Sicherheitsausrüstung im Cockpit. Was sich genau ändert, darauf wurde nicht eingegangen. Auch die LMP2-Kategorie ist von Beschlüssen betroffen: Die Kostengrenze für Motoren und Sicherheitsausrüstung wird geändert, und auch die «kleinen» Prototypen

werden Änderungen bei den Spiegeln erfahren.

**Tourenwagen: TCR in der ETCC**

Die Pläne, Fahrzeuge nach TCR-Regularien ab 2016 als Tourenwagen der FIA-Kategorie TCN-2 zuzulassen, wurden abgesegnet. Als TCN-1 gelten weiterhin die NGTC-Tourenwagen, wie sie in der BTCC eingesetzt werden. Mit dem FIA-Segen wurde zudem verkündet, dass die TCR- respektive TCN-2-Fahrzeuge ab kommendem Jahr auch in der Tourenwagen-EM (ETCC) zugelassen werden. Der Überrollkäfig und der Benzintank werden jedoch im Sinne der Sicherheit aufgerüstet.

**Rallye**

Alles dazu lesen Sie im Rallye-Teil dieser MSA ab S. 17. ♦



Start frei in Hockenheim (Foto von 2014): Nächstes Jahr ist das Rennen im Motodrom am 31. Juli

**Kalender Formel-1-WM 2016**

- 20.3. Melbourne (AUS)
- 3.4. Bahrain (BRN)
- 17.4. Shanghai (RC)
- 1.5. Sochi (RUS)
- 15.5. Barcelona (E)
- 29.5. Monte Carlo (MC)
- 12.6. Montreal (CDN)
- 19.6. Baku (AZ)
- 3.7. Spielberg (A)
- 10.7. Silverstone (GB)
- 24.7. Budapest (H)
- 31.7. Hockenheim (D)
- 28.8. Spa-Francorchamps (B)
- 4.9. Monza (I)
- 18.9. Singapur (SGP)
- 2.10. Sepang (MAL)
- 9.10. Suzuka (J)
- 23.10. Austin (USA)
- 6.11. Mexico City (MEX)
- 13.11. São Paulo (BR)
- 27.11. Abu Dhabi (UAE)

**Formel 1**

# Droht die Zerschlagung des Systems?

**Die Wettbewerbskommission der Europäischen Union interessiert sich neuerdings für die Formel 1, aber natürlich nicht für den sportlichen Wettbewerb.**

Vielmehr hat die EU-Kommissarin Margrethe Vestager ein Verfahren eingeleitet, um die nach den Brüsseler Richtlinien verbotene, «marktbeherrschende Position» jener Top-Teams untersuchen zu lassen, die allein über die Strategie der Königsklasse bestimmen. Auch die Verteilung der Preisgelder und Marketing-Einnahmen steht auf dem Prüfstand. Initiiert hat-

ten das die beiden Rennställe Sauber und Force India, die sich von der derzeitigen Formel-1-Struktur benachteiligt fühlen. «Die Privilegien schaden dem Sport», verlautet es von Sauber. Falls die EU-Wettbewerbschützer einen Verstoß gegen geltendes Recht erkennen, könnte das weitreichende Folgen haben, für den Rechteinhaber CVC, für Bernie Ecclestone und die FIA.

**Ecclestone nicht verärgert**

Empfindliche Strafen sind möglich, aber auch eine Zerschlagung des bislang gültigen Systems. So war das in den Neunzigern auch beim Fernseh-

monopol. Das spielte damals allerdings Ecclestone in die Karten, denn für andere Maßnahmen fehlten den Aufsehern die Beweise. Diesmal war der mächtige Brite längst eingeweiht in die Beschwerdeführung. «Die kleinen Teams mussten das probieren», sagt Ecclestone, ist sich aber keiner Schuld bewusst: «Die Bedingungen waren allen bekannt, die das Concorde Agreement unterschrieben haben.» Der FI-Zampano sowie CVC-Chef Donald Mackenzie behaupten, sie seien nicht verärgert. Zumindest in diesem Stadium der Untersuchung noch nicht. ♦ BRÜ



Gegner auf der Strecke, vor der EU vereint: Sauber/Force India

SUTTON-IMAGES.COM

Hamilton gegen Senna

# Mehr Parallelen

Von ELMAR BRÜMMER

**Nach Siegen hat Lewis Hamilton mit seinem Idol Ayrton Senna in Japan gleichgezogen. Nach Titeln wird er es wohl bald. Ein Vergleich der beiden Rennfahrer-Stars.**

Das Licht ist golden, Lewis Hamilton sitzt auf einem schnecken Daimler-Geländewagen, hat eine Hand an der Krempe seines schwarzen Hutes, eine goldene Kette mit zwei Engeln baumelt um seinen Hals. Der Blick geht in die Tiefe. Der Rennfahrer scheint in sich zu ruhen. Wir befinden uns in Abu Dhabi, und der Brite ist gerade Weltmeister geworden. Nein, es ist noch nicht der 29. November 2015. Aber es ist kein Zufall, dass der souveräne WM-Spitzenreiter dieses Bild gerade jetzt in den sozialen Medien gepostet hat. Natürlich soll es ein Ausblick sein, auf das, was kommt. Auf den dritten Titel. Jenen, der ihn auch in der Bestenliste der Formel-1-Champions auf eine Stufe mit Ayrton Senna stellt.

## Senna schon ganz früh Vorbild

Nach Siegen sind die beiden gleichauf seit dem Großen Preis von Japan, seit Hamilton in seinem 162. Grand Prix seinen 41. Sieg erringen konnte und damit zusammen Platz vier in der ewigen Siegerliste belegt, beide einen Platz und Erfolg hinter Sebastian Vettel. Senna/Hamilton, der Vergleich ist nicht neu, aber er ist immer aktuell. Gerade jetzt. Denn mit zunehmender Erfahrung nähert sich der 30 Jahre alte Brite dem Brasilianer, der nur 34 Jahre alt wurde, immer mehr an – in etwa so, wie Vettel seinem Vorbild Michael Schumacher ähnlicher wird.

Senna, Senna, Senna. Immer wenn der kleine Lewis von der



Voll fokussiert Richtung dritten Titel nach 2008 und 2014: Lewis Hamilton kann mit seinem Idol Ayrton Senna gleichziehen

Schule im Londoner Vorort Stevenage zurückkam, hat er vor den Hausaufgaben eine Videokassette mit Rennszenen von Senna eingelegt. Das gab ihm den richtigen Drive, nicht bloß für Mathe und Englisch, sondern für die Kart-Stunden, die nachmittags noch anstanden. Muhammad Ali kam erst viel später auf die Vorbildliste Hamiltons, Senna war schon immer da, er war die Inspiration.

Und natürlich musste der eigene Helm in jenem der brasilianischen Fahne entliehenen Gelb sein. Es sind die Gedanken an jene Kindertage, die Lewis Hamilton auf die Asien-Tournee der Formel 1 begleitet haben. Wäre alles nach Plan gelaufen, hätte er schon in Singapur Sennas Siegmarke egalisiert, mit der exakt gleichen Anzahl von Rennen. Doch der Silberpfeil war unpässlich. Unter die-

sen Druck hatte sich der Brite ohnehin nicht setzen lassen wollen, zumindest nicht öffentlich. Ausnahmsweise war der sonst so extrem extrovertierte Hamilton einmal in sich gekehrt wie der (private) Senna.

«Jetzt, wo ich es weiß, erfüllt es mich mit Stolz, dass ich seine Marke erreichen kann. Aber ich weiß auch, dass Ayrton noch viel mehr Rennen und Titel gewonnen hätte, wenn er nicht

verunglückt wäre.» Und dann kommt ein Satz, aus dem die ganze Bedeutung spricht, die der statistische Gleichstand für ihn hat: «Für mich fühlt es sich an wie ein Staffellauf. Ich übernehme den Stab von ihm und trage ihn von nun an weiter – für uns beide.»

Lewis Hamilton fügt in ungewohnter Demut an: «Ich will Ayrton ja auch nicht schlagen, ich wollte immer nur das Glei-



Auf der Strecke aktuell kaum zu schlagen: Rekordjäger Hamilton



Hamilton: Intuitiv, fokussiert, kaltschnäuzig und aggressiv...



...wie Vorbild Ayrton Senna

# als man denkt



Eine Legende: Ayrton Senna, dessen vorwiegend gelbes Helmdesign auch das seines Bewunderers Hamilton inspirierte

che tun wie er. Dass das auch von den Resultaten her so ist, empfinde ich nur als Bonus.» Am allerliebsten aber hätte er – in der Hypothese – den Brasilianer gern als Teamkollegen, um sich direkt mit dem seiner Meinung nach besten Rennfahrer aller Zeiten zu messen. Aber würde das gut gehen können? Die beiden sind sich in vielem doch viel zu ähnlich: Intuition für alles, was mit Geschwindig-

keit zu tun hat, Konzentration auf das Wesentliche in Rennen und Rennfahrerjob, extreme Kaltschnäuzigkeit und ein hoher Level an Grundaggressivität. Dazu eine gewisse Leichtigkeit – und vor allem der tiefe Glaube an Gott.

Selbst bei den Nebenbeschäftigungen: Senna war besessen vom Hubschrauberfliegen, Hamilton hat ein Faible für ferngesteuerte Autos – und für seinen

roten Bombardier-Jet, den er allerdings nicht selbst fliegt. Das zeigt aber grundsätzlich: Es geht immer um Bewegung, Beherrschung, den Selbstbeweis. Psychologen hätten bei so viel Getriebenheit ihre Freude.

Momentan aber haben es die Zuschauer. Auch wenn es nur ein richtiges Duell pro Rennen gibt, wie in der Startkurve von Suzuka, dann hat dieses unbestreitbar höchste Qualität. Das

geht gar nicht gegen Nico Rosberg, aber die unglaubliche Konsequenz Hamiltons macht dieses kleine Quäntchen Unterschied aus. So ähnlich sind einst auch Senna und Prost miteinander umgesprungen, und der Brasilianer war hart zu sich und anderen, bis hin zur Rücksichtslosigkeit. Wer in den Top-Wertungen der Formel 1 so weit vorn ist, der kann nur so sein – und nicht anders. Es ist das

Holz, aus dem die Champs geschnitzt sind. Gespeist aus enormem Talent und ebensolchem Egoismus. Auf die Frage des Schweizer «Blick», was ihn im Auto so speziell mache, blockte Hamilton zunächst: «Keine Ahnung». Aber dann erzählte er doch, dass er sich als «natürlichen Rennfahrer» betrachte: «Ich spreche nicht gern über meine Fähigkeiten, denn ich möchte nicht prahlen. Ich sage nur, dass mein Talent ein großes Geschenk ist. Aber es wäre ein Fehler, wenn ich mich immer nur darauf verlassen würde.»

## Hamiltons beste Saison

Was er damit meint, ist der ungeheure innere Antrieb, das Limit immer weiter hinausschieben zu wollen, noch brutaler für den Erfolg zu arbeiten. Kompensiert wird das durch eine mindestens so ausgeprägte Lebenslust. Das war bei Senna nicht anders, nur waren damals die Selfies noch nicht erfunden.

Es sind nicht nur die Bestmarken, die Lewis Hamilton spüren lassen, dass er sich gerade von einem überdurchschnittlichen Rennfahrer hin zu einem echten Vorbild entwickelt. «Ich fahre nun seit 22 Jahren Rennen, aber ich glaube, dass ich noch nie eine bessere Saison hatte», sagt er. Damit drückt er aus, dass sich Selbstbewusstsein und Leistung in Balance halten.

Deshalb kann er auch schon mal die Pose für den 29. November üben. Holt er tatsächlich den dritten Titel, dann wird das noch emotionaler als die Siegeszeremonie in Suzuka, bei der er wie ein Springteufel um Vettel und Rosberg hüpfte, so groß war die Genugtuung über das Erreichte. Denn das eine Ziel seines Rennfahrerlebens, das hatte er damit schon erreicht: «Ich wollte immer so sein, so fahren, wie Ayrton Senna.» ♦



Mit McLaren-Honda alle drei Titel geholt: Ayrton Senna wurde Weltmeister 1988, 1990 und 1991

Ayrton Senna		Lewis Hamilton
Brasilien 1984 (24)	Formel-1-Debüt (Alter)	Australien 2007 (22)
Südafrika 1984 (2. GP)	Erster WM-Punkt im wievielten GP	Australien 2007 (1. GP)
Portugal 1985 (16. GP)	Erster Sieg im wievielten GP	Kanada 2007 (6. GP)
Portugal 1985 (16. GP)	Erste Pole-Position im wievielten GP	Kanada 2007 (6. GP)
161	Anzahl Grands Prix	162
41	GP-Siege	41
80	Podestplätze	82
65	Pole-Positionen	49
19	Schnellste Runden	26
3	WM-Titel	2

## NACHRICHTEN

## Die Mahnung des Ex-Weltmeisters

**Mario Andretti** «Erfindet das Rad nicht neu», mahnt Mario Andretti die Macher der Formel 1 in einem Interview mit «auto motor und sport». Die Formel 1 sei nicht so schlecht, wie sie öffentlich gemacht werde, so der Weltmeister von 1978. Entscheidend sei, dass die Fahrer wieder mehr in den Vordergrund rücken. «Schafft die Telemetrie ab. Oder verbietet den Funk», sagt der 75-jährige US-Amerikaner, und er verweist auf die Königsklasse des Motorradrennsports: «Ich mag die MotoGP. Der Kerl da oben auf dem Motorrad ist auf sich alleine gestellt. Wenn die Flagge fällt, muss er das Biest bändigen, ohne Hilfe von der Boxenmauer. Pures Racing, wie früher.»

## Honda bleibt hart: Nur McLaren

**Honda** Die Japaner bleiben exklusiver Motoren-Partner von McLaren – vorerst. «Wie gesagt: Es gibt keine Pläne, 2016 ein weiteres Team auszurüsten. Darüber hinaus will Honda aber mehrere Teams beliefern», sagte eine Honda-Sprecherin auf Nachfrage von «Motorsport.com». Mit einem Vertrag wollte Red Bull Racing die Motoren-Situation für sein Toro-Rosso-Team entschärfen. Nach dem Ende mit Motorenpartner Renault ist aber ein Rückzug längst Thema. ♦ MSA

## KOMPAKT

»»» **Jaime Alguersuari** Erst 25-jährig hat der Ex-Fahrer von Toro Rosso (46 GP) seinen Rücktritt vom Motorsport erklärt. Der Spanier erklärte, er habe keine Lust mehr auf Racing. Seine Gesundheit sei nicht entscheidend. Alguersuari musste im Juni den Formel-E-Lauf in Moskau abbrechen und fehlte beim Finale in London.

»»» **Max Verstappen** Vergangenen Mittwoch feierte der Holländer seinen 18. Geburtstag. Und machte sich gleich selbst ein Geschenk: Der Toro-Rosso-Pilot bestand die praktische Fahrprüfung. «Legal to drive. Born to race», twitterte er nach dem Ereignis. Und gab zu, dass er zuvor etwas nervös gewesen sei und Angst gehabt hätte, Fehler zu machen. ♦ MSA

## Manor Marussia

## Ab ins Mittelfeld



Mercedes hinter Marussia: Dieses Bild wird es wohl trotz Benz-Motoren für die Hinterbänkler auch weiter nur beim Überholen geben

Von MICHAEL SCHMIDT

**Manor rüstet auf. Der kleinste Rennstall der Formel 1 fährt kommandes Jahr mit Motoren von Mercedes. Getriebe und Hinterradaufhängung liefert Williams. Damit hofft Manor, den Anschluss ans Mittelfeld zu finden.**

Der Deal ist perfekt. Manor hat bei Mercedes einen mehrjährigen Liefervertrag für Motoren abgeschlossen. Das Team aus Banbury wird dabei die 2016er Motoren von Mercedes erhalten. Im Gegensatz zu Ferrari konzentriert sich Mercedes aus logistischen Gründen auf eine Motorspezifikation und verzichtet darauf, alte Triebwerke an seine Kunden zu verkaufen.

## Kein Kontakt zu Red Bull

Mit Manor sicherte sich Mercedes auch gegen Anfragen aus dem Red-Bull-Lager ab. Die Kapazität ist mit insgesamt vier Teams erschöpft. Mercedes-Teamchef Toto Wolff bestreitet, dass es die Absicht des Teams war, Tatsachen zu schaffen, um Red Bull abzuwehren: «Es gab eine Anfrage, und wir haben ihr entsprochen. Wir wollen dem Team helfen, weil es einen fantastischen Wettbewerbsgeist gezeigt hat, und weil so das Feld enger zusammenrücken wird. Mit Red Bull hat das nichts zu

tun. Es gab von deren Seite nie einen offiziellen Kontakt.»

Manor will 2016 weiter aufrüsten. Das Getriebe und die Hinterachse kommen von Williams. Im Technikbüro sitzt mit dem früheren Mercedes-Technikchef Bob Bell ein erfahrener Berater. Chefdesigner Luca Furbatto, Gianluca Pisanello und John McQuilliam sollen das neue Auto für 2016 konstruieren. Alle drei sind seit vielen Jahren im Formel-1-Geschäft.

## Sitzt Wehrlein 2016 im Manor?

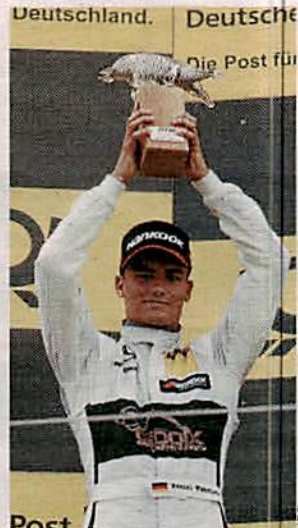
Die Fahrer für die kommende Weltmeisterschaft stehen noch

nicht fest. Mit dem Mercedes-Vertrag liegt es aber auf der Hand, dass Pascal Wehrlein einer der Kandidaten ist. «Pascal soll sich zuerst darauf konzentrieren, die DTM zu gewinnen. Dann sehen wir weiter», sagt Mercedes-Teamchef Toto Wolff. Schließt aber eine solche Lösung nicht aus: «Wenn es die finanzielle Lage des Teams zulässt, wäre das für Pascal sicher eine gute Möglichkeit für den Einstieg in die Formel 1.» Wehrlein könnte mit Alexander Rossi, Will Stevens oder sogar GP2-Sieger Stoffel Vandoorne zusammengespannt werden.

Manor verfügt über ein Budget von rund 85 Millionen Dollar. Als Zehnter und Letzter der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft bekommt der kleinste Rennstall der Formel 1 rund 50 Millionen Dollar von Bernie Ecclestone. Die Manor-Besitzer um den englischen Industriellen Stephen Fitzpatrick investieren pro Jahr 20 Millionen in ihr Team. Im Augenblick kommen ungefähr 10 Millionen von den Fahrern und weitere 5 Millionen von Sponsoren dazu. Je nachdem, wie viele Sponsoren Manor über den Winter findet, ist man umso freier in der Fahrerwahl. ♦



Manor-Boss John Booth (l.) und Mercedes-Oberhaupt Toto Wolff



Wehrlein: F1-Chance 2016?

Haas/McLaren

# Grosjean geht, Button bleibt



SUTTON-IMAGES.COM

Kochen weiter Ihr Formel-1-Süppchen: Button und Grosjean (r.)

Von TOBIAS GRÜNER

**Die Würfel sind gefallen. Was eigentlich schon in Suzuka klar war, wurde letzte Woche bestätigt: Grosjean wechselt zu Haas, Button bleibt bei McLaren.**

Das Formel-1-Projekt von Gene Haas nimmt langsam konkrete Formen an. Am Dienstag (29. 9.) verkündete der US-Unternehmer auf einer Pressekonferenz wie erwartet, dass Romain Grosjean als erster Pilot für den Einstieg in die Königsklasse verpflichtet wurde. Der Franzose wechselt von Lotus zum Rennstall aus North Carolina. «Wir wollten einen erfahrenen Fahrer, der unser Auto entwickeln kann. Das Auto soll Punkte erzielen und sich Rennen für Rennen, Saison für Saison verbessern. Wir haben diesen Fahrer in Grosjean gefunden», erklärte Haas die Beweggründe hinter der Verpflichtung.

Grosjean, der in seiner F1-Karriere bislang zehnmal auf dem Podest stand, zeigte sich von der neuen Herausforderung angetan. «Was Haas aufbaut, ist beeindruckend. Die Formel 1 ist unglaublich eng und die einzige Chance, erfolgreich zu sein, ist es, Dinge anders zu machen. Haas geht die F1 auf eine ganz andere Weise an. Ich glaube an ihren Ansatz und sie an mich.»

Der Abstieg von einem etablierten Team zu einem Neuling kommt nicht ohne Hintergedanken. Haas F1 bekommt zum Einstieg ordentlich Starthilfe von Ferrari. Die Italiener liefern alles, was an Fremtteilen erlaubt ist, darunter auch Motor, Getriebe und Hydraulik. Damit werden die Konkurrenzfähigkeit gesichert und die Kosten

niedrig gehalten. Grosjean hofft, dass sich der Weg nach Maranello auch für ihn persönlich verkürzt. Der 29-jährige soll für das Jahr 2017 sogar schon eine Option bei Ferrari unterschrieben haben. Dort würde er dann Kimi Räikkönen in Rente schicken. Doch solche Vorverträge sind bei der Scuderia nicht unüblich und noch keine Garantie auf einen Stammplatz.

Um den zweiten Fahrer neben Grosjean macht Haas F1 noch ein Geheimnis. Die meisten Experten im Fahrerlager gehen davon aus, dass sich Esteban Gutiérrez den Job sichern konnte. Im Gegenzug für die technische Unterstützung hatte sich Ferrari einen seiner Nachwuchsfahrer im Cockpit gewünscht.

### Totgesagte leben länger

Auch McLaren hat vergangene Woche die Katze endlich (offiziell) aus dem Sack gelassen, nachdem Teambesitzer Ron Dennis schon in Suzuka verkündet hatte, dass er 2016 mit derselben Fahrerpaarung weitermachen wolle. Das heißt: Jenson Button, den die englischen Medien schon als zurückgetreten betrachteten, fährt also eine weitere Saison für den Traditionrennstall aus Woking.

Dazu Ron Dennis: «Jensons Vertrag läuft über zwei Jahre. Es gab eine Option für McLaren, diesen Vertrag nach einem Jahr zu beenden. Doch nach vielen Gesprächen mit Jenson habe ich gemerkt, wie begeistert und entschlossen er noch ist. Somit wurde diese Option irrelevant. Deshalb wird Jenson nächstes Jahr für McLaren-Honda fahren, und zwar unter den Bedingungen, wie sie in dem ursprünglichen Zweijahresvertrag festgelegt wurden.» ♦

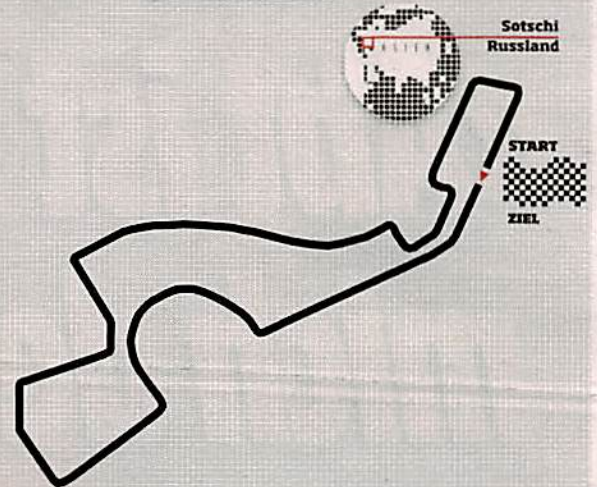


SUTTON-IMAGES.COM

Bottas: Dritter im Vorjahr



STRECKE  
Sotschi International Street Circuit



Zeitplan und Statistik GP Russland/Sotschi

**Freitag, 9. Oktober**  
09.00–10.30 MESZ 1. Freies Training  
13.00–14.30 2. Freies Training

**Samstag, 10. Oktober**  
11.00–12.00 3. Freies Training  
14.00–15.00 Qualifying

**Sonntag, 11. Oktober**  
13.00–15.00 Rennen (53 Runden)

Infos: [www.russiagrandprixtickets.com](http://www.russiagrandprixtickets.com)  
Streckenlänge: 5,848 km  
Renndistanz: 305,944 km

Verwendete Reifen: Supersoft/Soft

**Sieger 2014:**  
Lewis Hamilton (GB), Mercedes W05,  
1:31:52,744 h (= 202,273 km/h)

**Pole-Position 2014:**  
Lewis Hamilton (GB), Mercedes W05,  
1:38,513 min (= 213,889 km/h)

**Schnellste Runde 2014:**  
Valtteri Bottas (FIN), Williams-Mercedes  
FW36, 1:40,896 min (= 208,837 km/h)

**Streckenrekord:** Bottas 2014 in 1:40,896  
min (= 208,837 km/h)

**Ergebnis 2014:** 1. Hamilton, Mercedes;  
2. Rosberg, Mercedes; 3. Bottas, Williams;  
4. Button, McLaren; 5. Magnussen, McLaren;  
6. Alonso, Ferrari; 7. Ricciardo, Red Bull;  
8. Vettel, Red Bull; 9. Räikkönen, Ferrari;  
10. Pérez, Force India

**Boxenstopp-Strategie des Siegers 2014:**  
1 Stopp: Rd. 27 (von Soft auf Medium)

Die meisten Siege: Hamilton 1



Lewis Hamilton

	TOTAL	Melbourne/AUS 15.3.	Sepang/MAL 29.3.	Shanghai/RN 12.4.	Sakhir/BN 19.4.	Barcelona/E 10.5.	Monte Carlo/MC 24.5.	Montreal/CDN 7.6.	Spielberg/A 21.6.	Silverstone/GB 5.7.	Hungaroring/H 26.7.	Spa/B 23.8.	Monza/I 6.9.	Singapur/SGP 20.9.	Suzuka/J 27.9.	Sotschi/RUS 11.10.	Austin/USA 25.10.	Mexico City/MEX 1.11.	Sao Paulo/BR 15.11.	Abu Dhabi/VAE 29.11.	
<b>WM-STAND FAHRER</b>																					
1. Lewis Hamilton (GB)	277	25	18	25	25	18	15	25	18	25	0	25	25	-	25						
2. Nico Rosberg (D)	229	18	15	18	15	25	25	18	25	18	4	18	-	12	18						
3. Sebastian Vettel (D)	218	15	25	15	10	15	18	10	12	15	25	-	18	25	15						
4. Kimi Räikkönen (FIN)	119	-	12	12	18	10	8	12	-	4	-	6	10	15	12						
5. Valtteri Bottas (FIN)	111	-	10	8	12	12	-	15	10	10	-	2	12	10	10						
6. Felipe Massa (BR)	97	12	8	10	1	8	-	8	15	12	-	8	15	-	-						
7. Daniel Ricciardo (AUS)	73	8	1	2	8	6	10	-	1	-	15	-	4	18	-						
8. Daniil Kvyat (RUS)	66	-	2	-	2	1	12	2	-	8	18	12	1	8	-						
9. Romain Grosjean (F)	44	-	-	6	6	4	-	1	-	-	6	15	-	-	6						
10. Sergio Pérez (MEX)	39	1	-	4	-	6	-	2	2	-	10	8	6	-	-						
11. Nico Hülkenberg (D)	38	6	-	-	-	-	4	8	6	-	-	6	-	8	-						
12. Max Verstappen (NL)	32	-	6	-	-	-	-	-	4	-	12	4	-	4	2						
13. Felipe Nasr (BR)	17	10	-	4	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-						
14. Pastor Maldonado (VV)	16	-	-	-	-	-	6	6	-	-	-	-	-	-	4						
15. Carlos Sainz jr. (E)	12	2	4	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	2	1						
16. Fernando Alonso (E)	11	-	-	-	-	-	-	-	1	10	-	-	-	-	-						
17. Marcus Ericsson (S)	9	4	-	1	-	-	-	-	-	1	1	2	-	-	-						
18. Jenson Button (GB)	6	-	-	-	-	4	-	-	-	2	-	-	-	-	-						
19. Roberto Merhi (E)	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
20. Will Stevens (GB)	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
21. Alexander Rossi (USA)	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Kevin Magnussen (DK)	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
<b>WM-STAND KONSTRUKTEURE</b>																					
1. Mercedes AMG Petronas F1 Team	506	43	33	43	40	43	40	43	43	43	12	43	25	12	43						
2. Scuderia Ferrari	337	15	37	27	28	25	26	22	12	19	25	6	28	40	27						
3. Williams Martini Racing	208	12	18	18	13	20	-	23	25	22	-	10	27	10	10						
4. Infiniti Red Bull Racing	139	8	3	2	10	7	22	2	1	8	33	12	5	26	-						
5. Sahara Force India F1 Team	77	7	-	-	4	-	6	4	10	8	-	10	14	6	8						
6. Lotus F1 Team	60	-	-	6	6	4	-	7	6	-	6	15	-	-	10						
7. Scuderia Toro Rosso	44	2	10	-	-	2	1	-	4	-	12	4	-	6	3						
8. Sauber F1 Team	26	14	-	5	-	-	2	-	-	-	1	1	2	1	-						
9. McLaren Honda	17	-	-	-	-	-	4	-	-	1	12	-	-	-	-						
10. Manor Grand Prix Racing	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						

Sébastien Buemi

# «Abt ist für mich der Favorit»



Sébastien Buemi: «Ein Rennen in der Schweiz wäre supergut!»

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Am 24. Oktober geht die Formel E in Peking in ihre zweite Saison. Im Gegensatz zum ersten Jahr dürfen die Teams eigene Motoren und Getriebe einsetzen. Wir haben uns mit Vizemeister Sébastien Buemi (26) nicht nur darüber unterhalten.**

**Träumst du ab und zu noch von deinem Dreher beim Formel-E-Finale in London?**

SEBASTIEN BUEMI: Nein, auch wenn es bis heute ärgerlich ist. Vor allem, weil ich vom Team damals eine Fehlinformation erhalten habe. Über Funk wurde mir mitgeteilt, dass Piquet schon Sechster sei. Und ich d'Ambrosio überholen müsse. Doch das entsprach nicht der Wahrheit. Piquet war zu dem Zeitpunkt noch Achter. Entweder war also die Rangliste aufgrund der Boxenstopps nicht aktualisiert. Oder jemand hatte sich verguckt. Egal: Ich habe deswegen zu viel Risiko genommen. **Wie lange hat es gedauert, ehe du diese bittere Niederlage verdauen konntest?** Ich würde sagen eine Woche. Ich war froh, dass ich in dieser

Zeit viel zu tun hatte. Mit der WEC und der Formel 1. In einem solchen Moment ist es von Vorteil, wenn man den Fokus auf etwas anderes legen kann. Wäre ich nur Formel E gefahren, hätte ich länger daran zu beißen gehabt.

**Hattest du vor dem Finale in London überhaupt noch an den Titel geglaubt?**

Ganz ehrlich – nein. Aber nach dem ersten Rennen am Samstag sah alles wieder anders aus. Ich hatte plötzlich alle Trümpfe in der Hand. Umso ärgerlicher ist es, dass es dann am Ende doch nicht geklappt hat.

**Du hast die Meisterschaft nicht in London verloren. Aber du hättest sie dort gewinnen können.**

Ja, so kann man es formulieren. In Moskau hat mich das Team zehn Sekunden zu lange an der Box zurückgehalten. Das war ein dummer Fehler. Beim Losfahren habe ich gemäß den Stewards auch noch Heidfeld behindert. Das gab dann im Nachhinein eine Drive-Through-Strafe. Damit war ich meinen dritten Platz los. Das fand ich eine sehr harte Entscheidung der Rennleitung.

**Wie wichtig wäre dir der Gewinn der Meisterschaft gewesen?**

Es hätte mir schon viel bedeutet. Es war die erste Saison. Und da will jeder Meister werden. Ich glaube aber nicht, dass es mein Leben großartig verändert hätte. Jeder Rennfahrer will gewinnen. Und wenn es nicht klappt, bist du enttäuscht. Aber ich habe mein Bestes gegeben. Und ich darf nicht zu viele Gedanken an dieses eine Rennen in London verschwenden. Für Dams wäre es natürlich super gewesen, wenn wir nicht nur den Titel in der Teamwertung gewonnen hätten.

**War das die größte Niederlage in deiner bisherigen Karriere?**

Nein. Als man mich in der Formel 1 nicht mehr wollte, war das schlimmer. Ich hatte 2011 ein paar technische Defekte in den letzten Rennen. Auf die hatte ich keinen Einfluss. Aber sie führten dazu, dass ich halt keine Ergebnisse vorweisen konnte. Und wenn man dann sein Cockpit verliert, ist das sehr schmerzhaft. Deshalb war diese Erfahrung für mich damals schlimmer als der Verlust des Formel-E-Titels in London.

**Kommen wir zum neuen Auto.**

**Wie fühlt es sich an? Was ist anders geworden? Du hast die Tests in Donington dominiert.**

Es fühlt sich immer noch sehr ähnlich an. Man kann also nicht von einem neuen Auto sprechen. Die Power ist eigentlich immer noch dieselbe. Der Motor hat einfach ein anderes Ansprechverhalten. Und wir haben ein neues Getriebe.

**Mit wieviel Gängen?**

Wir fahren mit zwei Gängen. Wir glauben, dass dies der beste Kompromiss ist. Aber es gibt auch Teams, die setzen weiter auf nur einen Gang. Andere haben drei oder sogar vier. Welcher Ansatz der richtige ist, wird sich zeigen.

**In welchen Bereichen ist die Fahrbarkeit besser geworden?**



Schnellster bei den Tests: Buemi sieht sich aber dennoch nicht als Favorit für die zweite Saison



London 2015: Buemi und Dams feiern den «Konstruktors»-Titel

**Zur Person**  
Sébastien Buemi

Geburtsdag 31. Oktober 1988  
Geburtsort Aigle (CH)  
Herkunftsland Schweiz

- KARRIERE**  
1994–2003 Karting  
2004/2005 Formel BMW (3. und 2.)  
2006/2007 Formel-3-Euroserie (12. und 2.), 2007 A1 GP und GP2 (21.)  
2008 GP2 Asia (2.), GP2 (6.)  
2009 Formel 1 mit Toro Rosso (16.)  
2010 Formel 1 mit Toro Rosso (16.)  
2011 Formel 1 mit Toro Rosso (15.)  
2012 WEC, ELMS, FI-Tester bei Red Bull  
2013 WEC (3.), FI-Tester bei Red Bull  
2014 WEC (Weltmeister mit Toyota), FI-Tester bei Red Bull, 2014/2015 Formel E (2. mit Dams)  
2015 WEC, Formel E

**HOBBIES**  
Karting, Musik, Tennis, Fahrrad



Abgehakt: Lauf 2 in London



Buemi: Drei Siege in 2014/2015

Es fühlt sich mehr wie ein richtiges Rennauto an. Beim Vorgänger hatten wir sehr viel Gewicht auf der Hinterachse. Das hat immer wieder Übersteuern provoziert. Beim überarbeiteten Fahrzeug ist die Balance besser geworden. Aber nochmals: Der Unterschied ist nicht so groß.  
**Seid ihr besser aufgestellt als noch vor einem Jahr?**  
(Überlegt lange.) Das Auto fühlt sich besser an als im Vorjahr. Was auch in der Natur der Sache liegt. Wir haben ja auch mehr Erfahrung. Aber im direkten Vergleich kann ich uns nicht einordnen. Du weißt nicht, mit wieviel Power die Konkurrenz bei den Tests gefahren ist. Wir werden erst in Peking beim ersten Lauf sehen, wo wir stehen.  
**Hast du Bedenken, dass das Feld auseinandergesogen wird, weil die einzelnen Teams mit unterschiedlichen Ressourcen an das Thema Motoren und Getriebe herangegangen sind?**  
Es wird Unterschiede geben. Aber ich erwarte nicht, dass diese Unterschiede sehr groß sind. Ich glaube, der Unterschied zwischen einem guten und einem schlechten Motor wird nicht größer als fünf bis sechs Zehntel sein.

**Siehst du dich und dein Team Dams in der Favoritenrolle?**  
Nicht unbedingt. Ich sehe eher Abt vorne. Wir sind sicher auch gut aufgestellt, aber ob das reicht? Ich habe auch Virgin auf der Rechnung. Zusammen mit DS Citroën sind die stark.  
**Was muß in der zweiten Saison der Formel E besser werden?**  
An den Rennstrecken kann man sicher noch etwas machen. Obwohl ich sagen muss, dass die meisten schon im ersten Jahr sehr gut gewesen sind. Aber hier und dort kann man sie vielleicht noch etwas breiter machen. Um mehr Überholmöglichkeiten zu schaffen. Berlin beispielsweise hatte für meinen Geschmack zu viele Kurven. Auch Peking war nicht der beste Kurs. Gewisse Schikanen haben auch zu Diskussionen geführt. Aber unterm Strich war die erste Saison schon sehr gut. Wenn man bedenkt, dass man mit einem weißen Blatt Papier angefangen hat.  
**Braucht die Formel E ein Rennen in der Schweiz?**  
(Lacht.) Für mich und die Schweiz wäre das supergut. Mich würde es natürlich freuen. Aber die Meisterschaft kann auch ohne Rennen in der Schweiz überleben. ♦

**ADAC Formel 4 Hockenheim**

**Früher Titel für Dienst**

Von ANNETTE LAQUA

**Mit 30 Punkten Vorsprung auf seinen ersten Rivalen Joel Eriksson ging Marvin Dienst in das letzte Wochenende der ersten ADAC-Formel-4-Saison, und die reichsten dem HTP-Junior locker. Nach den drei Läufen von Hockenheim hatte er seinen Vorsprung auf Eriksson sogar auf 48 Zähler vergrößert und durfte sich als erster Champion der ADAC Formel 4 feiern lassen.**

Den kritischsten Moment des Wochenendes erlebte Marvin im Qualifying, als er bereits vor seiner ersten fliegenden Runde einen unplanmäßigen Ritt durchs Kiesbett unternahm. Danach bog er in seine Box ab und fiel fast ans Ende des Klassements zurück. Am Schluss hatte der 18-Jährige nur noch zwei schnelle Runden und die saßen perfekt. Ergebnis: Zwei Pole-Positions für Dienst. «Mein Team wurde schon richtig nervös», verriet er, blieb selbst aber relativ entspannt. «Ich wusste nach den freien Trainings, dass wir den Speed hatten.»

**Eriksson zu hart bestraft?**

Für Lauf eins hatte er dann nur ein Ziel: Vor seinen Widersachern ins Ziel kommen. Mit sei-

nem Haupttrivalen Joel Eriksson stritt er sich während des Rennens dann sogar um die Spitze. Als der Schwede ihn überholte, hätte Marvin ihm aufgrund seines großen Punktevorsprungs einfach bis ins Ziel folgen können. Doch er wollte mehr und gab sich nicht geschlagen.

Eriksson aber verteidigte sich und drängte Dienst dabei nach Meinung der Rennleitung zu weit ab. Dafür erhielt der Motopark-Pilot eine Durchfahrtsstrafe. «Diese Drive-Through war nicht in Ordnung, zumal er mich vorher auch abgedrängt hatte», grummelte Eriksson. Und selbst Dienst hätte damit leben können, wenn sein Kontrahent keine Bestrafung erhalten hätte. «Seine Aktion war sicher an der Grenze der Fairness, aber es war immerhin auch ein Kampf um den Titel.»

Der war mit Erikssons Durchfahrt durch die Boxengasse entschieden, zumal auch der mit minimalen Titelchancen angeheuerte Australier Joey Mawson nicht über den P10 hinauskam. «Ich habe es erst auf der Ziellinie kapiert, dass ich Champion bin, denn mein Funk funktionierte nicht richtig. Es ist der bisher größte Erfolg in meiner Karriere», jubelte Dienst.

Eriksson musste noch bis Lauf drei zittern, um sich des zweiten Platzes der Fahrerwertung

sicher zu sein. «Das ist mir jetzt auch egal, für mich zählt nur Rang eins», gab er sich ehrgeizig. Trotzdem war sein Bruder Jimmy, 2012 Champion des AT3 Formel-3-Cup und aktuell in der GP3 unterwegs, stolz auf ihn. «Was er mit seinen 17 Jahren bereits geschafft hat, ist wirklich beeindruckend.» Er schätzt ihn sogar besser ein als sich selbst.

**Beckmann Rookie-Meister**

«Joel ist sicher das größere Talent von uns beiden, er ist in seiner zweiten Saison im Formel-Sport schon so weit wie ich im vierten oder fünften Jahr meiner Automobilsport-Karriere. Ich glaube, er kann es im Motorsport noch weit bringen.»

In Hockenheim fiel schließlich auch die Entscheidung in der Rookie-Wertung. Obwohl er beim Auftakt wegen seines zu jungen Alters noch zusehen musste, sicherte David Beckmann sich den Pokal für den besten Neueinsteiger des Jahres. Zudem freute sich der 15-Jährige im Badischen über sein bisher bestes Rennwochenende. Im zweiten Lauf, der nach einem Überschlag von Lando Norris mit der roten Flagge beendet wurde, triumphierte Beckmann und eroberte zudem zweimal P2. Mick Schumacher beendete die Saison auf Rang 3 der Rookie-Tabelle. ♦



Musste für den Vizetitel bis zuletzt zittern: Joel Eriksson



Verdienter Champ: Dienst

**NACHRICHTEN**

**Delétraz mit Dreifachsieg Meister**

**Renault 2.0** Der Schweizer Louis Delétraz fuhr als Favorit auf den Titel nach Hockenheim und er sicherte sich diesen mit einem Dreifachsieg. «Es ist fantastisch, mit einem perfekten Wochenende den Titel zu gewinnen. Besser geht es nicht», strahlte der 18-jährige Genfer, der auf trockener und auch auf nasser Fahrbahn unschlagbar war. Er setzte sich im Duell gegen Teamkollege und Landsmann Kevin Jörg durch, der letztendlich den zweiten

Platz der Tabelle einnahm. Der Unterlegene schickte aber gleich eine Kampfansage an den neuen Champion: «Er hat die NEC gewonnen, dafür gewinne ich nun den Eurocup.» Delétraz kontert: «Ich weiß nun, wie es geht, und werde mir auch den Sieg im Eurocup holen.» Dort liegen beide vor dem Finale punktgleich an der Spitze. Neben dem Fahrertitel durch Delétraz holte Josef Kaufmann Racing auch den Titel des besten Teams. Einziger der Pokal für den besten Rookie ging nicht in die Eifel, sondern dank Max Defourny zum ART Junior Team nach Frankreich.

**Mücke und Jenzer beim Finale vorn**

**Formel 4** Der Argentinier Marcos Siebert hat dem Jenzer-Team zum Abschluss der Saison in Misano noch einen Laufsieg geschenkt. Während Siebert im dritten und letzten Rennen des Wochenendes erfolgreich war, gingen die weiteren Triumphe an den bereits feststehenden Meister Ralf Aron (Race 1) und Mücke-Pilot Robert Shwartzmann, der sich zuvor im Qualifying die Poles für Lauf 1 und 2 gesichert hatte. ♦ AL/MBR

SCHAEFFLER



FAG

PRÄSENTIERT

WEC-COCKPIT LIVE



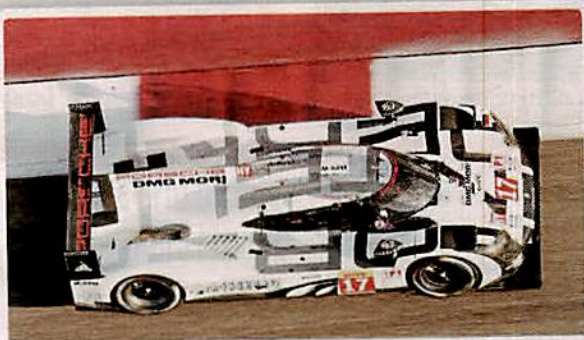
Von  
**Timo Bernhard**  
Porsche Team

**O**ft werde ich gefragt: Wie fühlt sich das eigentlich an, unseren Porsche 919 Hybrid mit nahezu 1000 PS zu fahren? Eines kann ich Ihnen, liebe Leser, sagen: Es geht richtig gut vorwärts! Na gut, das hätten Sie sich wohl auch selbst denken können. Noch viel beeindruckender als die pure Leistung ist aber das Fahren speziell in schnellen Kurven. Da der LMPI nur 870 kg wiegt und man mit großer Karosserie sowie riesigem Unterboden auch richtig viel aerodynamischen Abtrieb generieren kann, fehlt da zur Formel 1 nicht mehr viel. Es ist absolut faszinierend, was diese Autos können. Auch immer wieder für uns Fahrer.

**N**och mal um einiges schöner wird es, wenn dann auch noch der sportliche Erfolg dazukommt. P2 in Le Mans, Sieg am Nürburgring, Sieg in Austin. Im Moment läuft es richtig gut mit unserem Auto Nummer 17. Einer der Grün-

de dafür ist der Mega-Teamspirit, der zwischen Brendon Hartley, Mark Webber und mir herrscht. Das funktioniert einfach, sowohl auf als auch neben der Strecke, und das spiegelt sich ebenfalls in den Ergebnissen wider.

**W**eiter geht es am Wochenende in Fuji. Dort wollen wir vor allem unseren Rückstand in der Fahrer-WM von zehn Punkten weiter verkürzen. Ich bin mir sicher: Das Paket dazu haben wir. Aber die Strecke hat es in sich. Das Gripniveau ist durch den relativ rutschigen Asphalt eher niedrig. Da wird es schwer, die Reifen ins optimale Temperaturfenster zu bekommen. Außerdem ist das Wetter in Fuji ähnlich launisch und extrem wie in der Eifel. Man weiß also nie so genau, was einen erwartet. Nur eines weiß ich jetzt schon: Es wird sicher wieder faszinierenden Sport geben – und wenn alles gut läuft, vielleicht den Sieg-Hattrick.



Porsche 919 Hybrid Nr. 17: Fahrt in Richtung Sieg-Hattrick?

## SCHAEFFLER-NEWS

Schaeffler-Markenbotschafter Armin Schwarz verpasste bei der Generalprobe für die Baja 1000 nur knapp den Sieg. Bei der Imperial Valley 250 in Kalifornien (USA) raste er mit Steven Eugenio der starken Konkurrenz davon. Mit dem Siegerpodest in Sichtweite bedeutete ein Motorschaden – sechs Meilen vor dem Ziel – jedoch leider das vorzeitige Aus.

Langstrecken-WM

# Bricht nun die Toyota-Serie?



Toyota: Neben dem Verlust der WM-Titel droht am Wochenende auch das Ende der Fuji-Siegesserie

Von PETER WYSS

**Ab dem drittletzten WEC-Lauf in Fuji wird Porsche wie Audi wohl eine teaminterne Stallorder ins Kalkül ziehen und Toyota nur eine Statistenrolle spielen.**

Japan ist Toyota-Land: Auf der Strecke am Fuß des heiligen Mount Fuji sind die Lokalmatadoren seit 2012 ungeschlagen. Doch zum Leidwesen ihrer Fans werden sie sich am kommenden Sonntag mit der Außenseiterrolle begnügen müssen. 2015 absolvierten die erfolglosen Titelverteidiger noch keine einzige Rennrunde als Leader. Der TS040 Hybrid ist ein Auslaufmodell. Vielleicht geben die Japaner in der Heimat mehr Details zum Nachfolger bekannt, der einen zwangsbeatmeten Motor mit weniger Hubraum und besserer Energierückgewinnung aufweisen wird. Mehr Systemleistung als in der Gegenwart (ca. 1000 PS) dürfen LMPI-Hersteller ohnehin nicht mehr anstreben. Die FIA hat Einschneidungen beschlossen, welche die Rundenzeiten ab 2016 erhöhen sollen.

### Porsche-Taktik schon in Fuji?

Am anderen Ende der LMPI-Erfolgsskala steht Porsche, die in jedem der fünf Rennen die erste Startreihe okkupiert und die letzten drei für sich entschieden haben. Das schlägt sich zwar in

der Markenwertung nieder, bei den Fahrern liegt jedoch das Audi-Trio Fässler/Lotterer/Treluyer seit ihren Siegen in Silverstone und Spa voraus.

Taktische Überlegungen dürften nun auch bei Porsche angestellt werden, um die zuletzt zweimal siegreichen Timo Bernhard, Mark Webber und Brendon Hartley an die Tabellenspitze zu bringen. Dabei standen die Chancen von Dumas, Lieb und Jani bis Le Mans besser. Aber seit die Startnummer 18 dort zum ersten Mal auf Startplatz 1 stand, suchte sie die Defektheim. «Dreimal startete ich aus der Pole, und dreimal hat sie Romain, Marc und mir nicht viel gebracht – ist leicht frustrierend, zumal wir dadurch in der Fahrer-WM den Anschluss verloren haben», bedauert der Schweizer.

Froh ist er jedoch für seinen Arbeitgeber, dass dies nicht auf ein generelles Problem am 919 Hybrid zurückzuführen ist, sondern schlicht Pech war. Falls man sich fortan in den Diensten von Bernhard/Hartley/Webber stellen müsste, sähe dies auch Neel Jani ein: «Das könnte zur Debatte werden, falls es zur Konstellation kommt, dass dies Sinn macht. Aber wir geben die Hoffnung auf den WM-Titel nicht auf.»

Wie in Le Mans war Audi auf den Geraden der US-GP-Strecke klar schneller als Porsche. Den Fuji Speedway prägt die so-

gar längste Gerade (1,5 km) im WEC-Kalender. Gut denkbar, dass Porsche für das nach den 24h von Le Mans stark modifizierte Aeropaket eine Kompromisslösung à la Spa gesucht hat und nach Japan mitbringt, um die 8 MJ Boost für mehr Top-speed zu nutzen. Denn in den 16 Kurven, wo Downforce gefragt ist, wird der R18 e-tron quattro im Vorteil bleiben. Dessen Vorgängermodell war schon 2013 mit André Lotterer am Steuer für die bisher schnellste LMPI-Runde gut.

### Race Performance in der ALMS

Nicht nach Japan reisen wird dessen Landsmann Nick Heidfeld (Vorbereitung auf Formel E), sodass im einen der beiden Rebellion R-One nur Prost/Beche ins Lenkrad greifen. Derweil gab Nissan bekannt, mit dem GT-R LM Nismo erst 2016 wieder ins Renngeschehen einzugreifen. Aufgrund der gewonnenen Testergebnisse mit dem Fronttriebler aber deutlich besser vorbereitet.

Schon in Japan zurück ist Race Performance, allerdings nicht in der WEC. Das Schweizer LMP2-Team bestreitet die im Rahmen beginnende Asian Le Mans Series (ALMS) mit dem Ziel, den Titel und einen Startplatz für Le Mans 2016 zu holen. In Fuji sollen Lokalheld und Ex-F1-Pilot Shinji Nakano sowie KTM X-Bow-Champion Niki Leutwiler (CH) den Grundstein legen. ♦

## United Sports Car Championship Road Atlanta

## Über das Wasser gegangen

Von RENE DE BOER

Wegen Dauerregen wurde das USCC-Saisonfinale «Petit Le Mans» vorzeitig abgebrochen. Mit Porsche und BMW schlugen zwei GT-Autos die gesamte Prototypen-Elite. Porsche ist damit auch GT-Champion.

Der Wirbelsturm «Joaquín» über den Bahamas machte am Wochenende auch dem US-Rennsport zu schaffen. So war beim USCC-Saisonfinale «Petit Le Mans» in Road Atlanta war das Wetter Gesprächsthema Nummer eins. «Wir werden versuchen, das Rennen irgendwie durchzuziehen», hatte IMSA-Rennleiter Beau Barfield den Fahrern mitgeteilt. Reibungslos verlief es keineswegs: Es gab elf «Full-Course-Yellows» und eine Unterbrechung von gut einer Stunde, aber dennoch wurde viel länger gefahren, als es viele aufgrund der äußeren Bedingungen erwartet hatten. Nach fast acht der geplanten zehn Stunden wurde das Rennen für beendet erklärt, da neben dem Regen die einsetzende Dunkelheit die Sicherheit zu sehr gefährdete.

## Porsche gelingt die Sensation

Auch Mike Rockenfeller, der wie in Daytona und Sebring wieder im VisitFlorida.com-Corvette-DP fuhr, wurde Opfer der Bedingungen. Nach einem Restart kam er bereits auf der Start- und Zielgeraden von der Strecke und pflügte durchs Gras. «Zuvor war das meinem Teamkollegen Valiante bereits passiert. Ich fuhr gar nicht schnell, aber offensichtlich doch noch zu schnell», gab Rockenfeller zu. «Viele Restarts hätten aber auch gar nicht stattfinden dürfen.» Seine Teamkollegen Valiante und Westbrook kamen als Spitzenreiter in der



Sensationell mit dem GT-Auto den Gesamtsieg geholt (v.l.): Lietz, Porsche-Motorsport-Chef Dr. Frank-Steffen Walliser, Tandy, Pilet

Prototypen-Klasse nach Atlanta, mussten aber zusehen, wie die Action-Express-Fahrer João Barbosa und Christian Fittipaldi, unterstützt durch Sébastien Bourdais, die Klasse gewannen und zum zweiten Mal in Folge den Titel einführen.

Die Sensation war aber der Gesamtsieg des Porsche 911 RSR von Nick Tandy, Patrick Pilet und Richard Lietz. Nie zuvor kam beim «Petit Le Mans» ein GT-Fahrer vor den Prototypen ins Ziel. Pilet sicherte sich den GTLM-Fahrtitel, Porsche

gewann die Team- und Herstellerwertung. «Ein toller Erfolg», strahlte Pilet. Die Hauptrolle beim Sieg spielte aber wie in Le Mans Nick Tandy, der mit schnellen Rundenzeiten glänzte. «Bei meinem ersten Stint wurde mir schon klar, dass wir auch im Kampf um den Gesamtsieg mitspielen können. Das hat dann auch geklappt», so der Brite. Mit dem BMW Z4, gefahren von Lucas Luhr, Jens Klingmann und John Edwards, belegte ein weiteres GT-Auto Gesamtrang zwei. «Eigentlich

war es unser Ziel, Porsche zu schlagen, aber die fuhren heute in einer anderen Liga», so Edwards. Besonders die Michelin-Regenreifen nach 2015er-Spezifikation aus der WEC, die beim Finale erstmals in der USCC zum Einsatz kamen, funktionierten beim Porsche tadellos.

## Haase verpasst den GTD-Titel

In der PC-Klasse siegte das Team PRI-Mathiasen-Motorsport. Nach einer tollen Aufholjagd von Renger van der Zande belegte die Starworks-Mann-

schaft mit dem Wiesbadener Mirco Schultis Rang zwei. Der Titel ging an das Core-Autosport-Team mit Jon Bennett und Colin Braun. Die Dänin Christina Nielsen konnte in der GTD-Klasse ihre Titelträume ebenso wenig umsetzen wie das Audi-Duo Christopher Haase/Dion von Moltke. Letztendlich genügte den Scuderia-Corsa-Ferrari-Fahrern Bill Sweedler und Townsend Bell Platz fünf zum Titelgewinn. Der Klassensieg beim Finale ging an das Park-Place-Porsche-Team. ♦



Eines der Regenopfer: VisitFlorida-Corvette von Rockenfeller und Co. nach Dreher durchs Gras

## UNITED SPORTS CAR CHAMPIONSHIP / Resultate

Braselton, Georgia/USA: 4,088 km; Rennen über 7:51 Stunden (Zeitpunkt des Rennabbruchs); 37 Autos gestartet, 29 gewertet; Wetter/Piste: verregnet/nass.

1. Tandy/Pilet/Lietz (Porsche 911 RSR) 199 Runden (1. GTLM); 2. Edwards/Luhr/Klingmann (BMW Z4 GTE) +5,475 sec. (2. GTLM); 3. Barbosa/Fittipaldi/Bourdais (Corvette DP) +8,524 (1. P); 4. Hand/Pruett/Dixon (Riley-Ford) +8,773 (2. P); 5. Curran/Cameron/Papis (Corvette DP) +9,908 (3. P); 6. Gavin/Milner/Briscoe (Chevrolet Corvette C7.R) +11,764 (3. GTLM); 7. R. Taylor/J. Taylor/Angellelli (Corvette DP) +13,378 (4. P); 8. Auberlen/Werner/Farfus (BMW Z4 GTE) +14,446 (4. GTLM); 9. Kaffer/Fischella/Vilander (Ferrari F458 Italia) +20,840 (5. GTLM); 10. Magnussen/Garcia/Briscoe (Chevrolet Corvette C7.R) +1 Rdn. (6. GTLM); 11. Sellers/Henzler/Long (Porsche 911 RSR) +2 Rdn. (7. GTLM); 12. Westbrook/Valiante/Rockenfeller (Corvette DP) +2 Rdn. (5. P); 13. Bergmeister/Bamber/Makowiecki (Porsche 911 RSR) +3 Rdn. (8. GTLM); 14. Guasch/Kimber-Smith/Palmer (Oreca FLM09) +5 Rdn. (1. PC); 15. Van der Zande/Hedlund/Schultis (Oreca FLM09) +5 Rdn. (2. PC); 16. Drumwright/Drissi/Yount/Mowlem (Oreca FLM09) +6 Rdn. (4. PC); 17. Lindsey/Pumpelly/Snow (Porsche 911 GT America) +7 Rdn. (1. GTD); 18. Potter/Lally/Renauer (Porsche 911 GT America) +7 Rdn. (2. GTD); 19. Carter/Goossens/Lawrence (Dodge Viper GT3-R) +7 Rdn. (3. GTD)

Internet: www.imsa.com

## ADAC GT Masters Hockenheim

## Die Spannungs-Meister

Von ARNO WESTER  
und MICHAEL BRÄUTIGAM

**Sebastian Asch und Luca Ludwig haben es beim Saisonfinale des ADAC GT Masters unfreiwillig noch einmal spannend gemacht. Am Ende triumphierte aber doch das beste Fahrerduo.**

Dass die Entscheidung erst im allerletzten Rennen fallen würde, haben nur wenige erwartet. Spätestens nachdem Asch und Ludwig im Qualifying mit dem Mercedes SLS AMG GT3 des Traditionsrennstalls Zakspeed auf die Startplätze 2 und 3 gefahren waren, glaubten viele an eine Vorentscheidung. Wie schnell sich das Blatt aber wenden kann, zeigte sich wenige Meter nach dem Start. Der designierte ETCC-Gewinner Niklas Mackschin, der den verhinderten Stammfahrer Uwe Alzen an der Seite von Claudia Hürtgen vertrat, wurde nach Turn 1 von einem Konkurrenten angesprochen und war dann nur noch Passagier. Der BMW-Pilot, der tags zuvor seinen 21. Geburtstag gefeiert hatte, konnte von Glück reden, dass er im schwer beschädigten Schubert-BMW Z4 unversehrt blieb.

**Bachler früh außen vor**

Nur wenige Meter später sorgte Asch für einen weiteren Aufreger, als er ausgerechnet mit dem Schütz-Porsche von Christian Engelhart kollidierte. «Ich hatte Probleme mit dem ABS, und mir fehlten fünf bis sechs Meter. Aus meiner Sicht war es ein Rennunfall und keinesfalls Absicht», meinte Asch, dessen



Wie die Väter, so die Söhne: Meister Sebastian Asch (l.) und Luca Ludwig (2. v. r.) mit ihren alten Herren

Teamkollege Ludwig deshalb nach einem Urteil der Sportkommissare am Sonntag um drei Startplätze zurückversetzt wurde. Diese seltsame Entscheidung sorgte aus zweierlei Gründen für kontroverse Diskussionen. Zum einen, weil Ludwig als nicht Betroffener bestraft wurde, und zum anderen, weil eine Woche zuvor beim DTM-Rennen auf dem Nürburgring Titelkandidat Pascal Wehrlein eine identische Kollision mit BMW-Pilot Maxime Martin hatte – und dafür keine Strafe erhielt.

Leidtragender war in jedem Fall Engelharts Teamkollege Klaus Bachler («Für mich war das ein sehr fragwürdiges Manöver, mehr sage ich dazu nicht»), der damit keine Chan-

ce mehr im Titelkampf hatte. Weil das Rennen aufgrund der beiden Zwischenfälle abgebrochen wurde, musste Asch beim Restart tatenlos zusehen, wie der zweite Schubert-BMW, in dem der einzig verbliebene Titelrivale Dominik Baumann von Ex-DTM-Champion Bruno Spengler unterstützt wurde, auf Punktejagd ging.

Das BMW-Duo verfehlte auf P4 zwar einen Podestplatz, mit den zwölf gewonnenen Punkten war man aber trotzdem noch im Geschäft. Dafür sorgte auch ein Feuerunfall am zwischenzeitlich führenden HTP-Bentley von Luca Stolz. Deren Teamkollegen Fabian Hamprecht und Clemens Schmid sicherten sich Platz 2 vor Kelvin van der Linde/Stefan Wacker-

bauer im Audi R8 LMS ultra des Teams von Christian Abt.

**Schubert ist Team-Meister**

Den Markenkollegen von Yaco Racing, Rahel Frey und Philipp Geipel, gelang sogar der ganz große Coup. «Heute ist ein wahrer Feiertag, passend zum 25. Tag der deutschen Einheit gewinnt ein Team aus Sachsen erstmals im ADAC GT Masters», jubelte Geipel, während Frey, die eine beeindruckende Leistung mit der schnellsten Rennrunde krönte, ihr Glück kaum fassen konnte. «Das ist ja Wahnsinn», so die Ex-DTM-Pilotin, die nach dem Start umgedreht worden war und dann vom Rennabbruch profitierte.

Vor dem zweiten Rennen war klar, dass Baumann gewinnen



Samstags-Sieger: Frey/Geipel



Sonntags-Sieger: Thiim/Pepper

musste, um sich noch Hoffnungen machen zu können. In dieser Position kam der Österreicher aber auf abtrocknender Strecke und trotz P3 zu keinem Zeitpunkt. So konnten Ludwig und Asch jegliches Risiko vermeiden und das Rennen, größtenteils auf P5 liegend, kontrollieren. «Ich bin unheimlich glücklich. Heute haben wir Coolness bewiesen und nichts mehr anbrennen lassen», freute sich Asch über seinen zweiten Titelgewinn im GT Masters.

Auch beim BMW-Team Schubert wurde gefeiert: Die Mannschaft von Thorsten Schubert holte zum ersten Mal die Team-Meisterschaft im ADAC GT Masters – durch das Finalergebnis knapp vor der Zakspeed-Truppe von Peter Zakowski. ♦

**NACHGEHAKT BEI Luca Ludwig**

(26./D). Der Deutsche GT-Meister von 2010 über die Bedeutung des Titels im ADAC GT Masters, das spannende Saisonfinale und wie es für ihn nach der Meisterschaft weitergehen könnte.



Von ARNO WESTER

**?** Hast du damit gerechnet, dass es im Saisonfinale noch so spannend werden könnte? Nein, denn wir waren im Qualifying sehr gut aufgestellt und hatten mit den Startplätzen drei und zwei eine hervorragende Ausgangsposition. Ich war mir eigentlich sicher, dass wir es bereits am Samstag nach Hause fahren.

**?** Das Ausscheiden von Sebastian hast du in der Box ziemlich emotionslos auf-

genommen. Wie groß war der Schock wirklich? Ich war apathisch! Trotzdem: Ich habe in den letzten zwei, drei Jahren gelernt, Niederlagen besser zu verarbeiten und bin dabei extrem ruhig geworden. Die Enttäuschungen sind für mich nicht mehr so groß wie früher. Wenn man Erfolge hat, ist vieles zu selbstverständlich.

**?** Was bedeutet dir dieser Titelgewinn? Der Gewinn der Deutschen GT-Meisterschaft 2010 war für mich wichtig. Der Titel im ADAC GT Masters hat

wegen der enormen Leistungsdichte aber eine ganz andere Wertstellung.

**?** Wie geht es jetzt für dich weiter? Das liegt nicht in meiner Hand.

**?** Was könnte ein Ziel für dich sein? Das hängt auch davon ab, wie sich der Motorsport und generell auch der GT-Sport entwickelt. Dessen Basis und die Vielfalt bieten eine tolle Bühne und damit große Chancen – auch werkseitig.

**ADAC GT MASTERS / Resultate**

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

1. Lauf (60 Minuten + Rot-Unterbrechung, 19 Teams gestartet, 13 gewertet).

1. Frey/Geipel (Audi R8 LMS ultra) 30 Runden; 2. Schmid/Hamprecht (Bentley Continental GT3) +3,692; 3. Wackerbauer/van der Linde (Audi R8 LMS ultra) +8,040; 4. Spengler/Baumann (BMW Z4 GT3) +9,709; 5. Wirth/Keilwitz (Corvette Z06.R GT3) +10,819; 6. Dobitsch/Sandström (Audi R8 LMS ultra) +13,262; 7. Verdonck/Kechele (Ford GT GT3) +18,947; 8. Pepper/Thiim (Audi R8 LMS ultra) +23,881; 9. Gassner/Strauss (Nissan GT-R Nismo GT3) +36,973; 10. Weishaupt/Jöns (Audi R8 LMS ultra) +37,466  
Schnellste Runde: Frey, Runde 14, 1:40,757 (= 163,4 km/h)

2. Lauf (60 Minuten, 18 Teams gestartet, 14 gewertet)

1. Pepper/Thiim (Audi R8 LMS ultra) 28 Runden; 2. Verdonck/Kechele (Ford GT GT3) +1,689; 3. Spengler/Baumann (BMW Z4 GT3) +1,991; 4. Dobitsch/Sandström (Audi R8 LMS ultra) +3,094; 5. Asch/Ludwig (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +5,099; 6. Frey/Geipel (Audi R8 LMS ultra) +6,082; 7. Wackerbauer/van der Linde (Audi R8 LMS ultra) +6,966; 8. Stoll/Basseng (Audi R8 LMS ultra) +8,378; 9. Wirth/Keilwitz (Corvette Z06.R GT3) +18,093; 10. Lips/Barth (Corvette Z06.R GT3) +39,391  
Schnellste Runde: Stoll, Runde 27, 1:54,522 (= 143,8 km/h)  
Endstand (nach 16 Rennen): 1. Asch/Ludwig 199 Punkte; 3. Baumann 186; 4. Klingmann 156; 5. Bachler 150; 6. Proczyk 109; 7. Stoll/Basseng 107; 9. Keilwitz/Wirth 104; 10. Dobitsch/Sandström 102; 12. Stolz 101; 13. Frey/Geipel 92; 15. Hürtgen 91  
Internet: www.adac-gt-masters.de

## Blancpain Sprint Series Misano

## Ferrari-Heimsieg

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Der Ferrari von Marco Seefried und Norbert Siedler war in Misano eine Klasse für sich - Pole und Doppelsieg. Vanthoor bei Crash leicht verletzt.**

Als hätte der Ferrari des Rinaldi-Teams einen Heimvorteil, gab der grüne F458 das ganze Wochenende über den Takt vor. Nach der Pole im Zeittraining fuhr man auch im Quali-Rennen souverän zum Sieg. Dieser wurde jedoch überschattet von einem heftigen Crash von Laurens Vanthoor, der im Zweikampf seinen Konkurrenten traf und nach Highspeed-Abflug vehement in die Bande krachte. Die Wucht des Aufpralls schleuderte sogar den mittig verbauten Motor heraus.

Entwarnung gab es tags darauf: Nachdem erst die Runde machte, der gemeinsam mit Robin Frijns Tabellenführende habe sich den Fuß gebrochen, wurde diese Info am Sonntag auf eine Verletzung am linken Fußgelenk abgeschwächt. Am Montag (nach Redaktionsschluss) sollte entschieden werden, ob der Belgier vielleicht so-



Triumph im Hauptrennen: Norbert Siedler pilotiert den Rinaldi-Ferrari als Sieger durchs Ziel

gar kommendes Wochenende in Zandvoort an den Start gehen kann, um dort beim Finale um den Titel zu kämpfen.

## Vanthoor/Frijns noch vorne

Der Meisterschaftskampf ist durch die Nullrunde von Vanthoor/Frijns natürlich jetzt umso spannender. Vincent Abril und Maximilian Buhk, die

im HTP-Bentley mit P2 im Hauptrennen ihren Rückstand auf nur acht Zähler verkürzen konnten, sind nun ebenso voll im Titelrennen wie Seefried und Siedler, die auch am Sonntag nichts anbrennen ließen.

Am Start kam zwar kurzfristig der Lamborghini Huracán von Kujala/Bortolotti vorbei, doch die Führung holte sich Seefried

kurz darauf in einem «Alles-oder-nichts-Manöver» sehenswert zurück. Der Rückstand des deutsch-österreichischen Ferrari-Duos vor dem Abschluss-Wochenende beträgt 17 Punkte bei noch 33 verfügbaren. Sollte Vanthoor übrigens nicht fahren können, wird Frijns – mit neuem Teamkollegen – trotzdem am Start sein. ♦



Gute Titelchancen: Vincent Abril und Maximilian Buhk im Bentley



Immer noch Leader: Frijns (l.) und Vanthoor (vor dem Unfall)



## BGTS 2016

## Zweimal am Ring

Der Kalender für die sowohl Sprint- als auch Endurance-Rennen umfassende Blancpain GT Series (BGTS) umfasst 2016 auch zwei Rennen am Nürburgring. Zum mittlerweile fast traditionellen Finale der BES auf dem Eifelkurs (18.9.) kommt nächstes Jahr auch eine Sprint-Veranstaltung, die im Rahmen des Truck-GP am ersten Juli-Wochenende abgehalten wird.

Die BGTS, die weiter als Gesamt-Meisterschaft aus BES und BSS gestärkt werden soll, umfasst insgesamt zehn Rennen. Die BES fährt neben dem Nürburgring-Finale außerdem in Monza (24.4.), Silverstone (15.5.), Le Castellet (25. Juni) sowie beim Saisonhighlight, den 24h von Spa am 30./31.7.

Die Sprint-Saison startet mit einem noch zu benennenden



2016: Zweimal BGTS am Ring

Italien-Rennen am 10.4. und geht über die Stationen Brands Hatch (8.5.), Nürburgring (3.7.) und Budapest (28.8.) zum Finale nach Barcelona (2.10.).

Zudem wird nächstes Jahr eine Interkontinentale GT Challenge für Hersteller aufgelegt, zu dem neben den 24h von Spa-Francorchamps auch das 12h-Rennen von Bathurst, ein 3h-Rennen in Austin und die 12h von Sepang zählen. Der Gedanke: Hersteller sollen die lokal vertretenen Teams unterstützen und so Punkte für diese Extrawertung sammeln. ♦ MBR



BENTLEY

Wir können auch anders.

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

Bentley empfiehlt **Mobil 1**

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



## NACHRICHTEN

## BMW bringt 2016 den M6 an den Start

**USCC/WTSCC** Im Rahmen des Finales in Road Atlanta (siehe S. 11) wurden die avisierten LMP2-Regularien wie erwartet verkündet. Etwas bekannt zu geben hatte auch BMW – nämlich, dass man das Werksengagement 2016 weiterführen wird. Dafür wird ein GTE-Ableger des BMW M6 GT3 für die GTLM-Klasse aufgelegt. Corvette Racing gab die Vertragsverlängerung mit den Werksfahrern Magnussen, Gavin, Garcia und Milner bekannt. Von Porsche wird die Ankündigung eines werksseitigen Verbleibs in der Serie in Kürze erwartet.

## Kamm-Serie durch Regen beendet

**STT H&R Cup** Im Samstagslauf von Hockenheim sicherte sich Edy Kamm (Audi A4 DTM) seinen siebten Sieg in Folge im badischen Motodrom. Dahinter Jürgen Bender (Corvette) und Ulrich Becker (Porsche). Im Regen des Sonntags bekam Kamm Sichtprobleme und musste aufgeben. Sieger wurde Sven Fisch (Koppehel), erneut vor Bender und Becker. In Division 2 teilten sich Jürgen Gerspacher (Seat) und Toni Büeler (VW) die Siege. Alter und neuer Meister ist Christian Frank (Porsche), der in Hockenheim zwei weitere Klassensiege einfuhr.

## McLaren-Duo steht kurz vor Titelgewinn

**Int. GT Open** Álvaro Parente und Miguel Ramos (McLaren) sowie Ezequiel Pérez-Compagnon und Raffaele Giammaria (Ferrari) hießen die Laufsieger im Autodromo di Monza. Mit dem Erfolg in Italien sind Parente/Ramos mit 35 Punkten Vorsprung nun auch die großen Titelfavoriten vor dem Saisonfinale in Barcelona Ende des Monats.

## BMW-Fahrer sichern sich die EM-Krone

**GT4-EM** Marcus Clutton/Jordan Witt (Chevron) und Pavel Lefterov (Lotus) haben die Gesamtsiege in Misano geholt. Peter Ebner und Sascha Halek (KTM) holten einen Klassensieg. Meister der Pro-Klasse wurden Jelle Beelen und Marcel Nooren (BMW), der Am-Meister stand mit Daniel Uckermann (KTM) schon fest. ♦ RDB/MBR

## DTM

## Turbos erst später?

Von ARNO WESTER

**Was MSA bereits im letzten Heft exklusiv gemeldet hat, wurde nun auch von DTM-Chef Hans Werner Aufrecht offiziell bestätigt: Das erst im Mai dieses Jahres verabschiedete neue Motoren-Reglement ab 2017 wird verschoben.**

Dabei hatte das «Class One» Steering Committee, bestehend aus Vertretern der japanischen GTA, der amerikanischen IMSA und der DTM-Dachorganisation ITR die Vierzylinder-Turbomotoren mit zwei Litern Hubraum bei einem Treffen am 18. Mai in Nürburg erst abgesegnet. Bei einem Vorstandstreffen auf der IAA in Frankfurt wurde diese Entscheidung aber wieder gekippt – angeblich, weil auf der DTM ein gewaltiger Kostendruck lastet!

«Wir sind immer im Dialog mit den anderen Herstellern, um die Serie attraktiv zu gestalten, dabei stellen wir auch getroffene Entscheidungen auf den Prüfstand. Dies betrifft unter anderem auch den Motor als zentralen Bestandteil des technischen Reglements. Allerdings sind noch keine finalen Entscheidungen getroffen worden», erklärte Ulrich Fritz, DTM-Teamchef von Mercedes-AMG, auf MSA-Nachfrage. Davon war in einer



Müssen vielleicht länger auf Turbo-Power warten: Die DTM-Autos von BMW, Audi und Mercedes

Pressemitteilung der DTM am 20. Mai keine Rede.

## Mercedes bekennt sich zur DTM

Konkreter wird Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff: «Wir sind der Meinung, dass sich der Unterhaltungswert der DTM nicht maßgeblich verändert durch die Einführung eines neuen Motors, die Kosten aber sehr wohl. Deshalb versuchen wir, zusammen mit den beiden anderen Herstellern Alternativen darzustellen. Wir haben nicht die Absicht, die Turbo-Idee zu verändern, höchstens zu verschieben.»

Nach MSA-Informationen um zwei Jahre! Welche Motoren ab 2017 nun zum Einsatz kommen, steht angeblich noch nicht fest.

Von einem in den Medien kolportierten DTM-Ausstieg will Wolff aber nichts wissen: «Ganz im Gegenteil, Mercedes will dabei bleiben. Und dafür entwickeln wir mit den beiden anderen Herstellern (Audi und BMW) neue Visionen.»

Auch Audi-DTM-Leiter Dieter Gass, der zuletzt am Nürburgring wegen der Mercedes-Schützenhilfe für Titelaspirant Pascal Wehrlein mit einem möglichen Rückzug aus der

DTM konfrontiert wurde, stellte nun im «Donaukurier» klar: «Das Thema Ausstieg kam nicht von mir. Ich habe es nicht angesprochen. Grundsätzlich ist es so: Das Motorsport-Programm wird bei Audi zum Ende des Jahres beschlossen, und dem kann ich natürlich in keiner Weise vorgreifen. Das läuft bei uns auf Vorstandsebene. Ich habe einen gewissen Einfluss darauf, aber ich kann keinen Vorgriff machen, wie das Motorsport-Programm (das am 28. November bekannt gegeben wird, d. Red.) von Audi im kommenden Jahr aussieht.» ♦

## Truck-EM Jarama

## Kiss ist schon durch



Podium im ersten Hauptrennen (v.l.): Albacete, Sieger Kiss, Hahn

**Vorjahres-Europameister Norbert Kiss (MAN) hat in Jarama vorzeitig seine Titelverteidigung klargemacht. Laufsieg für Hahn.**

Dominanter kann man kaum Champion werden als Kiss, der auch in Jarama beide Hauptrennen gewinnen konnte. Bereits nach seinem Triumph im Samstags-Hauptlauf war der Titel unter Dach und Fach.

Spannung pur herrscht dagegen zwischen dem dreifachen

Europameister Jochen Hahn (MAN) und Adam Lacko (Freightliner), die in Spanien jeweils einen der Sprintläufe gewinnen konnten und jetzt nur um einen Punkt getrennt auf P2 und 3 der Tabelle liegen. Die Entscheidung fällt kommendes Wochenende in Le Mans.

Stark trumpften in Jarama übrigens auch die Damen im EM-Feld auf: Sowohl Steffi Halm als auch Ellen Lohr (beide MAN) führen in allen vier Rennläufen in die Top 10. ♦ MBR

## DTC/Procar Spa

## Glatzel letzter Meister

**Ralf Glatzel (Ford) sicherte sich den letzten Fahrer-Titel in der Division 2. Siege beim Finale für Lestrup (Mini) und Hammel (Ford).**

Die Entscheidung um den Titel der Division 2 fiel schon im ersten Durchgang. Zwar musste Glatzel eine Durchfahrtsstrafe antreten, gleichzeitig fiel Rivale Andreas Rinke (Citroën) aber nach einer Kollision aus. Weil Glatzel trotz Strafe wieder durchs Feld fuhr und gewann, war ihm der Titel sicher. Am Sonntag setzte er sich abermals durch und siegte knapp vor dem

bestens aufgelegten Kevin Hilgenhövel (Peugeot).

## Hammel mit Abschluss-Sieg

In Division 1 zeigte sich Heiko Hammel (Ford) auf Augenhöhe mit Meister Fredrik Lestrup, musste nach Pole aber in Rennen 1 mit Turboschaden in der letzten Runde aufgeben. Am Sonntag fiel dann Lestrup aus, und Hammel siegte, womit er noch Vizemeister wurde.

In Division 3 ging der Vizetitel an Dirk Lauth. Einmal mehr war aber der längst feststehende Meister Steve Kirsch nicht zu stoppen: Doppelsieg. ♦ MBR



Sieg und D1-Vize: Hammel



Division-2-Meister: Glatzel

## Tourenwagen-WM

## Volvo schürt Neugier

von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Zum möglichen Einstieg von Volvo in die Tourenwagen-WM (WTCC) könnte es nächste Woche – endlich – eine offizielle Ankündigung geben. Das zumindest verspricht ein Teaser-Video.**

Kurze Rückblende: Nachdem im Juli Polestar-Chef Christian Dahl seine Firma an Volvo verkauft hatte, war schon vieles geredet worden. Tatsächlich lag eine Ankündigung in der Luft, ehe es wieder still wurde. Das Polestar-Rennteam «Cyan Racing» hat vergangene Woche ein Teaser-Video veröffentlicht, das schemenhaft ein Rennfahrzeug zeigt. Und einige Bauteile daran erinnern stark an die aktuellen TCI-Renner.

## Polestar schon WTCC-erfahren

Verbunden mit dem Video, das am Dienstag (29.9.) gezeigt wurde, die Nachricht: Two weeks



Volvo mit der STCC-Version des S60: Kommt bald der S60 TCI?

left – noch zwei Wochen. Kommt also Anfang nächster Woche tatsächlich die Ankündigung des WTCC-Einstiegs?

Die Zeit wäre zumindest reif. In der heimischen STCC steht man fast ohne Gegner da und kann durch die Silhouettenfahrzeuge von Solution F wieso auch immer einen begrenzten Werbeeffect erzielen. In der

V8 Supercars in Australien hat man zwar von Zeit zu Zeit Erfolg, doch der schwappt dann kaum einmal rüber nach Europa respektive Skandinavien.

Dass es das Dahl-Team auch in der WTCC kann, hat man bereits bewiesen. Nach zuvorigen einzelnen Starts absolvierte man mit Robert Dahlgren die gesamte Saison 2011 – mit viel-

versprechenden Resultaten. Immer wieder verschobene Ankündigungen verliefen sich im Sande. Ende 2013 durfte immerhin Thed Björk noch einen Gaststart machen – als Belohnung für den STCC-Titel.

## Auch Kia vorm Einstieg?

Man darf gespannt sein, was da nächste Woche verkündet wird. Möglicherweise wird man einen S60 in TCI-Spezifikation vorstellen, der schon 2016 als fünftes Modell neben den aktuellen Citroën C-Elysée, Honda Civic, Lada Granta und Chevrolet RML Cruze fahren könnte.

Auch aus Korea gibt es derzeit positive Zeichen in Richtung WTCC. Wie MSA aus gut informierten Kreisen erfahren hat, soll eine Bekanntgabe von Kia hinsichtlich der WTCC auch nicht mehr in allzu weiter Ferne liegen. Den Motor würde man dann aus dem Rallye-WM-Auto von Konzernschwester Hyundai übernehmen. ♦

## NASCAR Dover

## Harvick drin, «JJ» raus

von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Kevin Harvick schaffte mit einem dominanten Sieg in Dover doch noch den Einzug in die zweite Chaserunde. Jimmie Johnson dafür bereits raus!**

Das für den Freitag angesetzte Qualifikationstraining fiel ins Wasser, wodurch Tabellenführer Matt Kenseth die Pole-Position am Sonntag einnehmen durfte. Nach anfänglicher Führung des Gibbs-Toyota-Piloten hatte sich aber schon bald Kevin Harvick in die Spitzengruppe und dann auch bis auf Platz 1 vorgearbeitet.

Der amtierende Champion musste nach dem Crash in Chicago und dem verzockten Spritpoker in Loudon gewinnen, um in die zweite Chaserunde, die «Contender Round», zu kommen. Und tat das in erdrückend dominanter Manier. 355 von 400 Runden führte der Stewart/Haas-Pilot das Feld an.

Trotz drittletztem Platz in den Punkten bleibt Harvick somit in den Playoffs. Raus sind dagegen nach der Challenger Round bereits Clint Bowyer, Paul Menard, Jamie McMurray sowie Hendrick-Pilot Jimmie Johnson. McMurray zog bei Punktgleichheit gegenüber Dale Earnhardt

Jr. den Kürzeren, weil «Junior» mit P3 in Dover das bessere Einzelergebnis gelang.

«JJ» musste seine Jagd nach dem siebten Cup-Titel aufgrund von Bremsproblemen, die zu Beginn des zweiten Rennviertels eine lange Reparatur mit sich brachten, vorzeitig begraben. Vorher musste er schon zur Pitstop-Penalty.

## Bowyer folgt auf Stewart

Abgesehen vom sportlichen Geschehen und dem Weiterkommen in die nächste Chaserunde war in Dover auch der Rücktritt von Tony Stewart großes Gesprächsthema. Der dreifache Cup-Champion kündigte an, dass die kommende Saison seine letzte wird, und er sich danach auf seine Aufgaben als Teammanager konzentrieren möchte.

Einen Nachfolger gibt es aber bereits: Clint Bowyer. Der Noch-Waltrip-Pilot wird dabei im kommenden Jahr beim HScott-Team «geparkt» – wie Stewart/Haas ein Hendrick-Kundenteam. Bowyer kann sich also schon mal an das Material gewöhnen. Ob er dabei einen der aktuellen HScott-Fahrer Justin Allgaier oder Michael Annett ersetzt, oder es sogar einen dritten Vollzeit-Entry geben wird, ist noch nicht geklärt. ♦



Die Dover-Männer: Sieger Harvick (4) und Pole-Mann Kenseth

## NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Dover/Delaware (USA): 400 Rdn. à 1,609 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.  
1. Kevin Harvick (Chevrolet); 2. Kyle Busch (Toyota); 3. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 4. Jamie McMurray (Chevrolet); 5. Aric Almirola (Ford); 6. Casey Mears (Chevrolet); 7. Matt Kenseth (Toyota); 8. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 9. Kyle Larson (Chevrolet); 10. Joey Logano (Ford); 11. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 12. Jeff Gordon (Chevrolet); 13. Greg Biffle (Ford); 14. Clint Bowyer (Toyota); 15. Carl Edwards (Toyota); 16. Brad Keselowski (Ford); 17. Kurt Busch (Chevrolet); 18. Denny Hamlin (Toyota); 19. Ryan Newman (Chevrolet); 20. Sam Hornish Jr. (Ford); 21. Danica Patrick (Chevrolet); 22. David Ragan (Toyota); 23. Austin Dillon (Chevrolet); 24. Casey Mears (Chevrolet); 25. Paul Menard (Chevrolet); 26. Tony Stewart (Chevrolet); 27. Justin Allgaier (Chevrolet); 28. Cole Whitt (Chevrolet); 29. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 30. David Gilliland (Ford).  
Stand nach 29 von 36 Rennen: 1. Kenseth 3000 Punkte; 2. Logano 3000; 3. Hamlin 2000; 4. Edwards 3000; 5. Truex Jr. 3000; 6. Kurt Busch 3000; 7. Gordon 3000; 8. Keselowski 3000; 9. Kyle Busch 3000; 10. Newman 3000; 11. Earnhardt Jr. 3000; 12. Harvick 3000; 13. McMurray 2098; 14. Johnson 2086; 15. Menard 2075; 16. Bowyer 2048  
Nächstes Rennen: 10. Oktober, Charlotte/North Carolina (USA)  
Internet: www.nascar.com

## NACHRICHTEN

## Porsche: Neuer GT3 R auf der Nordschleife

VLN Porsche wird beim 9. Lauf (17. Oktober) erstmals einen neuen 911 GT3 R ins Rennen schicken. Einsatzteam ist Manthey Racing. Der neue GT3-Renner auf 991-Basis wird jedoch noch mit dem herkömmlichen Motor unterwegs sein und nicht, wie beim finalen GT3 R, mit einem Direkteinspritzer.

## Hunt und Lauda 2016 Teamkollegen

NASCAR Euroserie Am Rande des Finalwochenendes in Zolder wurde das namhafte Fahrer-Lineup des DFI-Teams für 2016 bekannt: Mathias Lauda und Freddie Hunt bilden ein prominentes Team. Sportlich bot das Finale auch einiges: Trotz eines Doppelsieges von Alon Day wurde Ander Vilarino zum dritten Mal in Folge Elite-1-Meister. Was Day nicht gelang, schaffte Gianmaria Ercoli in der Elite 2: Mit einem Doppelerfolg fing er Philipp Lietz noch ab und krönte sich dort zum Champion.

## Doppelsieg Calcum, Meistertitel Eberle

Renault Clio Cup In beiden Rennen beim Finale von Hockenheim hieß der Sieger Dino Calcum. Der Bochumer musste jedoch den Titel trotzdem abgeben. Der Schweizer Pascal Eberle ist neuer Meister und wird 2016 vermutlich in die ADAC TCR Germany aufsteigen.

## Punktgleichstand vor dem großen Finale

Seat Leon Eurocup In Monza gewannen Thibaut Mourgues und Pol Rosell. Vor dem Final-Event sind Titelverteidiger Rosell und Stian Paulsen punktgleich. Während Mario Dablander diesmal punktlös blieb, holte Jürgen Schmarl mit P7 im zweiten Lauf sein bestes Saisonergebnis.

## Grossmann schon vorzeitig Titelträger

Ferrari Challenge Beim «Halbfinale» in Valencia gab es zwei Doppelsieger: In der Trofeo Pirelli gewann der Deutsche Björn Grossmann doppelt, womit er sich schon vor dem Weltfinale den Titel gesichert hat. Zweimal Triumphantor in der Coppa Shell war Jacques Duyver. ♦ MBR

## VLN 8. Lauf

# Triumph der Zwillinge

Von MARTIN BERRANG

Es sah lange nach einem Sieg des neuen Mercedes-AMG GT3 aus. Wegen eines Gelbvergehens in der Schlussphase gab es aber eine Zeitstrafe für den neuen Schwaben-Renner, die den Zwillingen Marc und Dennis Busch im privaten Audi R8 LMS ultra dann den Sieg bescherte.

Im Zeittraining stellte Thomas Jäger den AMG GT3 mit einer Zeit von 8:01,881 min auf die Pole und drehte dabei die schnellste in diesem Jahr gefahrene Runde auf der bekanntermaßen mit zahlreichen Geschwindigkeitsbegrenzungen versehenen Nord-schleife. Rechnet man diese ab, würde somit eine Zeit unter 7:50 dabei herauskommen! Dahinter ging es nicht wesentlich langsamer zu, denn die ersten sechs Autos waren gerade einmal vier Sekunden auseinander. Zurückzuführen ist diese Entwicklung insbesondere auf die ständig verbesserten Reifen. Wo soll das hinführen, wenn ab nächstem Jahr die dann «geglättete» Nordschleife wieder ohne Limits gefahren werden kann? Nach dem Unfall beim ersten Lauf sollten die Rundenzeiten ja ursprünglich wieder nach oben gehen.

## Verwirrung durch Zeitstrafe

Nach einer kurzen Gegenwehr von Hubert Haupt im Black-Falcon-SLS setzte sich Jan Seyffarth im GT leicht ab. So eng wie im Zeittraining ging es auch im Rennen zu: Der Frikadelli-Porsche, der Haribo-SLS, der Car-Collection-SLS und der Walkenhorst-Z4 stritten munter um die Plätze. Statt dahinter festzuhängen, entschied man sich beim später siegreichen Twin-Busch-Team dazu, den ersten Stopp bereits nach drei Runden einzulegen, um danach in aller Ruhe freie Runden drehen zu können. Eine Entscheidung, die sich letztlich als goldrichtig herausstellen sollte.

Bedingt durch völlig unterschiedliche Tank-Strategien gab es zahlreiche Führungswechsel. Nach der 24. Runde kämpften der führende Twin-Busch-Audi, der neue GT von Jäger, Seyffarth und Yelmer Buurman sowie der Black-Falcon-SLS von Haupt, Abdulaziz Al-Faisal, Adam Christodoulou und Manuel Metzger innerhalb weniger Sekunden um den Sieg. Schlusspilot Buurman schnappte sich am Ende der

Start-Ziel-Geraden den führenden Audi. Jedoch wurde kurz darauf eine 80-sekündige Zeitstrafe wegen eines Gelbvergehens gegen den GT verhängt, sodass es Dennis Busch dann natürlich nicht mehr so ganz eilig hatte. Zwei Runden später rollte der Black-Falcon-SLS mit Problemen am Antrieb im Bereich Wehrseifen aus.

Mit der verhängten Zeitstrafe im laufenden Rennen wurde es dann allerdings ziemlich kompliziert: Zunächst hatte man dem auf der Strecke führenden GT die 80 Sekunden zugerechnet. Dadurch hätte man eigentlich den führenden Busch-Audi als Erstes abwinken müssen, während der GT eine weitere Runde hätte drehen können und dann natürlich – aufgrund einer Runde mehr – trotzdem gewonnen hätte! Also wurde die Zeitstrafe wieder rausgenommen, um sie erst nach der Zieldurchfahrt zuzuschlagen. Somit siegten die Busch-Twins und sicherten sich den zweiten VLN-Erfolg und zudem den 15. Triumph für den Audi R8 LMS in der VLN. Während die Bensheimer damals den ersten und einzigen Kumho-Sieg geholt hatten, vertrauten sie diesmal auf Michelin. Trotz Zeitstrafe und mit einem hauchdünnen Vorsprung von 0,7 ging P2 an den neuen GT – vor dem Walkenhorst-BMW Z4 von Felipe Fernandes Laser, Jesse Krohn und Michela Cerruti.

men, um sie erst nach der Zieldurchfahrt zuzuschlagen. Somit siegten die Busch-Twins und sicherten sich den zweiten VLN-Erfolg und zudem den 15. Triumph für den Audi R8 LMS in der VLN. Während die Bensheimer damals den ersten und einzigen Kumho-Sieg geholt hatten, vertrauten sie diesmal auf Michelin. Trotz Zeitstrafe und mit einem hauchdünnen Vorsprung von 0,7 ging P2 an den neuen GT – vor dem Walkenhorst-BMW Z4 von Felipe Fernandes Laser, Jesse Krohn und Michela Cerruti.

## Klassensiege der Titelanwärter

Die Top-Meisterschaftsfavoriten hatten beide gepatzt. Dirk und Tim Groneck holten sich im Renault Clio ihren siebten Klassensieg in der SP3. Souverän zeigte sich auch Stefan van Campenhoudt. Der Belgier sicherte sich den sechsten Klassensieg im BMW 325i von Schirmer und ist selbst ohne Einrechnung von Streichresultaten den noch führenden Groneck-Brüdern in der Tabelle wieder ein Stückchen näher gerückt. Für das Team Schirmer sollte das allerdings nicht der einzige Erfolg an diesem Tag bleiben. Nach viel Pech in diesem Jahr klappte es diesmal für Robin Strycek und Moritz Oestreich, die sich den Sieg im Opel Astra Cup im Schirmer-Auto erkämpfen konnten.

Wiederholungstäter gab es auch in BMW 235i Cup, wo Michele di Martino und Moritz Oberheim bereits den dritten Sieg für TKS Motorsport einfahren konnten. ♦



Zweiter VLN-Gesamtsieg: Busch-Zwillinge Dennis (l.) und Marc



Der siegreiche Twin-Busch-R8



SP6-Sieger: Proport-Cayman



Cup1-Sieg: Oestreich/Strycek



V5: Thiemann/Müller/Riemer

## VLN / Resultate

55. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen/D (24,369 km): 3.10.2015, 8. Lauf VLN-Langstreckenmeisterschaft; 28 Runden (= 682,332 km); 151 Teams gestartet, 117 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken.

1. M. Busch/D. Busch (Audi R8 LMS ultra) in 4:03:37,377 h (= 167,970 km/h); 2. Jäger/Seyffarth/Buurman (Mercedes-AMG GT3) +1:00,480; 3. Cerruti/Krohn/Laser (BMW Z4 GT3) +1:01,159; 4. Alzen/Stursberg (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +1:20,367; 5. Abbelen/Schmitz/Huisman (Porsche 911 GT3 R) +2:10,726; 6. Heyer/Arnold/Scheerbarth (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +4:45,930; 7. Weiss/Kainz/Krumbach (Porsche 911 GT3 RSR) +4:46,981; 8. Breuer/Christensen/Cairolì (Porsche 911 GT3 Cup MR) +4:53,213; 9. Eng/«Gerwin» (Porsche 911 GT3 Cup) +6:17,394; 10. Osieka/Jans (Porsche 911 GT3 Cup) +6:37,743

**Klassensieger CUP1:** Oestreich/R. Strycek (Opel Astra OPC); **CUP2:** Osieka/Jans (Porsche 911 GT3 Cup); **CUP4:** Hoffmeister/Wrabelz (Toyota GT86); **CUP5:** Di Martino/Oberheim (BMW M235i Cup); **H2:** Beckmann/Hass/V. Strycek (Opel Manta); **H3:** Dose/Quante/Wenzel (BMW 325i Coupé); **H4:** Bleul/Knechtges/Nell (Porsche 911 GT3 Cup); **SP10:** Hahn/Schicht/Duwe (Aston Martin Vantage V8); **SP21:** Schumacher/Berg (Peugeot RCZ); **SP3:** T. Groneck/D. Groneck (Renault Clio); **SP31:** «Tiger»/Schmid/Wieninger (Audi TT RS2); **SP5:** Langels/Arndt (BMW Z4 Coupé); **SP6:** Carlsson/Koll/Koch (Porsche Cayman); **SP7:** Breuer/Cairolì/Christensen (Porsche 911 GT3 Cup MR); **SP8:** Kleen/Völker (Lexus RCF); **SP8:** Vetter/Gass (BMW E82); **SP9:** M. Busch/D. Busch (Audi R8 LMS ultra); **SP ATG:** Gatterer (BMW 540); **SP Pro:** Weiss/Krumbach/Kainz (Porsche 911 GT3 RSR); **SP X:** Jäger/Seyffarth/Buurman (Mercedes-AMG GT3); **V3:** Kuhlmann/Neugebauer/Giesbrecht (Honda Civic Type R); **V4:** Van Campenhoudt (BMW 325i); **V5:** Thiemann/Müller/Riemer (BMW E36); **V6:** Karch/Jacoma (Porsche Cayman S); **VT2:** Wiesner/Erpenbach (Renault Mégane)

**Schnellste Runde:** Jäger/Seyffarth/Buurman in 8:07,507 min (= 180,038 km/h)  
**Stand nach 8 von 10 Rennen:** 1. Groneck/Groneck 65,68 Punkte; 3. Van Campenhoudt 65,24; 4. Hoffmeister/Wrabelz 64,50; 6. Menzel 62,09; 7. Schmid 60,30; 8. Schall 59,98; 9. Wüsthoff 55,43; 10. Hennerici 53,55; 11. Jäger 53,20; 12. Oberheim/Di Martino 53,23  
**Nächstes Rennen:** 17. Oktober, Rowe DMV 250-Meilen-Rennen  
 Internet: www.vln.de

## TCR

## TCR auch am Ring

Rund ein halbes Jahr nach der Premiere der TCR International Series Ende März im Rahmen des FI-Rennens in Sepang hat das vom früheren WTCC-Chef Marcello Lotti entwickelte Konzept mit seriennahen Zweiliter-Tourenwagen auch die Verantwortlichen des ADAC überzeugt.

Die neue ADAC TCR Germany wird wie berichtet ab 2016 vom ADAC und dem Team Engstler Motorsport im Rahmen des ADAC GT Masters ausgetragen. Geplant sind sechs Events mit je zwei Sprintrennen.

«Die ADAC TCR Germany schließt eine Lücke im deutschen Tourenwagensport. Sie ermöglicht Motorsport zu vertretbaren Kosten (der Anschaffungspreis eines TCR-Tourenwagens soll rund 100.000 Euro betragen) und ist für das ADAC GT Masters und die ADAC Formel 4 eine optimale Ergänzung», meint ADAC Sportpräsident Hermann Tomczyk.

## TCR-Klasse auch in der VLN?

Für die Zweiliter-Tourenwagen von z.B. Alfa Romeo, Audi, Ford, Honda, Opel, Seat, Subaru und Volkswagen mit einer Motorleistung (Turbo) von rund 320 PS hat zudem der ADAC Nordrhein eine eigenständige TCR-Klasse ausgeschrieben. Damit können interessierte Piloten und Teams auch an der 24h-Qualifikation (16./17.) sowie am 24h-Rennen Nürburgring (28./29.5.2016) teilnehmen. Nach MSA-Informationen beschäftigt sich auch die VLN, die immer ein offenes Ohr für geschlossene Klassen und Markenpokale hat, mit der TCR.

Viele VLN-Teams haben bereits ihr Interesse bekundet, ein solches Fahrzeug in ihren Fuhrpark aufzunehmen. So testete das Team Mathol Racing am vergangenen Samstag erfolgreich (P3) einen Seat Leon. Eine eigenständige TCR-Klasse dürfte auch für die VLN eine Bereicherung sein. ♦ AW



Begrüßt die TCR: H. Tomczyk

Der erste Finne seit Markku Alén, der den Asphaltklassiker auf Korsika gewinnt: Latvala auf dem Weg zu Saisonsieg 3



Frankreich

# Tour der Leiden

Von REINER KUHN und  
MICHAEL HEIMRICH

**Die Rückkehr der Rallye-WM nach Korsika wurde zur epischen Schlacht zwischen Mensch und Natur. Ganz so, wie es sich ein Promoter eigentlich vorstellt. Trotzdem war dieser nicht glücklich. Dabei bot die «Tour de Corse» einen sportlichen Verlauf, der sich wohltuend vom sonstigen Einheitsbrei absetzte.**

Die Meteorologen hatten es vorausgesehen. Im Himmel braute sich ein Medicane zusammen, die Mittelmeer-Ausgabe eines Hurrikans, die für sintflutartige Regenfälle sorgt. Auf Korsika kennt man sich mit diesem Wetterphänomen aus und traf ent-

sprechende Vorkehrungen. Aber der Rallye-WM-Tross bekam am Donnerstag und vor allem Freitag zu spüren, wie wirklich heftige Niederschläge über das Land ziehen. Kleine Bäche wurden zu reißenden Flüssen. Der Servicepark, der in seiner trockenen Variante eher an ein Dakar-Biwak erinnerte, verwandelte sich in eine knöcheltiefe Matschlandschaft. Auf den Prüfungen hinterließen herausgespülte Geröllmassen beeindruckende Bilder, die Altgediente an die härtesten Ausgaben der Safari-Rallye erinnerten.

Es kam, wie es kommen musste: Die zweite Prüfung wurde wegen Unpassierbarkeit abgesagt. An sich kein Problem, doch die Korsen hatten einen Zeitplan ausgeheckt, der nur neun Wertungsabschnitte um-

fasste. Warnungen vor möglichen Absagen hatte man geflissentlich überhört, schließlich hatte das Konzept von wenigen, aber dafür um so längeren Prüfungen das Wohlwollen von FIA-Präsident Jean Todt erhalten. Der Franzose ließ sich am Samstag einfliegen, um dem Spektakel beizuwohnen, schließlich geht es auch darum, die Rallye Korsika wieder dauerhaft im Kalender zu verankern. Sehr zum Unmut des Promoters, der zurück aufs Festland will und weg von Europa, um der Bezeichnung «Weltmeisterschaft» gerechter zu werden. Korsika stand auf der Kippe, ehe Todt einschritt.

## Ogiers früh geplatzter Traum

Doch nicht nur das Wetter sorgte für Schlagzeilen, auch sport-

lich gab es auf den selektiven Strecken, die sich durch eine atemberaubende Landschaft schlängeln, einiges zu erleben. Da war zum Beispiel Sébastien Ogier. Standesgemäß mit der Bestzeit in die Rallye gestartet, doch dann von einem Reifenschaden auf WP3 hart eingebremst. Ogier musste den Platten auf der Prüfung wechseln, was eine Minute kostete. Der Traum vom Sieg beim französischen WM-Lauf war vorbei. Weil Reifenschäden bei Ogier höchst selten vorkommen, vergaß der Champion in aller Hektik den Okay-Knopf zu drücken. Dieser signalisiert im Rallye-Zentrum, dass es sich um einen geplanten Stopp handelt, wenn sich das Auto plötzlich nicht mehr bewegt. Ansonsten wird die Rettungskette in Gang ge-

setzt. Entsprechend hart war die Strafe für den Fauxpas. VW musste 10 000 Euro bezahlen. In diesem Punkt des Themas Sicherheit wollten die Offiziellen offenbar ein Zeichen setzen.

Dabei gab es zu diesem Stichwort eine Menge Diskussionsbedarf auf Korsika. Gerade bei den widrigen Wetterbedingungen schimpften die Fahrer erneut über die eingeschränkte Reifenwahl oder das Verbot, die Pneu nachschneiden zu können. Als es zum Gruppenfoto mit Todt für die FIA-Kampagne «Mehr Sicherheit im Straßenverkehr» kam, nutzte Ogier die Gelegenheit und sprach den mächtigen Verbandspräsidenten direkt auf die allgemeinen Sorgen an: «Wann sprechen wir

FORTSETZUNG S. 18



Mit ihm hatte kaum jemand gerechnet: Evans führte die Rallye Frankreich an, am Ende blieb Platz 2



Bester Hyundai-Pilot: Paddon behauptete sich auf Rang 5



Dank P4: Meeke pusht Citroën



Stillstand: Ogiers Polo R WRC



Land unter: Kleine Bäche wurden zu reißenden Flüssen

## FORTSETZUNG VON S. 17

über unsere Sicherheit?» Man kann zu Ogier stehen, wie man will, aber dass er den Schneid hatte, Todt in der Öffentlichkeit auf das Thema hinzuweisen, nötigte vielen Respekt ab. WM-Managerin Michèle Mouton wollte die Diskussion schnell im Keim ersticken, doch Todt ging auf das Angebot ein und beorderte die Top-Fahrer direkt zur Diskussionsrunde ins nächste Promotionzelt.

Ogier hatte zu diesem Zeitpunkt die Rallye längst abgehakt. Ein Getriebeschaden am späten Freitagabend warf ihn aus dem Rennen, der Neustart am Samstag kostete zehn Strafminuten. Unter «ferner liefen» erreichte der Weltmeister das Ziel. Was möglich gewesen wäre, zeigte seine beeindruckende Bestzeit auf der Power-Stage. Auch Thierry Neuville hatte frühzeitig abgeschlossen. Knapp einen Kilometer nach dem Start der ersten Prüfung peilte der Hyundai-Pilot eine Brücke falsch an und krachte mit der rechten Seite seines i20 WRC gegen die kleine Mauer. Der Einschlag reichte aus, um die Aufhängung zu zerstören. Die eigentliche Nummer 1 im Hyundai-Team durfte anschließend mit ansehen, wie Kevin Abbring bis auf Platz 2 nach vorne fuhr, ehe ihn die Unerfahrenheit und dadurch falsche Setup-Einstellungen zurückwarfen. Die großartige Fahrt des Holländers endete am Sonntagmorgen allerdings neben der Strecke. Das spülte Teamkollege Hayden

Paddon, der zum ersten Mal mit einer nassen Asphaltallye Bekanntschaft machte und sich dabei gegen Dani Sordo im zweiten Werks-Hyundai behauptete, auf Rang 5. Der Spanier rupfte sich auf WP3 an einem Felsen das rechte Hinterrad auf, der Plattfuß musste auf der Strecke gewechselt werden und verhinderte, dass Sordo über den sieb-

ten Platz hinauskam: «Jetzt müssen wir in Spanien zeigen, was wir können.»

### Evans von der Leine gelassen

An die Spitze des Feldes schob sich einer, mit dem kaum jemand gerechnet hatte: Elfyn Evans gelang auf der dritten Prüfung eine so gute Zeit, die ihn ganz nach vorne brachte.

## NACHGEHAKT BEI Jean Todt

(69/F) Der FIA-Präsident über den Reiz der Rallye Korsika, einen WM-Kalender mit 14 Läufen, die Gefahr eines Herstellersausstiegs und die nächste WRC-Generation.

Von REINER KUHN

**? Wie ist Ihr Eindruck vom WM-Lauf auf Korsika?** Auch wenn ich nur fünf Kurven einer 46 Kilometer langen Prüfung sah, ich bin von der besonderen Herausforderung dieser Rallye überzeugt.

**? Was sagen Sie zum Format?** Die Zeiten ändern sich, ebenso Rallyes und ihr Layout. Schaut man auf das Resultat, sieht man, dass die Abstände zwischen den Top-Fahrern hier nicht nur ein, zwei Zehntel betragen. Der beste Fahrer kann hier also den Unterschied machen. Eine Rallye lässt sich demnach ganz unterschiedlich bewerten. Während im Elsass einige Tausend Zuschauer mehr vor Ort sind, erreicht man mit einem so spannenden Wettbewerb wie hier auf

Korsika, über Medien und soziale Netzwerke Zehn- oder eher Hunderttausende mehr Interessenten.

**? Warum stehen kommendes Jahr 14 statt 13 Rallyes auf dem Programm?** Das war der Vorschlag der Rallye-WM-Kommission, und dem hat der FIA-Weltrat entsprochen. Abgesehen von China steht hinter Korsika und Monte Carlo noch ein Fragezeichen. Ich bin aber zuversichtlich, dass der Vertrag zwischen dem WM-Promoter und den Veranstalter unterschrieben wird.

**? Wie groß ist Ihre Sorge, dass ein Hersteller aussteigen könnte?** Das ist wie beim Restaurantbesuch. Jemand schaut sich die Karte an und entscheidet, ob er reingeht oder nicht. Die Kriterien dafür

Bis zum Samstagnachmittag behauptete er sich, dann schob sich Jari-Matti Latvala vorbei. Vor dem letzten Tag trennten beide zwei Sekunden. M-Sport-Boss Malcolm Wilson ließ seinen Junior von der Leine: «Das bestmögliche Ergebnis einfahren, das ist mir und dem Team wichtiger als auf Punkte für die Hersteller-WM zu schauen.»

Doch die Motivationspritze half nicht. Latvala sicherte die Führung mit einer klaren Bestzeit am Sonntag ab. Der Finne bewältigte auch die verbleibenden Kilometer ohne erkennbare Nervosität und triumphiert: «Damit haben wir bewiesen, dass wir auch auf festem Untergrund siegfähig sind.» Latvala ist neben Markku Alén der erst zweite Finne, der den Asphaltklassiker auf Korsika gewann.

Für Evans endete der Auftritt auf Platz 2 – fast schon ein Sieg. Nach schwachen Leistungen im Sommer hatte er seinen Kritikern die richtige Antwort gegeben und setzte sich im Korsika-Finale erfolgreich gegen Andreas Mikkelsen zur Wehr. Gut dürfte sich auch Kris Meeke fühlen. Als Vierter gelang ihm zwar kein Podiumsplatz, aber seine Punkte sorgten dafür, dass Citroën in der Markenwertung wieder an Hyundai vorbeizog. In der aktuellen Phase, wo es darum geht, die Verträge für 2016 unter Dach und Fach zu bringen, hat sich der Nordire durch seine Konstanz wieder Pluspunkte verschafft. Robert Kubica hat seinen Traum vom Werkscockpit auch noch nicht aufgegeben. Der Pole führte am Freitag die Rallye zeitgleich mit Ogier an, ehe auch ihm ein Reifenschaden zum Verhängnis wurde. Mit der zweitschnellsten Zeit auf der Power-Stage hinterließ er jedoch ein Achtungszeichen auf jener Insel, die mit grandiosen Prüfungen und viel Gesprächsstoff bewies, dass sie zu Recht wieder einen Platz in der Topliga hat. ♦



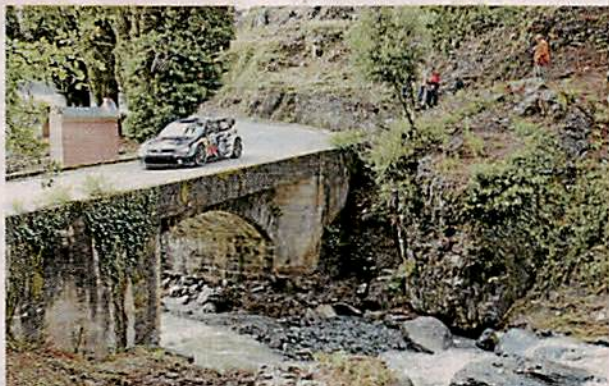
**Rallye Korsika**

# Klassiker oder von gestern?

Von REINER KUHN

**Am französischen WM-Lauf scheiden sich die Geister. Für die einen zählt die «Rallye der 10000 Kurven» zu den Klassikern. Für andere ist der WM-Lauf auf der Mittelmeerinsel nicht mehr zeitgemäß.**

Seit Gründung der Rallye-WM im Jahr 1973 bis einschließlich 2008 zählte die «Tour de Corse» zur Topliga. Dann wurde sie durch die Rallye Elsass als Frankreichs WM-Beitrag ersetzt. Doch die Organisatoren hielten den Asphaltklassiker auf der Mittelmeerinsel am Leben und eroberten das WM-Prädikat zurück – auch, weil sich ihre Rallye von anderen WM-Läufen abhebt. Dies aber zum Leidwesen des für eine moderne



Umstrittener Klassiker: Die «Tour de Corse» (im Bild Mikkelsen)

Zentralvermarktung der Topliga stehenden WM-Promoters. Endlich hat dieser nicht nur die beteiligten Hersteller, sondern auch das Gros der WM-Veranstalter von klaren Rahmenbedingungen und einheitlichem

Format überzeugt, machen die Franzosen auf Korsika mit tatkräftiger Unterstützung des nationalen Motorsportverbands FFSA aus Paris ihr eigenes Ding. Die neue Rallye Frankreich bereist wie früher weite Teile

der Insel und läuft mit Ajaccio, Bastia, Corte und Porto Vecchio gleich mehrere Übernachtungsziele an. Im Gegensatz zur Gesamtdistanz von über 1500 Kilometern steht die Anzahl der Wertungsstrecken: Über 300 WP-Kilometer verteilen sich in diesem Jahr auf nur neun (!) Prüfungen, von denen wegen des Unwetters noch zwei abgesetzt werden mussten. FIA-Präsident Jean Todt steht dennoch hinter dem Konzept seiner Landsleute und enteiert damit den WM-Promoter. Der hat es ohnehin schwer genug. Offen monieren die Rallye-Macher aus Frankreich die schlechte Arbeit des Promoters, allem voran bei der TV-Vermarktung, und sorgen in Eigenregie dafür, dass beim größten Bezahlsender des Landes alle Wertungsprüfungen live gezeigt werden.

Auch sonst ist man in Paris und auf Korsika davon überzeugt, den Erwartungen der Einheimischen und Fans zu entsprechen. Kunstgriffe gehören zum Geschäft. So zum Beispiel um das Starterfeld auf über 150 Teams und damit das seit Jahren größte bei einem WM-Lauf hochzuschrauben. Der Trick ist simpel: Die Franzosen melde ihren WM-Lauf unter den Bedingungen einer Überseerallye an, wodurch auch nationale Klassen mit nicht FIA-homologierten Fahrzeugen startberechtigt waren. Für Kritiker eine gefährliche Gratwanderung. Leistungsstarke Exoten könnten in den falschen Händen fatale Folgen haben, gerade auf solch diffizilen Asphaltspalten. Auch deshalb plädieren einige für das WM-Aus auf Korsika. ♦

**WRC2**

## Skoda-Werkspilot Lappi: Keine Freude über Platz 2

**Julien Maurin gewinnt auf Korsika vor Skoda-Werkspilot Esapekka Lappi. Armin Kremer rutscht auf einem Podiumsrang liegend im Schlusspurt von der Strecke.**

Sieben Prüfungen in drei Tagen reichen auch in der WRC2 für Kurzweil. Denn bevor der Franzose Julien Maurin (Ford Fiesta R5) mit seiner ersten Bestzeit (WP6) die Führung ausbaute, hatten zuvor jeweils die Werkspiloten von Peugeot, Pontus Tidemand und Esapekka Lappi (beide Fabia R5), sowie von Peugeot, Craig Breen (Peugeot 208 T16), je eine Prüfung für sich entschieden. Am

in Führung liegenden Maurin konnte aber nur Lappi dranhängen – mehr dann aber auch nicht.

**Kremer im Pech**

Kollege Tidemand riss sich in WP3 ein Rad ab. Nach dem Restart rutschte der Schwede am Sonntag erneut von der Piste (WP 8). Breen warf ein Reifenschaden (WP 6) so weit zurück, dass er über Rang 4 nicht hinaus kam. Pech hatte auch Armin Kremer. Der deutsche Skoda-Privatier startete als Drittplatzierter in den Sonntag und rutschte von der Strecke. «Mit harten Reifen vorne und weichen hinten hat mein Auto stark untersteuert», berichtete

der Mecklenburger. «In einer schnellen Rechtskurve musste ich einen Notausgang ansteuern.» Dort saß der Fabia R5 auf einem Erdwall auf. Weit und breit waren keine Zuschauer,

Kremer gab auf und Rang 3 ging an Toyota-Junior Eric Camilli (Ford Fiesta R5).

Trotz Platz 2 kam auch bei Lappi keine Freude auf. Verständiglich, der junge Finne ist

im Titelnkampf mit Yurii Protasov und dem auf Korsika abwesenden Tabellenführer Nasser Al-Attiyah ins Hintertreffen geraten. In Spanien muss nun der Sieg her. ♦ RK



Erste Bestzeit in WP6, dann Führung ausgebaut: Sieger Maurin



Zeit für Interviews: Kremer

## AUS DEM SERVICEPARK Von REINER KUHN

Einige Werksfahrer rieben sich verwundert die Augen. Denn zahlreiche Amateure rückten zur Streckenbesichtigung mit deutlich leistungstärkeren Mobilien aus, als sie danach im Wettbewerb einsetzten. Manch einer wechselte für die Rallye vom BMW 1er M Coupe oder Mercedes A45 AMG in einen halb so potenten R3.

«Land unter» meldete der Norden, als zum Rallyestart ein mediterranes Sturmtief über die Mittelmeerinsel tobte. Besonders spektakulär baden gingen dabei die Schotterspio-

ne von Hyundai-Junior Kevin Abbring. Just als Molly Taylor und Kevins Vater Edwin Abbring WP 2 ansteuerten, suchte sich ein Fluss einen

neuen Weg durch eine Ortschaft.

Auch Michele Mouton musste vor dem Unwetter fliehen.



Abgesoffen: Abbring's Schottersplone in Not

Von der Terrasse ihres Hotels filmte die FIA-WM-Managerin, wie aus einem Rinnsal ein reißender Fluss wurde, dessen Fluten längst auch ihr Zimmer im untersten Stockwerk in Mitleidenschaft zogen.

Freies Campen sei auf Korsika verboten, ließ der Veranstalter wissen, und untersagte WRC-Privatier Martin Prokop die Nutzung seines Wohnmobils. «Ausgerechnet bei dem WM-Lauf, wo es am meisten Sinn machen würde», ärgerte sich der Tscheche, der inklusive Test und

Streckenbesichtigung neun (!) Hotels ansteuern musste.

Ursprünglich wollte WRC2-Pilot Yurii Protasov auf Korsika im GT3-Porsche antreten. «Leider stand kein adäquates Auto zur Verfügung», so der Ukrainer und plant den einmaligen Fahrzeugwechsel nun zur Monte. «Das könnte funktionieren», lacht er. «Hier waren die Pisten zu Beginn so rutschig, dass es egal war, ob ich im Allrad-Fiesta oder einem Hecktriebler saß.»

# MEINE RALLYE

Fahrer-Kommentare nach der Rallye Frankreich

## < Jari-Matti Latvala (1.)

«Tolles Wochenende. Wichtig war, bei diesen schwierigen Bedingungen nicht überall am Limit zu fahren. 2014 gewann ich die Rallye Frankreich im Elsass, jetzt auf Korsika – ein Traum!»



## Elfyn Evans (2.) >

«Auch wenn Andreas (Mikkelsen) am Ende nochmals richtig Druck machte: Ich konnte ihn halten und bin ziemlich glücklich. Gerade nach einer schwächeren Phase tut so ein Erfolg gut.»



## < Kris Meeke (4.)

«In Bezug auf unser Tempo war es ein nicht so tolles Wochenende. Aber um ehrlich zu sein, ist Rang 4 kein schlechtes Ergebnis. Es sind gute Punkte für die WM. Jetzt gilt es, die Konstanz zu halten.»



## Hayden Paddon (5.) >

«Keine Frage, für uns ist es noch ein langer Weg, und vor uns liegt noch einige Arbeit. Nachdem wir nach der ersten Prüfung so weit zurücklagen, fühlt sich Platz 5 großartig an.»



## < E. Lappi (14./2. WRC2)

«Wir haben wichtige WM-Zähler geholt. Mein Ziel war es aber, hier um den Sieg zu fahren. Ich muss zugeben, dass ich dafür einfach zu langsam war. In Spanien geht es jetzt um alles.»



## F. Delecour (19./1. R-GT) >

«Es gibt wahrlich Einfacheres, als auf Korsika einen GT3-Porsche zu fahren. Dennoch bin ich glücklich, denn ich denke, mit diesem Sieg habe ich nun auch die FIA-RGT-Serie gewonnen.»



## Experten-Urteil

Reiner Kuhn

Sonderkorrespondent



Fahrer der Rallye

### Jari-Matti Latvala

So cool und abgeklärt hat man den 30-jährigen Finnen selten gesehen. Trotz Crash beim Vorbereitungstest und 22-Sekunden-Rückstand nach zwei absolvierten Prüfungen blieb der Blondschof gelassen und wartete auf seine Chance. Sein dritter Saisonsieg und 15. insgesamt ist auch sonst ein ganz besonderer. Nicht nur, dass Latvala im Vorjahr die Rallye Frankreich im Elsass gewann. Nach Markku Alen (1983 und 1984) ist er der erst zweite Finne, dem auf der Mittelmeerinsel ein Sieg gelang.



Heimlicher Gewinner

### Elfyn Evans

Sein erster Podiumsplatz im Frühjahr in Argentinien schien in Vergessenheit zu geraten, da legt der Ford-Youngster im Dienst von M-Sport bei ähnlich kniffligem, aber gänzlich anderem Untergrund vehement nach. Mindestens ebenso beeindruckend wie sich der Waliser bei seinem 41. WM-Start zwischenzeitlich vor der Werkskonkurrenz von Citroën, Hyundai und Volkswagen an die Spitze setzte, verteidigte er gegen die anstürmenden Kollegen seine Position. Routinier Jari-Matti Latvala musste er ziehen lassen. Aber diesmal ist der Zweite nicht der erste Verlierer.



Heimlicher Verlierer

### Thierry Neuville

Ausgerechnet die Nummer 1 im Hyundai-Fahrerkader kommt aus dem Leistungsloch nicht raus. Nach einem öffentlichen Rüffel seitens der Teamleitung schmolte der Belgier und sprach von zwischenzeitlich fehlender Motivation. Ab sofort wolle er aber wieder voll angreifen. Ein Schuss in den Ofen: Nach nur wenigen Metern setzte er seinen Werkswagen gegen ein Brückengeländer. Schlimmer noch: Auch nach seinem Restart waren mindestens zwei seiner drei Teamkollegen schneller. Autsch! ♦



Höhepunkte der Rallye

1. Tag: Thierry Neuville (Hyundai) mit Aufhängungsschaden (WP1); WP2 wird wegen Überflutung abgesagt; Sébastien Ogier (VW) erst mit Reifen- und dann Getriebeschaden (WP3).  
2. Tag: WP4 wird wegen Überflutung und Steinschlag abgesagt; Robert Kubica (Ford) fällt nach zwei Felgenschäden aus (WP5).  
3. Tag: Armin Kremer (Skoda) bleibt nach einem Ausrutscher auf einem Erdwall hängen (WP 7); Kevin Abbring (Hyundai) segelt von der Strecke (WP8); Ogier gewinnt die Power-Stage vor Kubica und seinem VW-Teamkollegen Jari-Matti Latvala, der nach 2014 erneut beim französischen WM-Lauf triumphiert (WP9).

## PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

Shakedown

Shakedown (4,62 km): 1. Kubica in 2:19,0 min (= 87,89 km/h); 2. Meeke +0,8 sec; 3. Latvala +1,3; 4. Ogier +1,6; 5. Sordo +2,1; 6. Östberg +2,4; 7. Abbring +2,4.

1. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Ogier; 2. Latvala; 3. Mikkelsen; 4. Östberg; 5. Neuville; 6. Meeke; 7. Evans; 8. Tänak; 9. Paddon; 10. Sordo; 11. Prokop; 12. Kubica; 13. Lefebvre; 14. Bertelli; 15. Abbring; 16. Bouffier; 17. Sarrazin  
WP 1 (29,12 km): 1. Kubica in 19:44,0 min (= 88,54 km/h); 2. Ogier, +0,0 sec; 3. Latvala +5,8; 4. Sordo +12,5; 5. Östberg +14,3; 6. Evans +16,0; 7. Abbring +24,4  
WP 2: abgebrochen  
WP 3 (36,43 km): 1. Evans in 26:48,5 min (= 81,53 km/h); 2. Abbring +10,3 sec; 3. Sarrazin +24,1; 4. Bouffier +27,1; 5. Mikkelsen +29,1; 6. Latvala +33,1; 7. Meeke +35,2

2. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Neuville; 2. Ogier; 3. Latvala; 4. Mikkelsen; 5. Östberg; 6. Meeke; 7. Evans; 8. Tänak; 9. Paddon; 10. Sordo; 11. Prokop; 12. Kubica; 13. Lefebvre; 14. Bertelli; 15. Abbring; 16. Bouffier; 17. Sarrazin  
WP 4: abgebrochen  
WP 5 (36,43 km/h): 1. Latvala in 26:50,5 min (= 81,43 km/h); 2. Mikkelsen +4,5 sec; 3. Ogier +14,4; 4. Meeke +17,2; 5. Sordo +18,8; 6. Paddon +20,6; 7. Evans +21,2  
WP 6 (48,46 km): 1. Ogier in 28:14,2 min (= 102,97 km/h); 2. Latvala +8,7 sec; 3. Evans +12,4; 4. Mikkelsen +13,4; 5. Sordo +18,8; 6. Meeke +21,0; 7. Paddon +21,6

3. Tag

Startreihenfolge (umgekehrt nach Ergebnis von Etappe 2): 1. Kubica; 2. Neuville; 3. Ogier; 4. Bertelli; 5. Prokop; 6. Lefebvre; 7. Sordo; 8. Tänak; 9. Sarrazin; 10. Bouffier; 11. Paddon; 12. Östberg; 13. Abbring; 14. Meeke; 15. Mikkelsen; 16. Evans; 17. Latvala  
WP 7 (36,71 km): 1. Ogier in 21:14,6 min (= 103,68 km/h); 2. Latvala +5,6 sec; 3. Mikkelsen +13,1; 4. Sordo +17,6; 5. Kubica +18,2; 6. Evans +21,2; 7. Paddon +21,6  
WP 8 (41,46 km): 1. Sordo in 25:21,4 min (= 98,10 km/h); 2. Ogier +3,2 sec; 3. Latvala +6,9; 4. Paddon +6,9; 5. Bouffier +10,7; 6. Mikkelsen +11,1; 7. Östberg +15,4  
WP 9 (16,74 km): 1. Ogier in 10:23,2 min (= 96,70 km/h); 2. Kubica +8,6 sec; 3. Latvala +10,2; 4. Sordo +12,9; 5. Mikkelsen +14,0; 6. Meeke +16,4; 7. Sarrazin +19,2



Einfach ist anders: Delecour mit seinem Porsche GT3 auf Korsika

RALLYE-WM FRANKREICH 2015/Resultate

Start: Corte/Korsika, 02. – 04. Oktober 2015; 11. von 13 Läufen zur Rallye-WM; Gesamtdistanz: 987,69 km, davon 332,57 km auf 9 Wertungsprüfungen; 123 Teams gestartet, 96 gewertet. Wetter: regnerisch/sonnig.

Team	Auto	Wertung Klassen	Zeit	Leader	Bestzeiten	Pkte.
1. Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R WRC	1. WRC M*	2:39:46,7 h	WP 6-9	1	25+1**
2. Evans/Barritt (GB)	Ford Fiesta RS WRC	2. WRC M*	+43,1 sec	WP 3-5	1	18
3. Mikkelsen/Floene (N)	Volkswagen Polo R WRC	3. WRC M*	+46,3			15
4. Meeke/Nagle (GB/IRL)	DS 3 WRC	4. WRC M*	+1:33,4 min			12
5. Paddon/Kennard (NZ)	Hyundai i20 WRC	5. WRC M*	+1:53,6			10
6. Östberg/Andersson (N/S)	DS 3 WRC	6. WRC M*	+1:59,8			8
7. Sordo/Marti (E)	Hyundai i20 WRC	7. WRC M*	+2:10,4		1	6
8. Bouffier/De La Haye (F)	Ford Fiesta RS WRC		+2:12,8			4
9. Sarrazin/Renucci (F)	Ford Fiesta RS WRC		+2:39,3			2
10. Tănăk/Molder (EST)	Ford Fiesta RS WRC	8. WRC M*	+3:43,0			1
11. Lefebvre/Prévot (F)	DS 3 WRC		+3:56,3			
12. Prokop/Tomanek (CZ)	Ford Fiesta RS WRC	9. WRC M*	+6:09,1			
13. Maurin/Klinger (F)	Ford Fiesta S2000	1. WRC 2	+6:24,6			
14. Lappi/Ferm (FIN)	Skoda Fabia R5	2. WRC 2	+6:45,5			
15. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	10. WRC M*	+9:07,3	WP 1-2	4	0+3**
16. Camilli/Veillas (F)	Ford Fiesta R5	3. WRC 2	+10:07,5			
17. Breen/Martin (I/GB)	Peugeot 208 T16	4. WRC 2	+10:14,3			
18. Suninen/Märkula (FIN)	Ford Fiesta R5	5. WRC 2	+10:51,5			
19. Delecour/De Castelli (F)	Porsche 997 GT3 Cup RGT	1. RGT	+13:11,4			
20. Protasov/Cherepin (UA)	Ford Fiesta R5		+13:36,4			
21. Trojani/Vesperini (F)	Citroën C4 WRC		+13:47,7			
22. Kubica/Szczepaniak (PL)	Ford Fiesta RS WRC		+14:38,5	WP 1-2	1	0+2**
23. Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	11. WRC M*	+15:15,0			
24. Leandri/Gogulio (F)	Peugeot 208 T16 R5		+15:38,8			
25. Hirschi/Belotto (CH/F)	Peugeot 208 T16 R5	6. WRC 2	+16:05,5			

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

Wichtigste Ausfälle:

Dumas/Giraudet (F)	Porsche 997 GT3 Cup RGT	Unfall, WP 5
Kremer/Winkelhofer (D)	Skoda Fabia R5	Unfall, WP 7
Abbring/Marshal (NL/GB)	Hyundai i20 WRC	Unfall, WP 8
Tidemand/Axelsson (S)	Skoda Fabia R5	Unfall, WP 8
Bertelli/Dotta (I)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 9

Nächster WM-Lauf: Rallye Spanien 22.–25. Oktober 2015

Internet: www.wrc.com



Der Sieg schmeckt, nicht nur wegen des Champagners: Latvala (Mitte) schafft das Frankreich-Double

Junior-WM

Vier Siege zum WM-Titel

Auf der langen Finaletappe war die Messe in der Junior-WM so gut wie gelesen. Nach zwei Bestzeiten ging Tabellenführer Quentin Gilbert mit einem Vorsprung von mehr als einer Minute in die letzte Prüfung. Den sicheren Sieg vor Augen nahm er das Tempo raus und überließ Titel-Widersacher Ole-Christiansen die finale Bestzeit. Zu wenig für den 19 Jahre jungen Norweger, der zwar Vierter wurde, bei einem Sieg von Gilbert aber das Podium hätte entern müssen, um dessen vorzeitigen Titelgewinn noch hinauszuzögern.

Das Siegerpodest war fest in französischer Hand: Der zu Beginn führende Yohan Rossel wurde Dritter, der Elsässer Terry Folb erreichte nach cleverer

Fahrt als Zweiter das Ziel. Oben auf war aber einmal mehr Gilbert. Mit seinem vierten Saisonsieg sicherte sich der 26-Jährige vorzeitig den Weltmeistertitel in dieser Nachwuchskategorie. Bei zwei noch ausstehenden Rallyes ist er von den Verfolgern nicht mehr einzuholen und darf sich wie Vorgänger Stéphane Lefebvre mit Unterstützung von Citroën Racing auf den Aufstieg in die WRC2 freuen. ♦ RK



Neuer Junior-Champ: Gilbert

WM-Kalender 2016

Ansage mit Fragezeichen

Also doch: Im kommenden Jahr kehrt die Rallye-WM nach China zurück. Das unstrittene Gastspiel auf Korsika bleibt ebenfalls Teil der Topliga.

Gegen alle Widerstände seitens der Hersteller und des Vermarketers hat die FIA den Rallye-WM-Kalender von 13 auf 14 Läufe erweitert. Zwar steht hinter China, Frankreich und plötzlich auch Monte Carlo ein Fragezeichen. Doch das scheint Makulatur. Beim Gastspiel im Reich der Mitte geht es um organisatorische Details - eine kleine Hürde. Für mehr Konfliktpotential sorgen die Veranstalter in Monte Carlo und vor allem Frankreich. Von beiden fehlt die Unterschrift unter dem Vertrag mit dem WM-Promoter. Ausgerechnet letztere wollen diese auch weiterhin verweigern. «Bis zum 30. November muss eine unterzeichnete Vereinbarung vorliegen», bestätigt FIA-Präsident Jean Todt gegenüber MSA und gibt sich zuversichtlich (siehe «Nachgehakt», Seite 18).

konzept. Die favorisierte Variante: Um die Übersee-Läufe für die Logistik zu trennen, sollen Mexiko und Argentinien weiterhin im Frühjahr stattfinden. Dazwischen will man Anfang April schon wieder Korsika ansteuern. China rückt hinter Finnland und Deutschland (im August) in den September und Australien soll nach Spanien und Wales das Saisonende im November bilden. So oder so, die Fragezeichen bleiben. Kein Wunder sieht Citroën-Teamchef Yves Matton das WM-Programm seiner Marke wackeln. «Es ist wichtig zu wissen, ob China nur ein Jahr dabei ist, oder langfristig. Gleiches gilt für die Anzahl der Läufe. Dies könnte sich negativ auf unsere Wahl zwischen Rallye- und Tourenwagen-WM auswirken», warnte der Belgier.

Die WM-Läufe 2016 in alphabetischer Reihenfolge: Argentinien, Australien, China, Finnland, Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Italien, Mexiko, Monte-Carlo, Polen, Portugal, Spanien, Schweden. ♦ RK

Strapazierte Budgets

Die Freude bei Herstellern und Teams hält sich in Grenzen: Bei Citroën und M-Sport ist das Budget schon jetzt aufs Äußerste angespannt. Selbst bei Volkswagen ist man sich angesichts der drohenden Bußgelder wegen des Abgas-Skandals nicht sicher, ob man das zusätzliche Budget bekommen wird. Hinzu kommt, dass durch den Machtkampf beim Kalender die Termine auf sich warten lassen. Abgesehen vom Saisonbeginn mit der «Monte» (18.-24.1.2016) und Schweden (11.-14.2.) stehen die weiteren Termine nur im Roh-



Konkurrenz für Chinas Mauer



WM – Stand Fahrer

1. Ogier	238
2. Latvala	160
3. Mikkelsen	126
4. Östberg	98
5. Neuville	86
6. Meeke	83
7. Evans	81
8. Paddon	66
9. Tănăk	63
10. Sordo	62

WM – Stand Marken

1. Volkswagen Motorsport	369
2. Citroën Total Abu Dhabi WRT	184
3. Hyundai Shell World Rally Team	183
4. M-Sport World Rally Team	170
5. Volkswagen Motorsport II	91
6. Hyundai Motorsport N	59
7. Jipocar Czech National Team	45

WRC3 – Stand Fahrer

1. Gilbert	100
2. Veiby	75
3. Tempestini	62
4. Crugnola	60
5. Haapamäki	48
6. Folb	35
7. Perry	28

WRC2 – Stand Fahrer

1. Al-Attayah	97
2. Lappi	88
3. Protasov	80
4. Al-Kuwari	72
5. Ketomaa	67
6. Tidemand	61
7. Camilli	49

Junioren-WM – Stand Fahrer

1. Gilbert	106
2. Veiby	52
3. Haapamäki	48
4. Tempestini	47
5. Perry	32
6. Folb	30
7. Rossel	25

## Istanbul

# Hansen wittert Chance im Titelkampf

Von SVEN KOPF

**Timmy Hansen macht die Rallycross-WM noch einmal spannend. In Istanbul verkürzte er nicht nur dank des Sieges den Rückstand auf Titelverteidiger Petter Solberg.**

Die Rallycross-WM schreitet mit grossen Schritten voran. In zwei Wochen steht in Italien das vorletzte Rennen an, bevor der WM-Tross nach Argentinien zieht, um den Weltmeister zu küren. In Istanbul bot sich am vergangenen Wochenende also noch mal die Chance zur Kurskorrektur. Hansen (Peugeot) hatte sich zwar auf den zweiten Tabellenplatz vorgearbeitet, doch Solberg (Citroën) war mit 35 Zählern weit voraus. So viel konnte Hansen in der Türkei keinesfalls aufholen, da hätte Solberg schon mehrere Motoren tauschen und Minuspunkte anhäufen müssen.

Ein unwahrscheinlicher Fall, dennoch stellte Hansen im ersten der vier Qualifikationsläufe mit einer Bestzeit klar, dass er sich in dieser Saison durchaus noch mehr Chancen als nur den Vizemeistertitel ausrechnete. Wenn es ihm gelänge, in den letzten drei Rennen immer weiter am Punktepolster des Welt-

meisters zu knabbern, wäre eine Überraschung durchaus noch drin. Allerdings gab es da noch einige andere, die ein Wörtchen mitreden wollten. Die Ford-Olsbergs-Bande Reinis Nitiss und Andreas Bakkerud (beide Ford Fiesta) zeigten sich wiedererstarkt und nahmen ohne große Hürden den Weg in die Semifinale. Überraschenderweise blieb der Konter vom Amtsinhaber Solberg aus, stattdessen schloss der Schwede Mattias Ekström (Audi) die verbleibenden drei Qualifikationsläufe mit Bestzeiten ab. Damit war er der Favorit, den es zu schlagen galt.

## Von 35 auf 19 Punkte

Doch im Finale wendete sich das Blatt: Ekström hatte wieder das Nachsehen gegen Hansen, der mit dem Sieg wichtige Punkte einfuhr, zumal Solberg den Einzug ins Finale verpatzt hatte. Auf einmal waren 35 Punkte zu 19 geschmolzen. Auf einen Schlag war die Hälfte des kostbaren Vorsprungs verpufft. Die Top-Ten der Tabelle blieb ansonsten nahezu unverändert, lediglich Davy Jeanney (Peugeot) und Bakkerud tauschten die Positionen. Aber an der Spitze – und das ist ja für die Spannung das Wichtigste – wird es auf den letzten Metern immer enger und enger. ♦



Auf zum Sieg: Hansen gibt Stoff, mit dem späteren zweitklassierten Bakkerud im Heck



Punkte eingebüßt: Solberg

## RALLYCROSS-WM / Resultate

Istanbul (TR), 11. von 13 Läufen zur Rallycross WM, 21 Supercars am Start.  
**Top 12 nach Qualifikation:** 1. Mattias Ekström (S/Audi S1); 2. Timmy Hansen (S/Peugeot 208); 3. Andreas Bakkerud (N/Ford Fiesta ST); 4. Reinis Nitiss (L/Ford Fiesta); 5. Petter Solberg (N/Citroën DS3); 6. Johan Kristoffersson (S/VW Polo); 7. Timur Timerzyanov (RUS/Ford Fiesta ST); 8. Robin Larsson (S/Audi A1); 9. Anton Marklund (S/Audi S1); 10. Davy Jeanney (F/Peugeot 208); 11. Tord Linnerud (N/VW Polo); 12. René Münnich (D/Audi S3).  
**Halbfinals: Lauf 1:** 1. Bakkerud; 2. Ekström; 3. Marklund; 4. Timerzyanov; 5. Linnerud; 6. Solberg. - **Lauf 2:** 1. Hansen; 2. Jeanney; 3. Kristoffersson; 4. Nitiss; 5. Münnich; 6. Larsson.  
**Finale:** 1. Hansen; 2. Bakkerud; 3. Kristoffersson; 4. Ekström; 5. Jeanney; 6. Marklund.  
**Stand:** 1. Solberg 256 Punkte; 2. Hansen 237; 3. Kristoffersson 201; 4. Bakkerud 188; 5. Jeanney 180; 6. Ekström 179; 7. Nitiss 150; 8. Heikkinen 124; 9. Larsson 104.  
 Internet: [www.fiaworldrallycross.com](http://www.fiaworldrallycross.com)  
 Nächstes Rennen: Franciacorta (I), 16.-18. Oktober 2015

## Team Ekström EKS

# Keine Freude - trotz Finalpremiere

**Beim Lauf zur Rallycross-Weltmeisterschaft in Istanbul fielen die beiden EKS-Protagonisten Mattias Ekström und Anton Marklund besonders auf. Erstmals schafften es beide ins Finale – waren aber dann doch nicht zufrieden.**

«Ich bin nun schon seit vielen Jahren Rennfahrer, aber das ist vielleicht das schlimmste Wochenende meiner Karriere», meinte Ekström nach dem Türkei-Wochenende. «In der Vergangenheit hat es einige Events gegeben, bei denen ich Fehler gemacht habe und dann ohne Pokal nach Hause gefahren bin. Aber Istanbul war anders. Wir haben das Wochenende bestimmt. Ich habe drei von vier Vorläufen gewonnen und bin im Finale die drei schnellsten Runden des gesamten Feldes gefahren.» Auch Marklund zeigte sich unzufrieden mit dem Ergebnis, obwohl es sein bisher bestes in dieser Saison war:



Ärger mit «Herbie»: Marklund (l.) kracht in den Beetle von Holten

«Mit meiner Leistung bin ich grundsätzlich zufrieden, aber das Finale war ein Desaster.» Kontakte mit der Konkurrenz und sogar mit seinem Teamkollegen Ekström in einem überaus hitzigen Rennen, dazu Rauchentwicklung im Auto und ein selbstverschuldeter Fehler. Und als reiche dies noch nicht aus, drehte sich Ekström mit der

Nase in die Leitplanke, verlor wertvolle Zeit auf die Konkurrenz, musste dieser hinterherrennen und verpasste dadurch knapp einen Podiumsplatz.

## Entscheidende Absenzen

Die Veranstaltung auf der ehemaligen Formel-1-Piste in Istanbul stand für das Team EKS von Ekström unter dem Motto «Vol-

le Offensive am Bosphorus». Was damit gemeint war, zeigte «Eki» mit drei Bestzeiten aus vier Qualifikationsläufen. Er machte deutlich, wie wichtig ihm die Serie ist, obwohl er in dieser Saison wegen seiner DTM-Verpflichtungen zwei Rennen sausen lassen muss. In Hockenheim fehlte er und in zwei Wochen in Italien kann er ebenfalls nicht dabei sein. Streichresultate wie früher in den Europameisterschaftszeiten sind passé. «So ist das Geschäft. Wir wussten vor der Saison, worauf wir uns einlassen. Mehr als die verpassten Rennen ärgert mich, dass wir in dieser Saison oft sehr schnell unterwegs waren und dann keinen Pokal mitgenommen haben. Kanada, Frankreich, Spanien oder jetzt die Türkei sind nur einige Beispiele.» Dass es keine Streichresultate gibt, findet er okay: «Wenn man 13 Rennen fährt, steht am Ende der Beste ganz oben.» Ekströms bisher einziger Finalsieg im laufenden Jahr (in

Schweden) wurde erst am grünen Tisch serviert. Die Zielflagge vor Augen hatte sich Timmy Hansen unsanft an ihm vorbeigedrängelt und so war das Ergebnis nach dem Finale korrigiert worden. Jetzt in der Türkei mit drei Bestzeiten als Sieger der Qualifikation – da wurmte es ihn, dass ein Podestplatz ausblieb, standen doch beide EKS-Audis im Finale.

## Ohne Stallorder

Taktik oder gar Stallorder war aber kein Thema: «Rallycross ist auf der Strecke kein Teamsport, weil wir in den Läufen meistens nicht direkt aufeinandertreffen. Bei der Datenanalyse und der Abstimmung arbeiten wir aber eng zusammen. Und wenn es wie im Finale von Istanbul doch der Fall ist, dass wir zusammen in einem Rennen fahren, sprechen wir gemeinsam mit dem Team über die Taktik und versuchen, das beste Resultat für EKS herauszuholen – ohne Stallorder», erklärt Ekström. ♦ SK

MotoGP

# Márquez und Lorenzo verletzt

Von IMRE PAULOVITS

**Gerade jetzt, wo die Weltmeisterschaft der MotoGP in ihre heißeste Phase tritt, haben sich innerhalb von vier Tagen zwei der Hauptakteure beim Training verletzt: Marc Márquez brach sich beim Radfahren einen Mittelhandknochen, Jorge Lorenzo verletzte sich beim Motorradfahren die linke Schulter.**

Es sieht alles so selbstverständlich aus, wenn wir die besten Fahrer der Welt bei den WM-Läufen Rad an Rad kämpfen sehen. Doch hinter all dem steckt unvorstellbar viel harte Arbeit. Nicht nur die Techniker arbeiten unentwegt daran, dass die Bikes immer schneller werden, auch die Piloten arbeiten genauso hart an sich selbst. Ohne die physische Fitness eines Zehnkämpfers könnte kein Fahrer ein MotoGP-Bike über 45 Minuten am Limit bewegen, und der Gleichgewichtssinn und das Reaktionsvermögen müssen ebenfalls ständig trainiert werden, um solch spektakuläre und oft unglaubliche Fahrmanöver auf diesem Niveau durchführen zu können.

Da sie nicht tagtäglich mit ihren Einsatzgeräten trainieren können wie Athleten in anderen technischen Sportarten, bleibt nur der Weg über andere Motorrad-Disziplinen. Offroad und Dirt-Track haben sich dabei besonders bewährt. Auch das Moun-



Lorenzo und Márquez: Die zwei schnellsten MotoGP-Piloten kommen verletzt zum GP von Japan

tainbike-Training gehört mittlerweile zum Grundprogramm, fördert es neben der Ausdauer doch den Gleichgewichtssinn.

Dabei müssen die Top-Piloten bei diesem Training genauso ans Limit gehen wie mit ihren MotoGP-Bikes, wenn es effektiv sein soll. Und hier liegt ein unver-

meidbares Risiko verborgen, das regelmäßig seine Opfer reißt.

Am Dienstag trainierte Marc Márquez mit seinem Bruder Alex mit dem Fahrrad, als er stürzte und sich den Mittelhandknochen des linken kleinen Fingers brach. Weiter oben hatte er sich diesen Finger be-

reits bei einem Dirt-Track-Unfall im April gebrochen. Der noch amtierende MotoGP-Weltmeister wurde umgehend in Barcelona von Dr. Xavier Mir operiert. Ein Stift soll den verdrehten Bruch wieder stabilisieren und dem Honda-Werks-piloten erlauben, in Motegi

wieder zu fahren. Es dürfte aber kaum zu vermeiden sein, dass ihn die Schmerzen beeinträchtigen werden.

Jorge Lorenzo stürzte am Samstag beim Offroad-Training und verletzte sich an der linken Schulter. Vor zwei Jahren hatte er sich links zweimal das Schlüsselbein gebrochen. Nachdem sich der 27-jährige Mallorquiner in Barcelona röntgen gelassen hatte, gab es Entwarnung. Knochen sind nicht beschädigt worden, aber Bänder gezerzt. Lorenzo flog mit dem Arm in einer Schlinge nach Japan, die aber nur zur Entlastung angelegt worden sein soll. Aber auch er sollte am Wochenende kaum ohne Beeinträchtigung fahren können.

## Alles läuft für Valentino Rossi

Die Verletzung der beiden Spanier kommt zum denkbar ungünstigsten Zeitpunkt, weil jetzt an drei Wochenenden drei Übersee-GP aufeinander folgen.

Valentino Rossi, der derzeit die WM-Tabelle mit 14 Punkten Vorsprung anführt, könnte der Nutznießer sein. Dabei stürzte der 36-jährige Italiener am Montag selbst beim Reifentest in Aragon, holte sich dabei aber nur ein paar Kratzer. Und dabei ist es gerade er, der auf seiner Ranch am ausgiebigsten mit Dirt-Track-Bikes trainiert und sich dort ständig mit Jüngeren Rennen liefert. Ob er nun für das WM-Showdown das entscheidende Glück des Tüchtigen auf seiner Seite hat? ♦

## Superbike-WM

# Reiterberger bekommt 2016 die Chance

**Markus Reiterberger hat mittlerweile von BMW die Zusage für eine WM-Saison 2016. Darauf wird er sich besonders intensiv vorbereiten.**

Das turbulente Superbike-WM-Wochenende stand für Markus Reiterberger unter einem besonders freudigen Stern: Dem 21-jährigen zweifachen deutschen Superbike-Meister wurde von BMW zugesichert, dass er im nächsten Jahr seinen Traum von der kompletten WM-Saison verwirklichen kann.

«Ich habe die Zusage, dass wir fahren», freut sich Reiterberger. «Ich bin aber selbst gar nicht in die Gespräche verwickelt, das macht alles mein Manager Werner Daemen. Wie die Geschich-

te konkret genau aussehen wird, das wissen wir noch nicht, das soll sich aber in den nächsten Wochen entscheiden. Für mich ist es aber auf alle Fälle super, dass BMW hinter mir steht und gesagt hat, dass sie es mit mir durchziehen werden. Es ist sehr schön, dass sie dieses Vertrauen in mich haben. Entsprechend werde ich mich nach meinem besten Können vorbereiten und lege meine Zukunft in die Hände von BMW.»

Im Oktober will Reiterberger intensiv Motocross und Speedway fahren, danach will er sich von einem Fitness-Spezialisten für Rennfahrer einen Trainingsplan für den Winter aufstellen lassen, um für die Belastung der längeren Rennen und des höheren Tempos gerüstet zu sein.

«Du brauchst in der WM für die Distanzen und das Niveau entsprechend Kondition, und da will ich mich im Winter auf alle Fälle noch steigern», verspricht Reiterberger.

Was noch nicht feststeht, ist, ob Werner Daemen, wie er es geplant hatte, ein eigenes WM-Team macht, oder ob Reiterberger in einem anderen BMW-Team untergebracht wird. Der Belgier soll auf alle Fälle sein Team in der IDM für BMW weiterführen. «Wir wissen noch nicht, wie wir es genau machen werden», sagt Reiterberger. «Ich möchte so viele Leute wie möglich aus meinem bisherigen Team mitnehmen. Der Werner soll auf alle Fälle mitkommen, wie der Rest ausschaut, muss BMW entscheiden.» ♦ IP



Markus Reiterberger: Feste Zusage von BMW für die WM 2016

MotoGP

# Viel Arbeit und Rossis Sturz

Von NEIL SPALDING und  
IMRE PAULOVITS

**Zu den MotoGP-Tests nach dem Aragón-GP brachte Michelin wieder neue Reifen und ein Großaufgebot an Technikern mit. Doch dass Valentino Rossi diesmal stürzte, ließ die Gemüter nicht ruhen.**

Dass man bei Michelin den Testtag in Brünn wegen schlechtem Wetter verlor, hat ihren Zeitplan nachhaltig durcheinandergebracht. So hörten die Techniker in Aragón dem Feedback der Top-Piloten besonders aufmerksam zu, damit sie die Reifenspezifikation für den ersten Test nach dem WM-Finale in Valencia, wo sie erstmals als offizieller Ausrüster antreten werden, vorbereiten können.

Im Moment konzentriert sich Michelin auf die Entwicklung eines besseren Vorderreifens. Ihr aktueller ist noch immer deutlich sensibler als der unglaublich gut haftende von Bridgestone. Während sich Michelin um die Entwicklung kümmert und die Teams und Hersteller beginnen, ihre Abstimmungen abzuändern, um das Beste aus den neuen Reifen

herauszuholen, müssen sich auch die Fahrer Gedanken um ihren Fahrstil machen.

Einige der aktuellen Außerirdischen haben noch Michelin-Erfahrung aus der Vergangenheit: Valentino Rossi, Jorge Lorenzo und Dani Pedrosa sind sie noch vor der Zeit der Einheitsreifen gefahren, Marc Márquez muss sich hingegen umgewöhnen. Wie er derzeit sein Motorrad auf dem Vorderreifen balanciert, wird sich in der Michelin-Zukunft nicht fortführen lassen. Márquez hat diesen Stil allerdings entwickelt, um das meiste aus der Honda auf den Bridgestone herauszuholen. In Misano und Aragón war er jedoch auch mit den Michelin schon erstaunlich schnell.

Michelin kam mit sehr viel Manpower nach Aragón. Sie taten alles, um das meiste aus diesem Testtag mitzunehmen. Es war schließlich die letzte Chance, Dinge durchzuprobieren, bevor sie die erste Serie von Reifen für den ersten Test der 2016er Saison, am 9. November in Valencia, auffahren müssen. So hatten sie in Aragón auch vier neue Vorder- und drei neue Hinterreifen dabei.

Aprilia, Ducati und Suzuki nahmen zwar auch an diesem

Reifentest teil, aber außer, dass die Bridgestone-Aufkleber an den Motorrädern abgezogen waren, gab es an ihnen keine Änderungen. Honda und Yamaha sind da schon ein Stück weiter und haben bereits Dinge für Michelin in ihre 2016er Prototypen einfließen lassen.

## Rossis Sturz und die Folgen

Valentino Rossi, Marc Márquez, Dani Pedrosa, Andrea Dovizioso, Aleix Espargaró, Stefan Bradl, Álvaro Bautista, Bradley Smith, Pol Espargaró, Scott Redding, Cal Crutchlow, Jack Miller und Danilo Petrucci testeten die Michelin in Aragón. Jorge Lorenzo ließ sich nach seinem Sieg am Vortag beurlauben. Doch dann war es gerade Valentino Rossi, der übers Vorderrad stürzte. Glücklicherweise zog sich der WM-Leader nur leichte Abschürfungen am rechten Unterarm zu.

Michelin-Projektleiter Nicolas Goubert: «Dies war eine neue Strecke für uns, weil wir keine Daten aus unserer früheren GP-Zeit haben. Wir versuchen, überall den besten Kompromiss zwischen Haftung und Haltbarkeit zu finden. Wir versuchen, weiter den Vorderreifen zu verbessern.» ♦



Valentino Rossi beim Aragón-Test: Sturz, aber unverletzt



Michelin kam mit einem ganzen Heer von Technikern nach Aragón

MotoGP

# Die Großen rüsten weiter auf

**Honda und Yamaha nutzten die Tests mit Michelin, um ihre 2016er Prototypen zu optimieren. Aber auch, um noch einmal für den finalen WM-Kampf aufzurüsten.**

Yamaha brachte einen Prototypen-Motor, an dem erstmals ein Drehmoment-Sensor, wie ihn Honda schon lange benutzt, montiert war. Das Motorrad sah aber aus, als wäre es noch ein 2015er Modell, lediglich mit dem

neuen Motor. Der Sensor hat Yamaha sicherlich einige Infos darüber gegeben, wie viel Drehmoment in Aragón an welchem Punkt der Strecke angelegt werden kann, und wo das Limit der Michelin-Reifen liegt. Nachdem Rossi gestürzt war, entschied sich Jorge Lorenzo aber gegen das Risiko, sich vor den drei aufeinanderfolgenden Übersee-Rennen zu verletzen.

Honda hatte für Márquez den Prototypen von Brünn mitge-

bracht, in dem die neueste Schwinge für mehr Flex bei maximaler Schräglage verbaut war. An dem anderen Motorrad war eine schwarze Verkleidungsfront montiert, die von der Form her aber nicht anders aussah als bisher.

Für Pedrosa gab es ein Motorrad, bei dem erneut eine neue Krümmeranlage montiert war. Ob in diesem Bike bereits der 2016er Motor verbaut war, oder ob es eine Variante war, mit der

Pedrosa für den Rest der Saison die Leistung des zu spitzen Motors mit zu wenig Schwungmasse kurieren will, konnte nicht herausgefunden werden.

Im nächsten Jahr werden die Honda-Motoren-Techniker beim neuen Reglement, mit zwei Litern mehr Benzin für die Rennstrecke und zwei Motoren mehr für die Saison, ein leichteres Spiel haben als dieses Jahr. So werden wohl die Drehzahl und die Leistung wieder weiter er-

höht werden, die Leistungsentfaltung wird dank mehr Sprit wieder einfacher beherrschbar.

## Für WM-Kampf und Zukunft

Während Honda den WM-Titel bereits abgehakt hat und schon für das nächste Jahr testet, konzentriert man sich bei Yamaha auch auf den Titelkampf 2015. Im Winter muss sich zeigen, ob sie sich dann schnell genug auf die neuen Bedingungen einstellen können. ♦ NS



Yamaha: Erstmals mit Drehmomentsensor am Getriebeausgang



Honda: schwarze Verkleidungsfront an Márquez' Motorrad



Pedrosa: Neue Krümmeranlage

## MotoGP

# Rabat: 2016 MotoGP-Honda

**Letzten Montag durfte Moto2-Weltmeister Tito Rabat die MotoGP-Honda von Scott Redding testen, am Donnerstag unterschrieb er seinen Vertrag bei Estrella Galicia/Marc VDS für ein Jahr auf der Honda RC 213 V.**

«Es ist schon unglaublich. Wie ein Traum, der Wirklichkeit wurde», strahlte Tito Rabat, der sein ganzes Leben kompromisslos wie kein anderer für den Rennsport lebt, am Montag nach seiner Testfahrt mit der MotoGP-Honda in Aragón. «Was aber noch unglaublicher ist, ist der Speed von diesem Motorrad. Du kommst mit ei-

nem irren Tempo auf die Kurven zu, die ersten Runden sind schon hart. Wenn du dich aber an den Speed und an die gewaltige Verzögerung der Karbon-Bremsen gewöhnt hast, dann macht es unglaublichen Spaß.» Rabat hatte nicht nur Spaß, er ging auch sehr professionell vor und war zum Schluss auch richtig schnell.

## Erstklassiger Vertrag

Den Spaß wird der Moto2-Weltmeister von 2014 im nächsten Jahr ausgiebig genießen können. Sein Management hat am Donnerstag den Vertrag mit dem Estrella-Galicia/Marc-VDS-Team unterzeichnet. Der 26-jährige Spanier wird dem-

nach eine Honda RC 213 V pilotieren, auch das Personal wurde in dem Team nach seinen Vorstellungen zusammengestellt. Zehn Jahre nach seinem WM-Debüt beim GP von Valencia 2005 hat er nun seinen großen Traum von der MotoGP verwirklichen können.

«Nach so vielen Jahren in der Weltmeisterschaft und meinen Erfolgen in den letzten drei Jahren kann ich nun in die MotoGP aufsteigen», freut sich Rabat. «Dass ich dies mit meinem jetzigen Team und dem Motorrad, mit dem auch Marc Márquez und Dani Pedrosa fahren, machen kann, motiviert mich, noch härter an mir zu arbeiten und noch mehr zu lernen.» ♦ IP



Tito Rabat: Viel Spaß beim MotoGP-Test, MotoGP-Vertrag für 2016

## Moto2

# Hook für «Domi»



Domi Aegerter und Josh Hook: Platz 2 bei den 8h von Suzuka 2015

**Der Australier Josh Hook ersetzt den verletzten Dominique Aegerter in Motegi, Phillip Island und Sepang. Bis zum Saisonfinale in Valencia könnte der Schweizer wieder fit sein.**

Der Schweizer Moto2-WM-Pilot Dominique Aegerter (Kalex, Technomag Racing Interwetten) hat seine Rehabilitation nach dem Unfall am vergangenen Sonntag beim Moto2-GP in Aragón, wo ihn der Belgier Xavier Siméon gleich in der ersten Runde abgeräumt hatte, begonnen. Beim Crash erlitt der Schweizer Brüche an vier Wirbeln (ohne Lähmungsgefahr), einen Bruch im rechten Handgelenk, vier Brüche in der rechten Hand, dazu Rippenverletzungen sowie eine Lungenprellung. Teamchef Frédéric Corninboeuf ist dennoch erleichtert: «Domi hatte Glück im Unglück. Er kann gehen, seine

Moral ist gut. Und es wird für keine seiner Verletzungen eine Operation notwendig sein. Ein Spezialist aus Schweden hat seine Hand untersucht, alle Brüche im Handgelenk sind sauber, es sollte bei der Heilung keine Probleme geben. Die Ärzte sprechen von einer Genesungszeit von vier bis sechs Wochen.» Damit könnte Aegerter bei optimalem Heilungsverlauf beim Saisonfinale in Valencia am 8. November zurückkehren.

## «Mehr als 30 Anfragen!»

Gemäß Reglement muss Aegerter bei so langer Abwesenheit ersetzt werden. Teamchef Corninboeuf hat sich mit dem jungen Australier Joshua «Josh» Hook (22) geeinigt. «Es war unglaublich, ich wurde von mehr als 30 Fahrern für den offenen Platz angefragt», erklärt Corninboeuf. «Am Ende hatte Dominique selbst die zündende Idee. Er hat uns Hook vorge-



Josh Hook: 3 Moto2-WM-Läufe

schlagen, mit ihm ist er im August bei den 8h von Suzuka gefahren und Zweiter geworden. Hook fährt aktuell im FCC-TSR-Team in der japanischen Superbike-Meisterschaft. Er kennt Motegi gut und als Australier natürlich Phillip Island. Auch Sepang ist ihm aus dem Asia Dream Cup vertraut.»

## Hook kennt alle drei Strecken

Hook begann 2008 mit dem Rennsport. Im Red Bull Rookies Cup belegte er 2010/11 die Ränge 5 und 6. 2011 holte er den australischen 125-ccm-Titel und wurde Zweiter in der Superstock-Klasse. 2012 holte er Rang 2 in der Supersport-Meisterschaft und ebenfalls Rang 2 im Asia Dream Cup. Danach stieg er in die Superbike-Klasse auf (5. Rang 2013, 4. Rang 2014). 2015 siedelte er nach Japan über. Aktuell liegt Josh Hook auf Platz 4 der All Japan Superbike Championship. ♦ ML

## Moto2

# Schrötter: Kalex

Nach zwei Jahren auf der Tech3 wird Marcel Schrötter die Moto2-WM im nächsten Jahr auf einer Kalex neuesten Jahrgangs im AGR-Team bestreiten und somit den Platz seines Freundes Jonas Folger übernehmen, der als zweiter Pilot neben Sandro Cortese bei Intact fahren wird.

Schrötter wird in seiner fünften Moto2-Saison Nummer-1-Fahrer des Teams und bekommt als Kalex-Kunde mit dem aktuellen Paket auch den vollen Support des deutschen Herstellers. Wie Folger in diesem Jahr wird Schrötter mit WP-Federelementen fahren.

Wer sein Crewchief werden wird, steht noch nicht fest, genauso hat das Team auch die Verhandlungen um den zweiten Fahrerplatz noch nicht abgeschlossen. ♦ IP



Schrötter: 2016 Nr. 1 bei AGR

## Moto3

# Ajo mit Cupsieger

Nachdem der aktuelle Moto3-WM-Dritte Miguel Oliveira für nächstes Jahr in die Moto2 aufsteigt, hat Aki Ajo für sein Red Bull-KTM-Team den Vertrag mit seinem aktuellen Piloten Brad Binder verlängert und den Überflieger des diesjährigen MotoGP Rookies Cup, den 16-jährigen Holländer Bo Bendsneyder, verpflichtet, der auf seinem Weg zum Cup-Gesamtsieg acht von elf Rennen gewonnen hat. Es wird 2016 keinen dritten Fahrer mehr bei Ajo geben, so muss sich Ex-Rookies-Cup-Sieger Karel Hanika nach zwei Jahren bei Ajo nach einer neuen Möglichkeit umsehen.

Während Bendsneyder sich in seiner ersten Moto3-WM-Sai-

son erst einmal akklimatisieren soll, ist Binder auf den WM-Titel angesetzt. «Er hat in diesem Jahr sehr große Fortschritte gemacht, ich denke, nächstes Jahr kann er um den Titel kämpfen», glaubt Ajo. «Mit Bendsneyder denke ich, wir werden große Schritte machen können.» ♦ IP



Bo Bendsneyder und Aki Ajo

World GP Bike Legends Series

# Die Legenden und das Biest



Eindrucksvolle Vorstellung: Gardner, Suter 500, Kneubühler, von Muralt, Sarron, Suter, Read (v.l.)



Auch Freddie Spencer ließ die Suter in Dübendorf richtig fliegen

Von IMRE PAULOVITS

**Nach vier Jahren Entwicklungszeit hat Eskil Suter seinen modernen 500er-Zweitakter vorgestellt. Das Warten hat sich gelohnt.**

Den geladenen Gästen liefen kalte Schauer den Rücken hinunter, als letzten Dienstag auf dem Flugfeld in Dübendorf bei Zürich die Suter 500 erstmals öffentlich zum Leben erweckt wurde. Das Geschrei des V4-Zweitakt-Screamers weckte Erinnerungen an eine längst vergangene, glorreiche Epoche der Motorrad-WM, und als Eskil Suter, Wayne Gardner und Freddie Spencer mit erhobenem Vorderrad über die Rollbahn beschleunigten, waren auch die letzten Zweifel verflogen, ob das Projekt, eine in Kleinserie gebaute, moderne 500er-Rennmaschine aufzulegen, Sinn macht.

Weil das Motorrad heute keinem Reglement mehr unterliegt, hat Konstrukteur Simon Suter dem Motor zugunsten einer längeren Lebenszeit und einer besseren Leistungsentfaltung durch 56 mm Bohrung und 58,5 mm Hub einen Hubraum von 576 ccm spendiert. Bei 13000/min leistet er 195 PS. Dies beschleunigt die 127 Kilo leichte Maschine auf über 310 km/h. Weil auch keine GP-Distanz mehr zu absolvieren ist, wurde statt den damals bauchigen 32-Liter-Tanks ein schlankes 15-Liter-Gefäß gewählt, das Heck schlanker geformt, und so ist die Suter viel kompakter als ihre Vorbilder aus der Titanenzeit.

Fahrwerkstechnisch ist die Suter MMX 500 auf dem neuesten GP-Stand. Die Steifigkeitsverhältnisse des Rahmens wurden weder von Suters Moto2-

noch MotoGP-Fahrwerken übernommen, sondern für die typische Fahrweise einer 500er berechnet. Es kommen Öhlins-TTX-Gabel und Federbein zum Einsatz, Suter kann dem Kunden aber alles bis zu MotoGP-Federelementen bieten. Auch bei den Rädern kann der Kunde zwischen geschmiedetem

**«Suter-500-Eigentümer können auch Teamchefs sein.»**

WAYNE GARDNER

Aluminium oder Magnesium sowie Kohlefaser wählen.

Der V4 bezieht sein Gemisch durch eine elektronische Einspritzung mit vier Einspritzkörpern, atmet über Kohlefaser-Membrane und hat eine elektronische Auslasssteuerung mit je zwei Klappen. Das Sechsgang-Kassetten-Getriebe stammt wie auch die Kupplung von Suter. Die Auspuffanlage kommt von Akrapovic, der slowenische Hersteller fertigt die vier Expansionskammern aus Titanblech sowie die Kohlefaser-Schalldämpfer exklusiv für Suter. In der Grundausführung kostet die reinrassige Rennmaschine 120 000 Franken, ist auf eine nummerierte Auflage von 99 Stück limitiert und soll ab nächstem Frühjahr ausgeliefert werden (Info: www.suter500.com).

Die Rollouts und die bisherigen Testfahrten der MMX 500 machte Eskil Suter bislang selbst, auch die weitere Entwicklung, die Verfeinerung der

Mappings und die Feinabstimmung des Fahrwerks wird der Ex-500er-WM-Pilot erst einmal selber weiterführen. «Zum Schluss werde ich wahrscheinlich noch Luca Cadalora hinzuziehen», verrät Suter.

## Rennserie der Legenden

Eskil Suter hatte schon während der Entwicklung der Maschine im Sinn, die GP-Stars von einst als Werbeträger zu nutzen. Letzten Dezember fand er dann einen, der ihn seither bei diesem Unterfangen tatkräftig unterstützt: Wayne Gardner, 500er-Weltmeister von 1987.

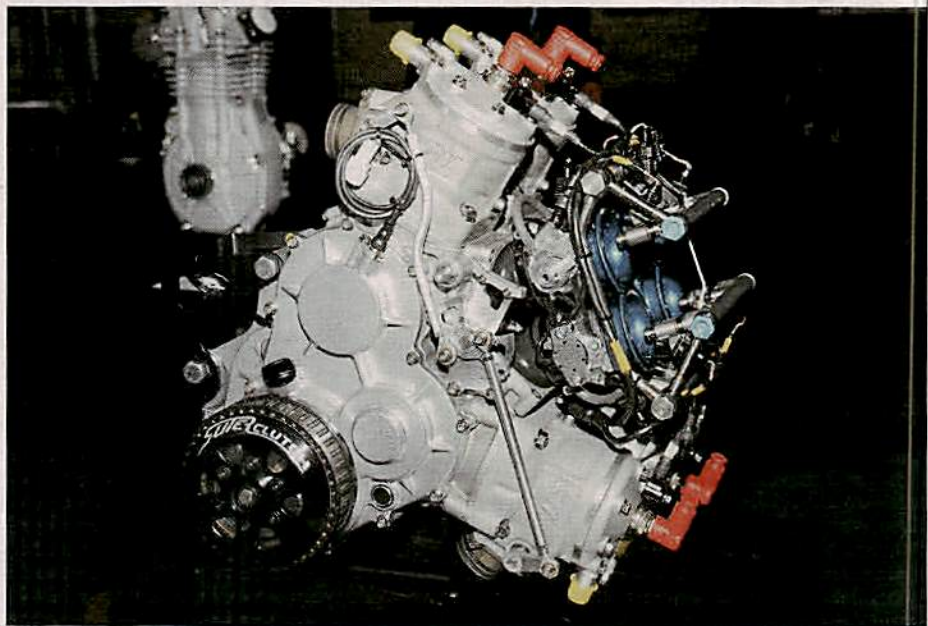
Es hat in Jerez ein Klassentreffen der ehemaligen 500er-Stars gegeben, und bei keinem von ihnen hat sich das Rennfahrerblut zu Wasser verflüssigt. «Das Problem ist nur, dass wir nicht mehr richtig gegeneinander fahren können, weil die alten 500er

zu wertvoll und bei Sammlern sind», musste Gardner dort erkennen. So war der Australier Feuer und Flamme, eine komplette Serie mit den 500er-Stars und der neuen Suter zu organisieren. Die Idee dahinter: Jeder Kunde, der eine Suter 500 kauft, bekommt ein GP Legends Paket angeboten. Dies bedeutet, dass er sich einen der Stars aussuchen kann, der mit seinem Motorrad fahren wird. Nach Beendigung der Serie bekommt er das Motorrad wieder in Neuzustand versetzt. Dadurch, dass ein 500er-Star damit gefahren ist, bekommt das Bike unter Sammlern einen höheren Wert. «Und der Eigentümer wird gleichzeitig Teamchef und kann zu den Rennen Freunde und Geschäftspartner zu unvergesslichen Rennwochenenden mitnehmen», verspricht Gardner.

Freddie Spencer, Christian Sarron, Luca Cadalora und Di-

dier de Radigues, die bei der Präsentation dabei waren, grinsten über beide Ohren, als die Sache vorgestellt wurde. Neben den Stars aus den 1980er- und 1990er-Jahren hat sich bereits ein noch älterer Superstar angemeldet: der achtfache Weltmeister Phil Read, der «dem alten Ago noch einmal zeigen will, wer der wirkliche Prinz des Speed ist». Wer gesehen hat, wie der mittlerweile 75-jährige Briten bei Oldtimer-Rennen mit der Paton um 50 Jahre jüngere Gegner niedermacht, weiß, dass er es ernst meint.

Als dann der Schleier von der in Gardner's Rothmans-Honda-Lackierung gehaltenen Suter gelüftet wurde, fiel den Anwesenden die Kinnlade runter. So sollen auch alle anderen Stars von einst bei den drei für 2016 geplanten Rennen in ihrer typischen Kriegsbemalung zu erkennen sein. ♦



Suters moderner V4-Zweitakter mit Saugrohr-Einspritzung, Kassettengetriebe und Rutschkupplung

Moto3

# RTG mit Terrell Thien

**Das Racing Team Germany wird umstrukturiert. Die Aufgaben des Teamchefs übernimmt Terrell Thien.**

Nachdem das Racing Team Germany nur noch einen festen Fahrerplatz und eine Commercial Entry für 2016 erhalten hat, wird das Team umstrukturiert. Die Gesellschafter haben bei Terrell Thien angefragt, ob er nach der Übergabe seines bisherigen Teams an Peter Öttl die Teamleitung übernehmen könnte, und der erfahrene Rheinländer hat zugesagt. Dirk Heidolf wird als Fahrercoach agieren.

«Das Racing Team Germany kommt aus einer Region, in der

die meiste Begeisterung für den Rennsport in Deutschland herrscht», sagt Thien. «Ich freue mich, dass ich meine Erfahrung einbringen kann.»

Derzeit wird sowohl mit Honda als auch mit Peugeot (das als zweite Marke mit Mahindra-Technik antreten wird) über das Material verhandelt. Auch die Fahrerfrage ist noch offen. «Juanfran Guevara, John McPhee sowie Aron Canet, der die Junior-WM anführt, stehen bei uns auf der Liste», verrät Thien.

Ansonsten wird Thien leicht umstrukturieren und aufrüsten: «Ich will noch einige Techniker meines Vertrauens in das Team bringen», so Thien. ♦ IP



Terrell Thien: Teamchef nun beim Racing Team Germany

NACHRICHTEN

## Yonny Hernández beim Team Aspar

**MotoGP** Der Kolumbianer Yonny Hernández, der nach der Vertragsunterzeichnung von Scott Redding bei Pramac-Ducati keinen Platz mehr im Team hatte, hat für 2016 bei Jorge Martínez unterschrieben. Der vierfache Weltmeister und Weltmeistermacher verspricht sich viel von dem 27-Jährigen und will ihn mit einer erfahrenen Mannschaft zu jener Beständigkeit verhelfen, die Hernández bislang neben seinen hervorragenden Einzelergebnissen fehlte. Bis jetzt wurde offiziell zwar noch kein Wort über das Material verloren. Es ist aber sehr wahrscheinlich, dass das Team aus Valencia für 2016 von Honda zu Ducati wechseln wird.

## Nicky Hayden: Angebote aus der SBK

**MotoGP** Es zeichnet sich schon länger ab, dass mit Ende des Jahres eine Ära zu Ende gehen wird: Mit Nicky Hayden wird wohl der letzte

US-Amerikaner aus der MotoGP Abschied nehmen. Der Weltmeister von 2006 hatte zwar auch in diesem Jahr immer wieder seinen Speed auf der Open-Honda von Aspar aufblitzen lassen, aber es rücken zu viele Talente nach, an denen die Teams Interesse haben. Dafür hat Hayden aus der Superbike-WM Angebote. Er könnte eine Ducati fahren. Außerdem ist das Ten-Kate-Honda-Team an ihm interessiert, das Sylvain Guintoli an das neue Yamaha-Werksteam verloren hat. ♦ IP

KOMPAKT

»»» **Moto2/Moto3** In Motegi könnten zwei Weltmeister gekürt werden: Johann Zarco darf nicht mehr als 3 Punkte auf Rabat verlieren, dann hat er vorzeitig den Moto2-Titel. Danny Kent muss für den Moto3-Titel in Motegi 20 Punkte mehr holen als Enea Bastianini.

»»» **MotoGP** Casey Stoner musste am Wochenende mit einer geschwellenen Niere ins Krankenhaus, ihm geht es mittlerweile wieder besser. ♦ IP

Zeitplan und Statistik GP von Motegi/J

(alle Zeiten in MESZ)

**Freitag, 9. Oktober 2015**  
 02.00–02.40 Moto3 1. Freies Training  
 02.55–03.40 MotoGP 1. Freies Training  
 03.55–04.40 Moto2 1. Freies Training  
 06.10–06.50 Moto3 2. Freies Training  
 07.05–07.50 MotoGP 2. Freies Training  
 08.05–08.50 Moto2 2. Freies Training

**Samstag, 10. Oktober 2015**  
 02.00–02.40 Moto3 3. Freies Training  
 02.55–03.40 MotoGP 3. Freies Training  
 03.55–04.40 Moto2 3. Freies Training  
 05.35–06.15 Moto3 Qualifying  
 06.30–07.00 MotoGP 4. Freies Training  
 07.10–07.25 MotoGP Qualifying 1  
 07.35–07.50 MotoGP Qualifying 2  
 08.05–08.50 Moto2 Qualifying

**Sonntag, 11. Oktober 2015**  
 01.40–09.00 Moto3 Warm-up  
 02.10–02.50 Moto2 Warm-up  
 02.40–03.00 MotoGP Warm-up  
 04.00 Rennen Moto3 20 Rdn. 96,0 km  
 15.20 Rennen Moto2 23 Rdn. 110,4 km  
 07.00 Rennen MotoGP 24 Rdn. 115,2 km

**Sieger 2014:**  
 Moto3: Alex Márquez (E), Honda  
 Moto2: Thomas Lüthi (CH), Suter  
 MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha

**Pole-Position 2014:**  
 Moto3: Danny Kent (GB), Husq., 1:56,555  
 Moto2: Esteve Rabat (E), Kalex, 1:50,854  
 MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati, 1:45,502 (= 165,3 km/h)

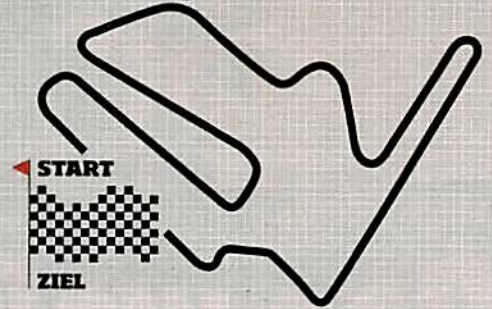
**Schnellste Runde 2014:**  
 Moto3: Alex Márquez (E), Honda, 1:57,112 (= 147,5 km/h), Rekord  
 Moto2: Mav. Viñales (E), Kalex, 1:50,866 (= 155,8 km/h), 2014  
 MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati, 1:45,502 (= 165,3 km/h), 2014

**MotoGP:** Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:45,350 (= 164,0 km/h)

**Rundenrekorde:**  
 Moto3: Alex Márquez (E), Honda, 1:57,112 (= 147,5 km/h), 2014  
 Moto2: Mav. Viñales (E), Kalex, 1:50,866 (= 155,8 km/h), 2014  
 MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati, 1:45,502 (= 165,3 km/h), 2014

STRECKE

MotoGP Motegi



	TOTAL	Doha/QAT	16.3.	12.4.	19.4.	3.5.	17.5.	31.5.	14.6.	27.6.	12.7.	9.8.	16.8.	30.8.	13.9.	27.9.	11.10.	18.10.	25.10.	8.11.
			Austini/USA	Las Termas/RA	Jerez/E	Le Mans/F	Mugello/I	Barcelona/E	Assen/NL	Sachsenring/D	Indianapolis/USA	Brunn/CZ	Silverstone/GB	Misano/I	Aragon/E	Motegi/J	Phillip Island/AUS	Sepang/MAL	Valencia/E	
<b>MOTOGP</b>	1. Valentino Rossi (I), Yamaha	263	25	16	25	16	20	16	20	16	16	16	16	25	11	16	-	-	-	-
	2. Jorge Lorenzo (E), Yamaha	249	13	13	11	25	25	25	16	13	20	25	13	-	25	-	-	-	-	-
	3. Marc Márquez (E), Honda	184	11	25	-	20	13	-	-	20	25	20	-	25	-	-	-	-	-	-
	4. Andrea Iannone (I), Ducati	172	16	11	13	10	11	20	13	13	11	11	13	8	9	13	-	-	-	-
	5. Bradley Smith (GB), Yamaha	143	8	10	10	8	10	11	11	9	10	10	9	9	20	8	-	-	-	-
	6. Andrea Dovizioso (I), Ducati	139	20	20	20	7	16	-	-	4	-	7	10	16	8	11	-	-	-	-
	7. Dani Pedrosa (E), Honda	129	10	-	-	-	-	13	16	8	20	13	11	11	7	20	-	-	-	-
	8. Danilo Petrucci (I), Ducati	93	4	6	5	4	6	7	7	5	7	6	6	20	10	-	-	-	-	-
	9. Cal Crutchlow (GB), Honda	88	9	9	16	13	-	-	-	10	9	8	-	-	5	9	-	-	-	-
	10. Pol Espargaró (E), Yamaha	88	7	-	8	11	9	10	-	11	8	9	6	-	7	-	-	-	-	-
	11. Aleix Espargaró (E), Suzuki	76	5	8	9	9	-	-	-	7	6	2	7	7	6	10	-	-	-	-
	12. Maverick Viñales (E), Suzuki	74	2	7	6	5	7	9	10	6	5	5	-	5	2	5	-	-	-	-
	13. Scott Redding (GB), Honda	67	3	-	7	3	-	5	9	3	-	3	4	10	16	4	-	-	-	-
	14. Yonny Hernández (COL), Ducati	47	6	-	-	6	8	6	-	2	4	4	5	-	6	-	-	-	-	-
	20. Stefan Bradl (D), Yamaha/Aprilia	11	-	-	1	-	-	-	8	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-
<b>MOTO2</b>	1. Johann Zarco (F), Kalex	284	8	20	25	20	16	20	25	20	20	25	25	25	10	-	-	-	-	-
	2. Esteve Rabat (E), Kalex	206	-	13	4	16	20	25	16	20	-	11	20	16	20	25	-	-	-	-
	3. Alex Rins (E), Kalex	184	13	16	20	-	-	5	20	13	16	25	16	20	-	20	-	-	-	-
	4. Sandro Cortese (D), Kalex	144	-	25	16	-	13	13	16	11	-	11	10	-	16	-	-	-	-	-
	5. Thomas Lüthi (CH), Kalex	142	16	4	10	13	25	-	10	11	10	10	9	7	6	11	-	-	-	-
	6. Jonas Folger (D), Kalex	125	25	-	7	25	-	-	9	9	2	4	10	11	10	13	-	-	-	-
	7. Xavier Siméon (B), Kalex	96	20	-	-	11	8	10	-	10	25	8	-	-	4	-	-	-	-	-
	8. Franco Morbidelli (I), Kalex	84	11	11	11	10	11	-	8	-	-	16	6	-	-	-	-	-	-	-
	9. Takaaki Nakagami (J), Kalex	69	2	6	-	-	9	3	-	3	9	7	4	2	16	8	-	-	-	-
	10. Dominique Aegerter (CH), Kalex	62	1	-	3	-	4	16	7	4	6	13	3	3	-	-	-	-	-	-
	11. Alex Márquez (E), Kalex	62	5	1	1	7	-	4	5	7	-	6	13	13	-	-	-	-	-	-
	12. Sandro Cortese (D), Kalex	62	9	2	9	-	2	8	-	-	5	-	8	8	3	-	-	-	-	-
	21. Marcel Schrötter (D), Kalex	20	-	3	-	6	3	-	-	-	-	2	-	5	-	1	-	-	-	-
	22. Randy Krummenacher (CH), Kalex	19	-	-	-	2	4	2	-	2	3	-	-	4	2	-	-	-	-	-
	26. Robin Mulhauser (CH), Kalex	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>MOTO3</b>	1. Danny Kent (GB), Honda	234	16	25	25	25	13	20	25	16	25	-	9	25	10	-	-	-	-	-
	2. Enea Bastianini (I), Honda	179	20	13	7	7	20	11	20	10	16	10	20	-	25	-	-	-	-	-
	3. Miguel Oliveira (P), KTM	159	-	-	13	20	8	25	11	25	-	1	8	3	20	25	-	-	-	-
	4. Romano Fenati (I), KTM	155	-	8	8	10	25	16	8	11	13	13	10	4	13	16	-	-	-	-
	5. Niccolò Antonelli (I), Honda	136	5	9	-	-	11	10	13	7	11	9	25	16	16	10	-	-	-	-
	6. Efrén Vázquez (E), Honda	129	13	16	20	11	-	-	16	-	20	-	13	7	-	13	-	-	-	-
	7. Brad Binder (ZA), KTM	110	6	11	11	16	-	6	7	9	9	8	16	-	11	-	-	-	-	-
	8. Fabio Quartararo (F), Honda	92	9	20	10	13	-	-	2	20	-	5	-	13	-	-	-	-	-	-
	9. Jorge Navarro (E), Honda	92	4	-	-	8	-	9	10	13	10	7	11	-	-	20	-	-	-	-
	10. Isaac Viñales (E), Husqvarna	82	10	7	16	5	9	8	9	-	-	11	-	-	7	-	-	-	-	-
	11. Francesco Bagnaia (I), Mahindra	72	7	-	5	9	16	13	-	5	-	-	4	-	8	5	-	-	-	-
	12. John McPhee (GB), Honda	70	11	10	1	6	-	-	-	6	-	20	6	10	-	-	-	-	-	-
	13. Alexis Masbou (F), Honda	63	25	-	-	1	-	7	-	-	8	-	5	9	8	-	-	-	-	-
	14. Philipp Öttl (D), KTM	57	2	3	-	-	6	-	6	1	5	16	1	-	6	11	-	-	-	-
	15. Livio Lio (B), Honda	56	-	-	4	3	3	2	-	3	-	25	-	11	4	1	-	-	-	-

Bei allen Bedingungen top: Weltmeister Jonathan Rea gewann erstmals in Magny-Cours, dafür aber beide Rennen

Magny-Cours

# Rea weiter unersättlich

Von IMRE PAULOVITS

**Die Vorsicht, die Kawasaki-Werkspilot Jonathan Rea in Jerez zur Sicherstellung seines WM-Titels hatte walten lassen, war in Magny-Cours Geschichte: Aggressiv wie selten zuvor holte sich der Nordire seine Saisonsiege 12 und 13.**

Er ist wirklich eine der freundlichsten Gestalten, die man im WM-Fahrerlager trifft. Dazu ist er hochintelligent und spielt dies in den Rennen auch aus. Doch so ungestüm und hart wie in Magny-Cours hat man Weltmeister Jonathan Rea in dieser Saison noch nicht erlebt.

Ob nass oder trocken, der Kawasaki-Werkspilot war unter allen Bedingungen schnell und konnte auch wieder mit seiner Stärke, mit den Reifen am schonendsten umzugehen, trumpfen, als es im ersten Lauf darum ging, auf der abtrocknenden Strecke zum Schluss am meisten übrig zu haben.

«Es war ein wirklich gutes Wochenende», freute sich der Weltmeister. «Wir haben hart gearbeitet, um bei allen Bedingungen ein optimales Bike zu haben. Für das erste Rennen war es ein wenig eine Lotterie, aber auch da haben wir ins Schwarze getroffen. Wir hatten wenig Erfahrung, wie lange die Regenreifen halten. Deshalb habe ich so gut wie möglich die nassen Stellen gesucht. Zum Schluss hat sich meine Reifentaktik aber ausgezahlt.»

Dass er im zweiten Lauf aggressiver als sonst agierte, lockte Rea ein Lächeln ins Gesicht. «Ich wollte einfach nach vorn,

damit ich meinen eigenen Rhythmus fahren kann. Als ich an meinem Teamkollegen vorbei wollte, hat er sich halt etwas gewehrt. Bei Chaz Davies war es dann viel einfacher, mein Bike war auf der Geraden viel schneller als seines.»

Davies, der im ersten Lauf bis auf Platz sechs zurückfiel und so wichtige Punkte im Kampf um WM-Platz 2 gegen Sykes verlor, konnte sich nach dem zweiten



Reiterberger (#11, hinter Sykes und Badovini): Trainingstage top

Rennen wieder trösten. «Dass ich schließlich als Zweiter auf das Podium konnte, hat doch gezeigt, dass wir stark sind», so der Ducati-Werkspilot. «Aber ich muss eingestehen, dass Jonathan im zweiten Rennen sehr schnell war. Aber die Punkte hier waren sehr wichtig.»

Dass er es um den zweiten WM-Rang nun schwer haben wird, tut Tom Sykes in seiner typischen Art ab: «Ich denke, jeder hatte in diesem Rennen seine Probleme. Dass wir zweimal auf dem Podium standen, war also nicht schlecht. Was wir hier gelernt haben, hilft uns im nächsten Jahr sicher weiter, und wer weiß, vielleicht auch im WM-Finale.»

## Kein Sonntag für Reiterberger

Markus Reiterberger erlebte bei seinem zweiten Wildcard-Einsatz in diesem Jahr ein durchwachsenes Wochenende. «Dieses Wochenende ist ganz anders verlaufen als das in Misano», musste der 21-jährige Deutsche feststellen. «Dort waren wir zunächst schnell und konnten uns dann nicht verbessern, diesmal haben wir einige Änderungen

am Bike gemacht und sind bis auf eine Sekunde an die Spitze herangekommen. Und ich war an den Trainingstagen permanent unter den Top-10.»

Dafür hatte Reiterberger einen schwarzen Renntag. Im Warm-up verlor er Öl und merkte es nicht. Weil er die Flaggensignale nicht gesehen hatte, wurde er auf den letzten Startplatz verbannt. «Dann hatte ich im Nassen kein gutes Gefühl und habe auf Intermediates gewechselt. Im zweiten Rennen war es besser, aber ich hatte Pech gehabt. Ich musste zweimal nach Berührungen in den Notausgang, sonst wären die Top-10 drin gewesen. Aber ich habe für die nächste Saison viel gelernt.» ♦

## SSP-WM, SST 1000, SST 600

# Sofuoglu Weltmeister

**Kenan Sofuoglu sicherte sich mit einem zweiten Platz hinter Patrick Jacobsen seinen vierten Supersport-WM-Titel. Kevin Wahr fuhr ein tolles Rennen.**

Das Supersport-Rennen wurde im Nassen gestartet, doch es war klar, dass es abtrocknen würde. Als nach drei Runden mit der roten Flagge abgebrochen wurde, weil der Motor von Kevin Manfredi geplatzt war, trocknete es noch weiter ab, und die meisten wechselten auf ganz trocken oder Intermediates. Kenan Sofuoglu, der vor dem Abbruch geführt hatte, ging kein Risiko mehr ein, sondern beließ es bei P2 und fuhr so seinem vierten WM-Titel entgegen. «Es war ein hartes Jahr für mich, aber dieser Titel hat mich für vieles entschädigt», freute sich der Türke.

Kevin Wahr war zum Zeitpunkt des Abbruchs Dritter und konnte schließlich mit P6 sein bestes diesjähriges Resultat einfahren. «Ich bin zu Beginn vielleicht etwas mehr Risiko gegangen als viele andere, aber es hat sich gelohnt. Nach dem Restart konnte ich den Speed der Spitze zwar nicht ganz gehen, aber den der Gruppe dahinter. Mit dem sechsten Platz kann ich absolut zufrieden sein», freute er sich.

Dominic Schmitter wurde 12. «Bei der Reifenwahl lag ich zweimal richtig, aber das Bike war für die zweite Rennhälfte nicht optimal eingestellt. Insofern bin ich mit P12 wirklich zufrieden», so der Schweizer.

Das Superstock-1000-Rennen gewann Yamaha-Pilot Jeremy Guarnoni. Aprilia-Speer Spitze Lorenzo Savadori reichte P8 zum Titelgewinn. Bei den Superstock 600 siegte der Spanier Augusto Fernández. ♦ IP



Kenan Sofuoglu: Supersport-WM-Titel Nummer 4

## SUPERBIKE-WM 2015 / Resultate

Magny-Cours (F); 12. Lauf, 23. Rennen; 83,809 km über 19 Rdn. à 4,411 km;  
24 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: nass, 11 Grad; Asphalt: 15 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	19	36:29,856	1:53,247	25
2. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	19	+4,711	1:53,641	20
3. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP	19	+14,683	1:53,881	16
4. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	19	+22,772	1:54,747	13
5. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	19	+30,136	1:55,551	11
6. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	19	+31,528	1:54,850	10
7. Matteo Baiocco (I)	Ducati Panigale R	19	+32,129	1:55,548	9
8. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	19	+39,034	1:55,057	8
9. Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale R	19	+1:01,396	1:57,091	7
10. Niccolò Canepa (I)	Ducati Panigale R	19	+1:07,845	1:57,454	6
11. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	19	+1:09,622	1:56,575	5
12. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	19	+1:16,782	1:57,484	4
13. Luca Scassa (I)	Ducati Panigale R	19	+1:19,531	1:58,095	3
14. Ayrton Badovini (I)	BMW S 1000 RR	19	+1:26,459	1:58,151	2
15. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	19	+1:30,260	1:56,570	1
16. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	18	+1 Rde.	1:56,635	-
17. Gábor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR	18	+1 Rde.	2:02,666	-
18. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	18	+1 Rde.	2:01,177	-
19. Alex Phillis (AUS)	Kawasaki ZX-10R	18	+1 Rde.	2:02,560	-
20. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	18	+1 Rde.	2:05,064	-
21. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	17	+2 Rdn.	2:01,446	-
Nicht klassiert:					
- Pawel Skopek (PL)	Yamaha YZF-R1	14	+5 Rdn.	1:57,723	-
- Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	10	+9 Rdn.	2:00,414	-
- David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	5	+14 Rdn.	2:10,064	-

Durchschnittstempo des Siegers: 137,777 km/h

Schnellste Runde: Jonathan Rea, 16. Runde, in 1:53,247 min (= 140,221 km/h)

Magny-Cours (F); 12. Lauf, 24. Rennen; 92,631 km über 21 Rdn. à 4,411 km; 24 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 14 Grad; Asphalt: 19 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	21	34:40,147	1:38,500	25
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	21	+2,848	1:38,585	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	21	+6,551	1:38,667	16
4. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	21	+10,202	1:38,807	13
5. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	21	+12,921	1:38,895	11
6. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP	21	+19,885	1:39,613	10
7. Niccolò Canepa (I)	Ducati Panigale R	21	+24,248	1:39,630	9
8. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	21	+27,248	1:39,403	8
9. Luca Scassa (I)	Ducati Panigale R	21	+29,220	1:39,738	7
10. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	21	+32,799	1:39,622	6
11. Matteo Baiocco (I)	Ducati Panigale R	21	+37,183	1:40,025	5
12. Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale R	21	+37,347	1:40,044	4
13. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	21	+43,676	1:39,953	3
14. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	21	+45,943	1:40,247	2
15. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	21	+47,982	1:39,859	1
16. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	21	+59,663	1:40,867	-
17. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	21	+1:15,160	1:41,655	-
18. Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	21	+1:15,533	1:41,184	-
19. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	21	+1:35,501	1:42,554	-
20. Gábor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR	20	+1 Rde.	1:43,124	-
21. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	20	+1 Rde.	1:44,279	-
22. Alex Phillis (AUS)	Kawasaki ZX-10R	19	+2 Rdn.	1:42,999	-
Nicht klassiert:					
- Ayrton Badovini (I)	BMW S 1000 RR	10	+11 Rdn.	1:39,747	-
- Pawel Skopek (PL)	Yamaha YZF-R1	9	+12 Rdn.	1:42,917	-

Durchschnittstempo des Siegers: 160,312 km/h

Schnellste Runde: Jonathan Rea, 15. Runde, in 1:38,500 min (= 161,214 km/h)

Nächstes Rennen: 18. Oktober, Doha (Katar)

Internet: www.worldsbk.com

## STRECKE

## Magny-Cours



## Training (3 Läufe) min

1. Rea	1:37,750
2. Davies	1:37,938
3. Haslam	1:38,008
4. Sykes	1:38,014
5. Torres	1:38,344
6. Lowes	1:38,390
7. Canepa	1:38,496
8. Badovini	1:38,538
9. Guintoli	1:38,747
10. Reiterberger	1:38,751
11. Scassa	1:38,766
12. Baiocco	1:38,905
13. Mercado	1:39,112
14. Camier	1:39,137
15. Van der Mark	1:39,405
16. De Puniet	1:39,701
17. Salom	1:39,738
18. Ramos	1:40,243
19. Skopek	1:41,030
20. Vizziello	1:41,191
21. Ponsson	1:41,249
22. Rizmayer	1:41,961
23. Phillis	1:42,823
24. Toth	1:43,953

Plätze 1–20: qualifiziert für Superpole 1

## Superpole (2 Läufe) min

1. Haslam	1:56,404
2. Rea	1:56,408
3. Canepa	1:56,912



## SUPERSPORT-WM / Resultate

Magny-Cours (F); 4. Oktober, 11. WM-Lauf; 11 Runden à 4,411 km (= 48,521 km);  
22 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt 14/19 Grad;  
Rennen nach 3 Runden abgebrochen, dann Restart über 11 Runden.

1. Patrick Jacobsen (USA/Kawasaki) in 19:14,983 min (= 151,237 km/h); 2. Kenan Sofuoglu (TR/Kawasaki); +3,910 sec; 3. Lucas Mahias (F/Yamaha) + 8,950; 4. Lorenzo Zanetti (I/MV Agusta) +22,021; 5. Kyle Smith (GB/Honda) +22,958; 6. Kevin Wahr (D/Honda) +34,701; 7. Gino Rea (GB/Honda) +43,995; 8. Martin Cardenas (COL/Honda) +47,585; 9. Cristian Gamarino (I/Kawasaki) +50,960; 10. Marco Faccani (I/Kawasaki) +53,776. – Ferner: 12. Dominic Schmitter (CH/Kawasaki); 14. Nico Terol (E/MV Agusta)

Schnellste Runde: Jacobsen, in 1:43,569 min (= 153,324 km/h)

Stand (nach 11 von 12 Läufen): 1. Sofuoglu, 213 Punkte; 2. Jacobsen 185;

3. Cluzel 155; 4. Zanetti 142; 5. Rea 97; 6. Smith 91. – 13. Schmitter 41; 17. Wahr 30

Nächstes Rennen: 18. Oktober, Doha (Katar)

Internet: www.worldsbk.com

## SUPERSTOCK-1000-FIM-CUP / Resultate

Magny-Cours (F); 4. Oktober, 8. Cup-Lauf; 15 Runden à 4,411 km (= 66,165 km);  
32 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt 16/23 Grad.

1. Jeremy Guarnoni (F/Yamaha) in 25:26,713 min (= 156,018 km/h); 2. Kevin Calia (I/Aprilia), +1,019; 3. Raffaele de Rosa (I/Ducati) +1,307 sec; 4. Matthieu Gines (F/Yamaha) +1,811; 5. Roberto Tamburini (I/BMW) +3,297; 11. Sebastien Suchet (CH/Kawasaki); 12. Lukas Trautmann (A/Yamaha); 14. Marc Moser (D/Ducati)

Endstand (nach 8 Rennen): 1. Savadori, 164; 2. Tamburini 142; 3. De Rosa 121;

4. Guarnoni 91; 5. Jezek 82; 6. Coghlan 72; 7. Calia 63; 8. Massei 60; – 13. Moser 18;

14. Suchet 18; 18. Trautmann 14.

Internet: www.worldsbk.com

## SUPERSTOCK-600-EM / Resultate

Magny-Cours (F); 4. Oktober, 8. EM-Lauf; 13 Runden à 4,411 km (= 57,343 km);  
36 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter: nass, Temp. Luft/Asphalt 14/18 Grad.

1. Augusto Fernandez (E/Honda) in 26:26,806 min (= 130,095 km/h); 2. Axel Bassani (I/Kawasaki) +8,205; 3. Toprak Razgatlioglu (TR/Kawasaki) +18,865;

4. Luca Vitali (I/Kawasaki) +33,270; 5. Ilya Mikhailchik (UKR/Kawasaki) +33,477;

6. Hugo Clere (F/Yamaha) +34,796; – 13. Toni Finsterbusch (D/Kawasaki); 21. Julian Puffe (D/Kawasaki); – ausgeschieden: Ricarda Neubauer (D/Kawasaki)

Endstand (nach 8 Rennen): 1. Razgatlioglu, 157 Punkte; 2. Rinaldi 98; 3. Caricasulo 86;

4. Fernandez 80; 5. Tuuli 78; 6. Tucci 73; 7. Vitali 50; 8. Stirpe 41; 9. Duwelz 40;

10. Clere 39; – 17. Puffe 27; 27. Finsterbusch 5

Internet: www.worldsbk.com

## Höhepunkte der Rennen

## 1. Lauf

**Start:** Rennen wegen nasser Fahrbahn und Beseitigung von Ölschichten auf 19 Runden verkürzt. Rea kommt am besten weg vor Haslam und Davies.

**1. Runde:** Davies schnappt sich Haslam, Sykes übernimmt P4, Reiterberger vom letzten Startplatz vor auf P18.

**2. Runde:** Sykes und Davies überholen sich dreimal, Sykes behält die Oberhand.

**3. Runde:** Guintoli kollidiert leicht mit Davies und geht gleich an ihm und Haslam vorbei, doch die beiden holen sich ihre Plätze zurück.

**4. Runde:** Sykes zieht vorne weg, Camier kommt Guintoli näher.

**5. Runde:** Camier überholt Guintoli, von hinten stürmt Van der Mark heran.

**7. Runde:** Guintoli und Haslam überholen sich dreimal, dann fällt Haslam gleich hinter Guintoli und Van der Mark zurück.

**8. Runde:** Van der Mark überholt Guintoli, der kontert, dann geht Van der Mark gleich an Guintoli und Davies vorbei. Auch Guintoli schnappt sich Davies.

**9. Runde:** Van der Mark hat Rutscher, Guintoli wieder vor, Strecke immer trockener.

**11. Runde:** Sykes an der Spitze 3,4 sec. vor Rea.

**14. Runde:** Sykes nur noch 1,2 sec. vor Rea.

**16. Runde:** Sykes nur noch 0,3 sec. vor Rea.

**17. Runde:** Harter Schlagabtausch zwischen Sykes und Rea, dann muss Sykes weit ausholen, Rea ist vorbei und zieht davon.

**19. Runde:** Rea gewinnt vor Sykes und Guintoli, Reiterberger wird 21.

## 2. Lauf

**Start:** Haslam biegt vor Rea, Davies und Canepa ins erste Eck ein.

**1. Runde:** Davies schnappt sich Rea, Sykes erobert P4, Reiterberger 12.

**2. Runde:** Haslam vor Rea, Davies und Sykes.

**3. Runde:** Davies vor Rea, Sykes und Haslam.

**4. Runde:** Sykes an Rea vorbei.

**5. Runde:** Rea wieder P2.

**8. Runde:** Sykes reißt von Davies und Rea ab.

**9. Runde:** Rea und Davies kämpfen um die Führung.

**10. Runde:** Rea setzt sich durch.

**11. Runde:** Badovini stürzt.

**18. Runde:** Van der Mark an Haslam vorbei auf P4.

**21. Runde:** Rea gewinnt vor Davies, Sykes und Van der Mark, Reiterberger 13. ♦ IP

**MOTORSPORT**  
aktuell

# ÜBERFLIEGER

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

**14%**  
PREISVORTEIL

**GRATIS**

## RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

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



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

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1277525

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum \_\_\_\_\_ 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@dvpv.de](mailto:widerruf@dvpv.de) widerrufen.

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

IBAN \_\_\_\_\_

BIC \_\_\_\_\_ Geldinstitut \_\_\_\_\_

Ich bezahle per Rechnung.

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

**Verlagsgarantie:** Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGGGB. 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 EGGGB 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@dvpv.de](mailto:motorsportaktuell@dvpv.de)

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

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

Moto3-Junior-WM/Moto2-EM Navarro

# Tech3-Fest in Spanien



Tech3-Doppelsieg im 1. Lauf: Vierge siegt vor Techer (verdeckt)

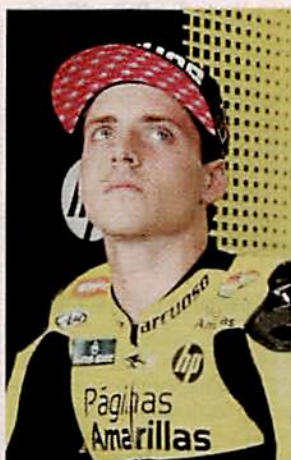
Die beiden Tech3-Piloten Xavi Vierge und Alan Techer holten sich in der Moto2-EM drei der sechs möglichen Podestplätze. Aron Canet gewann zum 3. Mal in Folge in der Moto3-Junior-WM.

9500 Zuschauer wohnten in Navarro bei bewölktem und kühlem Wetter, aber trockener Strecke dem Start der Moto3-Klasse bei. Junior-WM-Leader Aron Canet (Honda) führte vom Start weg. Nicolo Bulega (KTM) und der nächstjährige Leopard-Moto3-WM-Pilot Joan Mir blieben dicht dran, während die restlichen Verfolger bald zurückfielen. Bulega, einer der Italiener aus Valentino Rossis VR46-Academy, konnte Mir erst nach langem Kampf

distanzieren, danach holte er Meter um Meter auf den führenden Canet auf. Kurz vor Schluss sah es aus, als könnte Bulega dem Spanier den Sieg noch streitig machen, doch dann legte Canet noch einen Zahn zu und distanzierte seinen Verfolger um etwas mehr als eine halbe Sekunde. Für Canet aus dem Junior-Team von Estrella-Galizia 0,0 war es der dritte Sieg in Folge, der Vorsprung vier Rennen vor Saisonende beträgt bereits 40 Punkte. Der Deutsche Max Kappler, der für das Saxoprint Racing Team Germany startet, musste als 18. ohne Punkte die Heimreise antreten.

## Moto2-EM: Tech3-Doppelsieg

Die Moto2-EM-Piloten bestritten in Navarro zwei Läu-



Moto2-Leader Edgar Pons

fe. Im ersten duellierten sich die beiden Tech3-Teamkollegen Xavi Vierge (er ersetzte den erfolglosen Ricky Cardus bei Tech3 in der Moto2-WM) und Alan Techer. Bis Mitte des Rennens führte Ex-WM-Pilot Techer, dann attackierte Vierge und ließ sich bis ins Ziel nicht mehr von der Spitze verdrängen. Techer sicherte Rang 2 – und damit den Tech3-Doppelsieg – gegen die beiden HP40-Piloten Luca Marini (der Halbbruder von Valentino Rossi) und Edgar Pons (der Mika Kallio bei Italtrans ersetzt) nach hinten ab. Der Brasilianer Eric Granado (Kalex) war lange in einen Kampf mit Marini und Pons verwickelt, stürzte dann aber wenige Runden vor Schluss.



Moto3: Bulega, Canet, Mir

Im 2. Lauf führte zuerst Marini, dann ging Vierge vorbei. Doch Edgar Pons rückte von hinten heran, packte die beiden und siegte vor Vierge und Granado, der Marini noch

vom Podest verdrängte. Der Schweizer Adrian Pittet holte zweimal Punkte (7. und 10.), der Deutsche Max Enderlein wurde im 1. Lauf 14. (2 Punkte). ♦ ML

## MOTO3-JUNIOR-WM / Moto2, Resultate

Navarro (E), 4. Oktober 2015, Wetter: schön, trocken.

**Moto3:** 1. Aron Canet (E/Honda), 17 Runden in 30:11,310 (= 132,9 km/h); 2. Nicolo Bulega (I/KTM) +0,682; 3. Joan Mir (E/Honda) +6,190; 4. Albert Arenas (E/Husqvarna); 5. Davide Pizzoli (I/Husqvarna); 6. Jaume Masia (E/Honda); - 18. Max Kappler (D/FTR-Honda)  
**Stand nach 8 von 12 Rennen:** 1. Canet, 156 Punkte; 2. Mir 116; 3. Bulega 115; 4. Pawi 93; 5. Arenas 90; 6. Bendsnyder 73; 7. Masia 66; 8. Valtulini 64; - 21. Kappler 11

**Moto2, 1. Lauf:** 1. Xavi Vierge (E/Tech3), 18 Rdn in 30:57,610 (= 137,2 km/h); 2. Alan Techer (F/Tech3) +2,536; 3. Edgar Pons (E/Kalex) +3,703; 4. Luca Marini (I/Kalex); 5. Tetsuta Nagashima (J/Kalex); - 7. Adrien Pittet (CH/Suter); 12. Max Enderlein (D/Kalex);  
**Moto2, 2. Lauf:** 1. Pons, 18 Rdn in 30:49,748 (= 137,8 km/h); 2. Vierge +0,524; 3. Eric Granado (BR/Kalex) +8,880; 4. Marini (I/Kalex); 5. Techer; - 10. Pittet; 16. Thomas Gradinger (A/FTR); 18. Enderlein

**Stand nach 8 von 11 Rennen:** 1. Pons 181; 2. Vierge 151; 3. Techer 98; 4. Marini 92. Ferner: 11. Pittet 25; 15. Nekvasil 18; 24. Gradinger 4; 25. Brenner 3; 24. 30. Buchner 1

## British Superbikes/Silverstone

# Josh Brookes ist bereits nah am Ziel

Josh Brookes gewann in Silverstone beide Läufe und führt die Meisterschaftstabelle vor dem Finale in Brands Hatch klar an.

Yamaha-Pilot und BSB-Gesamtleader Josh Brookes (Yamaha) gewann in Silverstone beide Läufe zur stark besetzten Britischen Superbike-Meisterschaft.



Josh Brookes: 2 Siege in Silverstone, Meistertitel in Griffweite

Im ersten Rennen war zuerst Ex-MotoGP-Pilot John Hopkins (Ducati) in Führung gegangen, doch Brookes presste sich bald an ihm vorbei. Meisterschafts-Mitfavorit Shane Byrne (Kawasaki) war nur aus der vierten Reihe gestartet und musste sich erst durchs Feld kämpfen, lag aber schon bald dicht hinter dem Führungs-Quartett mit Brookes, James Ellison (Kawasaki), Peter Hickman (BMW) und Hopkins. In einem spannenden Finale behielt Brookes die Führung vor Byrne, Hickman, Hopkins und Ellison.

Im zweiten Lauf gewann Brookes erneut und baute seinen Vorsprung in der Meister-

schaftstabelle weiter aus. Nach einer Runde lag der Australier nur auf Rang 6, kämpfte dann aber der Reihe nach Dan Linfoot (Honda), Byrne, Christian Iddon (Suzuki) und Michael Laverty (BMW) nieder. Im Ziel hatte Brookes 3,568 sec Vorsprung auf Laverty.

## Brookes: 47 Punkte voraus

«Der Start zum zweiten Lauf war schlecht», sagte Brookes. «Ich kam viel zu weit raus, weil Hopkins vor mir die Linie verpasste und ich ausweichen musste. Die Aufholjagd war hart, insbesondere Iddon hat viele Male gekontert, bis ich endlich wegziehen konnte. Vor

dem Finale in Brands Hatch bin ich mit 47 Punkten Vorsprung in einer ziemlich komfortablen Lage, und ich sehe den Rennen sehr zuversichtlich entgegen.»

Großer Verlierer war Byrne, der im zweiten Lauf nicht über Rang 5 hinauskam und wahrscheinlich die im Titelkampf entscheidenden Punkte einbüßte.

Vor dem letzten Rennen (mit drei Läufen) in Brands Hatch (16. bis 18. Oktober) führt Brookes mit 653 Punkten vor Byrne mit 606 Zählern. Ellison (573), Laverty (553) und Linfoot (534) sind bereits aus dem Titelkampf ausgeschieden. ♦ ML

## Enduro-WM Requista

# 1. WM-Titel für TM seit 1993

**Bis zum letzten Lauf in Frankreich waren die Entscheidungen in der Enduro-WM noch nicht gefallen. Doch beim Finale auf heimischem Boden stand nur ein einziger Franzose ganz oben auf dem Treppchen.**

Allerdings konnten sich zwei Franzosen bereits nach dem ersten Tag als Weltmeister feiern lassen: Antoine Meo reichte ein zweiter Tagesrang hinter Alex Salvini in der E2-Klasse zum Titel, dasselbe Resultat genützte Mathias Bellino hinter Titelverteidiger Matthew Philipps zum Titel in der E3-Klasse.

Bellino zeigte am zweiten Tag mit einem Sieg, dass er den Titel zu Recht errungen hatte,

während Ex-Champion Philipps eher mit einem Kater unterwegs zu sein schien und auch einige Male stürzte. Immerhin verabschiedete sich der Brite mit einem Sieg in der letzten Sonderprüfung von der aktuellen WM-Saison.

## Bellino dominierte klar

Bellinos Tagessieg war der einzige Vollerfolg für die sonst überlegenen Franzosen an diesem Wochenende, ein bisher in der WM eher ungewöhnliches Ereignis. Dabei hatte Bellino schon am Vorabend des ersten Fahrtages seinen fünften Sieg im Prolog geholt und war so schon am Samstag auf Siegeskurs. Dennoch fuhr Philipps so gut wie möglich, um sich jede

Chance auf die Titelverteidigung noch zu wahren.

## Meo: Ab in den Rallye-Sport

Nach seinem Titelgewinn in der E3-Klasse trat Antoine Meo am zweiten Tag gar nicht mehr an und verabschiedete sich in Richtung Rallye-Sport: «Ich bin in letzter Zeit viel mit dem Rallye-Motorrad gefahren. Es hat einige Zeit gebraucht, bis ich mich auf der Enduro wieder zu recht gefühlt habe.»

## E1: Spannung bis zum Schluss

Am spannendsten war es in der E1-Klasse, wo Titelverteidiger Christophe Nambotin nach seiner Knieoperation wieder dabei war. Prompt gewann der KTM-Pilot den Prolog und die erste Sonderprüfung am Samstag, doch am Ende fehlte ihm fast eine halbe Minute auf Eero Remes. Damit war Nambotins Rückstand auf 10 Zähler angewachsen. Am letzten Tag behielt Remes die Nerven, holte sich erneut den Tagessieg und damit auch den Titel.

Nambotin war ein wenig enttäuscht: «Das Ziel war der WM-Titel, leider hat das nicht geklappt. Aber ich habe das Beste versucht und ich gratuliere Eero zu seiner starken Saison.»

Wie wichtig für TM der erste WM-Titel seit Gianmarco Ross 1993 (80 ccm) war, zeigt der Ein-

satz von Manuel Monni: Der Italiener, sonst in der E3-Klasse aktiv, bewegte im Finale einen 250er-Viertakter in der E1-Klasse; und er kassierte jeden Tag fünf Strafminuten, weil er vorstempelte, um als Helfer für sei-

nen Markenkollegen Remes in der gleichen Minute zu fahren!

Mit zwei 10. Plätzen beendete der einzige Deutsche, Edward Hübner, die WM auf dem 9. Rang. Bei den Damen holte sich Laia Sanz ihren 4. Titel. ♦ RP

## ENDURO-WM / Resultate

**Requista (F):** 13. und 14. WM-Lauf; Wetter/Strecke: schön, trocken  
**Klasse E1, 1. Tag (14 Fahrer gestartet, 13 gewertet):** 1. Eero Remes (FIN/TM), in 49:50,46 min; 2. Christophe Nambotin (F/KTM), +28,94 sec; 3. Anthony Boissière (F/Sherco) +49,91; 4. Lorenzo Santolino (E/Sherco); 5. Daniel McCanney (GB/Husqvarna); 6. Julien Gauthier (F/Yamaha); 7. Cristóbal Guerrero (E/Yamaha); 8. Simone Albergoni (I/Kawasaki); 9. Gianluca Martini (I/Yamaha); 10. Edward Hübner (D/KTM).

**2. Tag (14 Fahrer gestartet, 13 gewertet):** 1. Remes in 47:14,16 min; 2. Nambotin, +11,75 sec; 3. Boissière, +26,17 sec; 4. Santolino; 5. McCanney; 6. Guerrero; 7. Martini; 8. Albergoni; 9. Daniel Sanders (AUS/KTM); 10. Hübner.

**Endstand nach 14 Tagen:** 1. Remes, 261 Punkte; 2. Nambotin 248; 3. Santolino 179; 4. McCanney 179; 5. Albergoni 139; 6. Bourgeois 134; - Ferner: 9. Hübner 83; 13. Rosse 42  
**Klasse E2, 1. Tag (19 Fahrer gestartet, 15 gewertet):** 1. Alex Salvini (I/Honda), in 47:22,40 min; 2. Antoine Meo (F/KTM) +11,45 sec; 3. Jeremy Tarroux (F/Sherco), +12,40 sec; 4. Oriol Mena (E/Beta); 5. Johnny Aubert (F/Beta); 6. Loïc Larrieu (F/Sherco); 7. Jaume Betriu (E/Husqvarna); 8. Deny Philippaerts (I/Beta); 9. Tom Sagar (GB/KTM).

**2. Tag (19 Fahrer gestartet, 15 gewertet):** 1. Salvini, in 47:04,82; 2. Tarroux, +39,97 sec; 3. Betriu, +54,15 sec; 4. Mena; 5. Mori; 6. Philippaerts; 7. Romain Dumontier (F/Yamaha); 8. Sager; 9. Christophe Robert (CH/Husqvarna); 10. Rannar Uusna (EST/KTM).

**Endstand:** 1. Meo, 245 Punkte; 2. Salvini 231; 3. Renet 175; 4. Betriu 161; 5. Larrieu 149; 6. Mena 126; 7. Philippaerts 105; 8. Mori 92; 9. Dumontier 86; 10. Aubert 76.  
**Klasse E3, 1. Tag (11 Fahrer gestartet, 10 gewertet):** 1. Matthew Phillips (AUS/KTM) in 47:33,09 min; 2. Mathias Bellino (F/Husqvarna), +15,49 sec; 3. Matti Seistola (F/Sherco) +35,33 sec; 4. Aigar Leok (EST/TM); 5. Luis Correia (P/Beta); 6. Antoine Basset (F/KTM); 7. Thomas Oldrati (I/Husqvarna); 8. J. Barragan (E/GasGas); 9. Thierry Graber (CH/Sherco).

**2. Tag (11 Fahrer gestartet, 11 gewertet):** 1. Bellino in 47:34,14 min; 2. Seistola, +10,12 sec; 3. Barragan, +12,65 sec; 4. Correia; 5. Oldrati; 6. Leok; 7. Basset; 8. Phillips.  
**Endstand:** 1. Bellino, 254 Punkte; 2. Phillips, 221; 3. Seistola 195; 4. Leok 169; 5. Correia 145; 6. Monni 118; 7. Oldrati 111; 8. Basset 110; 9. Joly 101; 10. Barragan 85.

Internet: www.enduro-abc.com



E2-WM-Titel für Meo (Mitte) vor dem Wechsel in den Rallye-Sport

## Supermoto der Nationen Jesolo

# Frankreich auch im Supermoto

**Nach den ISDE und dem Nationen-Cross gewann die französische Equipe auch das Supermoto der Nationen in Jesolo vor Gastgeber Italien. Österreich wurde Vierter.**

Wie im letzten Jahr siegten die Franzosen vor Italien; diesmal mit dem knappstmöglichen Vorsprung von einem Punkt. Das französische Trio mit Thomas Chareyre und Sylvain Bidart profitierte davon, dass der Weltmeisters älterer Bruder Adrian Chareyre nach einer Babypause wieder auf die Rennstrecke zurückkehrte.

Adrian Chareyre konnte seine beiden Läufe gewinnen, Thomas wurde Sieger und Fünfter, Bidart kassierte ein Streichresultat. Nach dem ersten Lauf gab es Gleichstand zwischen Frankreich und Italien (Ivan Lazzarini Zweiter/Christian Ravaglia Vierter). Andrea Occhini

(2.) und Ravaglia (3.) sorgten dafür, dass die Italiener nach Lauf 2 sogar mit einem Punkt Vorsprung führten. Doch im dritten und entscheidenden Rennen schob sich ausgerechnet Lukas Höllbacher auf Platz 2 zwischen dem führenden Thomas Chareyre und Lazzarini/Occhini, womit die Tricolore einen Punkt weniger hatte. Occhini hatte für das Rennen des Tages gesorgt, indem der Hondafahrer vom 13. auf Platz 4 vorgefahren war.

## 3 Punkte fehlten für Austria

Unter den 16 gestarteten Teams wurden die Tschechen (Pavel Kejmar, Milan Sitniansky und Petr Vorliecek) Dritte, während das starke Team Austria das Podium um ganze 3 Punkte verfehlte.

Der WM-Dritte Lukas Höllbacher war mit den Plätzen 4 und 2 treibende Kraft; Manuel Hagleitner schlug sich zwei-

mal als Neunter gut; ein 14. Platz von Rudolf Bauer wurde zum Streichresultat. Direkt hinter den Österreichern folgte das DMSB-Team auf Platz 5, das letztes Jahr noch Bronze geholt hatte. Der mit Schweizer Lizenz fahrende Philipp Prestel konnte im 1. Lauf einen 9. Rang verbuchen; Jan Deitenbachs zweiter Lauf (15.) war das Streichresultat. Michael Kartenberg wurde zweifach 12.

## Dritter Titel in Folge

Österreichs Juniorteam mit Andreas Buschberger, Robert Gattinger und Bernhard Hitzberger kam auf den guten siebten Rang. Die deutschen Junioren Maximilian Niewiadowski, Peter Mayerbüchler und Peter Banholzer wurden Neunte. Frankreich gewann bei der 10. Auflage des Supermoto of Nations den Titel zum dritten Mal in Folge. ♦ TS



Duell Frankreich - Italien: Ravaglia (5) gegen Adrian Chareyre

## SUPERMOTO DER NATIONEN / Resultate

**Jesolo/I:** 4. Oktober 2015; Wetter: bewölkt, 20 Grad  
**1. Lauf:** 1. Adrian Chareyre (F), Aprilia; 2. Ivan Lazzarini (I), Honda; 3. Asseri Kingelin (FIN), Aprilia; 4. Christian Ravaglia (I), Honda; 5. Thomas Chareyre (F), TM; 6. Pavel Kejmar (CZ).  
**2. Lauf:** 1. A. Chareyre; 2. Andrea Occhini (I), Honda; 3. Ravaglia; 4. Lukas Höllbacher (A), Husqvarna; 5. Sylvain Bidart (F), Honda; 6. Toni Klem (FIN), TM.  
**3. Lauf:** 1. Th. Chareyre; 2. Höllbacher; 3. Lazzarini; 4. Occhini; 5. Bidart; 6. Kevin Farge (S).  
**Nationenwertung:** 1. Frankreich, 13 Punkte; 2. Italien 14; 3. Tschechien 35; 4. Österreich 38; 5. Deutschland 59; -ferner: 7. Österreich Junior 72; 9. Deutschland Junior 81.

Internet: www.supermotos1.com

## Speedway-GP Torun

## 2. Titel für Woffinden

**Tai Woffinden ist erneut Speedway-Weltmeister. Nicki Pedersen siegte beim polnischen GP und hat im Saisonfinale noch Chancen auf die Silbermedaille.**

Als Tai Woffinden im 18. Lauf nur Dritter wurde, schloss er die Qualifikation mit lediglich acht Punkten ab, und so schied der Brite als Tagesneunter aus. Greg Hancock kam in dieser Rennphase auch auf lediglich acht Punkte, konnte jedoch ins Saisonfinale einziehen. Hätte der Titelverteidiger dann mindes-

tens das Finale erreicht und den zweiten Platz belegt, wäre die Entscheidung über die Goldmedaille erst in Melbourne gefallen. Der 45-Jährige kam im ersten Semifinalauf jedoch nicht über den letzten Rang hinaus.

So konnte Woffinden schon in Torun seinen zweiten WM-Titel nach 2013 feiern. «Das ist keine angenehme Situation, wenn man den Titelgewinn feiert, weil der Rivale, der aber auch gleichzeitig ein Freund ist, als Letzter ins Ziel kommt. In den letzten drei Jahren habe ich nun meine Position in der Weltelite

gefestigt und bewiesen, dass ich noch einige Jahre an der Spitze mit dabei sein kann», erklärte der 25-jährige Woffinden.

## Pedersen überragend

Nicki Pedersen zeigte sich in Torun in Top-Form. Der Däne erzielte in den Vorläufen 13 Punkte und fand danach in der Finalrunde keinen Bezwinger mehr. Im Endlauf ließ der 38-jährige Pedersen seinen Rivalen keine Chance und triumphierte mit respektablen 19 Zählern. Er machte auf Hancock 11 Punkte gut und ist vor dem ab-

schließenden Rennen in Australien immer noch WM-Dritter, hat aber nur noch wenige Zähler weniger als der US-Amerikaner. Jason Doyle aus Australien wurde in Polen Tageszweiter – vor dem Polen Maciej Janowski.

Alle GP-Teilnehmer unterstützten den schwer gestürzten Darcy Ward und gingen in Repliken seiner Speedway-Kleidung an den Start. Die Kombis werden danach versteigert, der gesamte Erlös wird dem australischen Speedwayfahrer übergeben. ♦ GD



Pedersen im Finale vor Janowski und Doyle

## SPEEDWAY-WM / Resultate

Torun/PL: 3. Oktober 2015, 11. WM-Lauf; Bahnlänge 325 m, Wetter: trocken, 13 Grad.  
1. Nicki Pedersen (DK), 19 Punkte; 2. Jason Doyle (AUS), 18; 3. Maciej Janowski (PL), 11;  
4. Niels-Kristian Iversen (DK), 10; 5. Andreas Jonsson (S), 11; 6. Chris Holder (AUS), 11;  
7. Peter Kildemand (DK), 11; 8. Greg Hancock (USA), 8; 9. Tai Woffinden (GB), 8; 10. Piotr Pawlicki (PL), 7; 11. Matej Zagar (SLO), 7; 12. Michael Jepsen Jensen (DK), 5; 13. Tomas H. Jonsson (S), 5; 14. Troy Batchelor (AUS), 3; 15. Chris Harris (GB), 3; 16. Krzysztof Kasprzak (PL), 1  
WM-Stand nach 11 von 12 GP: 1. Woffinden, 151 Punkte; 2. Hancock, 126; 3. Pedersen, 124; 4. Iversen, 105; 5. Doyle, 103; 6. Zagar, 100; 7. Janowski, 95; 8. Holder, 93  
Letzter Lauf: 14. Oktober, Melbourne/AUS Internet: www.speedwaygp.com

## GCC-Finale Bühlermann

## Kornel Nemeth verteidigt Titel

**Der gebürtige Ungar Kornel Nemeth konnte beim Finallauf der German-Cross-Country-Serie mit einem weiteren Tagessieg seinen Titel verteidigen.**

Zunächst war in Bühlermann ein anderer vorne: Während Nemeth scheinbar mehr auf Sicherheit ging und sich die ersten Runden auf der spiegelglatten Piste zurückhielt, wühlte sich Christian Weiß an die Spitze. Der KTM-Fahrer war nicht gut vom Start weg gekommen, doch nach fünf Kurven lag er schon auf Platz 3 und durchquerte die Zählstelle auf Rang 2. Kurze Zeit später musste sich



K. Nemeth

auch Motocross-Spezialist Lars Reuther geschlagen geben, und Weiß baute seinen Vorsprung auf gut acht Sekunden aus. Den konnte er gut verwalten, bis von hinten Nemeth wie eine Dampfwalze durch das Feld pflügte.

Als der Lauf nach einem Unfall verkürzt werden musste, überholte Nemeth den Deutschen nur 50 Meter vor dem Ziel. Nemeth sicherte sich damit den Titel, da er einen Lauf auslassen musste und kein weiteres Streichergebnis hatte.

Weiß konnte mit dem 2. Tagesrang auf seiner 300er-KTM auch auf Meisterschaftsrank 2 fahren. ♦ RP

## CROSSCOUNTRY / Resultate

GCC-Finale Bühlermann: 3. Oktober 2015, Wetter/Piste: warm/staubig, rutschig.  
1. Kornel Nemeth (H/KTM) in 46:15,555 min; 2. Christian Weiß (D/KTM), +1,252 sec; 3. Lars Reuther (D/KTM), +2,87; 4. Kevin Zdon (D/Kawasaki); 5. Doug Dubach (USA/TM); 6. Daniel Köder (D/Kawasaki); 7. Dominik Pleyer (D/Suzuki); 8. Jens Pester (D/Husqvarna), alle 7 Runden; 9. Niko Obertausch (D/Yamaha); 10. Manuel Böde (D/KTM), beide 6 Runden  
Endstand nach 7 Läufen (ein Streichergebnis): 1. Nemeth, 175 Punkte; 2. Weiß 169; 3. Zdon 167; 4. Pleyer 111; 5. Pester 110; 6. Marcel Quellmalz (D/Yamaha), 70; 7. Michel Herrmann (D/Suzuki) 62; 8. Erik Appelqvist (S/Kawasaki), 22; 9. Dennis Baudrexel (D/TM), 22; 10. Tim Apolle (D/Husqvarna), 20  
Internet: www.gcc.xcc-racing.com

## Speedway-Bundesliga-Finale

## Erster Liga-Titel für Stralsund

Die 6 Punkte Vorsprung aus dem Hinkampf reichten Landschut nicht: Stralsund gewann am 3. Oktober das 2. Finale auf eigener Bahn mit 50:37 Punkten und errang damit erstmals in der Vereinsgeschichte den Bundesliga-Meistertitel. Für den verletzten Kevin Wölbert hol-

ten sich die Vorpommern Kai Huckenbeck, der mit 10 Punkten zum Matchwinner wurde. Bei Landshut war der Russe Renat Gafurov ein Totalausfall. Der beste Landshuter Erik Riss fuhr 6 Jokerpunkte ein, was aber dem 16-fachen Deutschen Meister nicht mehr reichte. ♦ TS



Pawlicki (blau), Gafurov (weiß), Dudek (rot) und Lebedevs

## BUNDESLIGA / Resultate

Finale II, Stralsund: 3. Oktober 2015, Bahnlänge: 385 m, Wetter: heiter, 18 Grad.

1. MC Nordstern Stralsund 50 Punkte: Patryk Dudek 14, Przemyslaw Pawlicki 10, Tobias Busch 6+2, Kai Huckenbeck 10+1, Roberto Haupt 4, Dominik Möser 6  
2. AC Landshut 37 Punkte: Renat Gafurov 2, Andzejs Lebedevs 7, Martin Smolinski 11+1, Michael Härtel 2+1, Erik Riss 13, Mark Riss 2+1

Endstand: Landshut – Stralsund 83:90  
Deutscher Meister: MC Nordstern Stralsund

Internet: www.speedwaybundesliga.de

## NACHRICHTEN

## Graham Jarvis als erster auf dem Berg

**Extrém-Enduro** Graham Jarvis siegte erneut auf Husqvarna beim Red Bull Sea-to-Sky-Rennen im türkischen Kemer und verhinderte damit, dass sein britischer Landsmann, KTM-Fahrer Jonny Walker, dieses Jahr alle großen Events gewann. Der 40-jährige Jarvis lag sowohl beim Beach-Race als auch beim Forest-Race direkt hinter Walker auf der Lauer, bevor er am letzten Tag den Berg als Erster erklimmte. Bester Deutscher wurde Andreas Lettenbichler auf Platz 5.

## Franz Kadlec Deutscher Meister

**Trial-DM** Franz Kadlec hielt auch beim Saisonfinale in Osnabrück die Konkurrenz in Schach und gewann souverän den Meistertitel. Direkt hinter ihm platzierten sich jeweils sogar punktgleich in der Meisterschaftstabelle Sascha Neumann, Jarmo Robrahn und Mirko Kammel. Spannender hätte das Finale kaum sein können. Deutsche Meisterin wurde ebenfalls souverän Theresa Bäuml.

## Zweiter Sieg für Colton Haaker

**Enduro** Beim 6. Lauf der US-EnduroCross-Serie in Denver gewann Husqvarna-Fahrer Colton Haaker. Er holte sich im Finale den Holeshot, doch nach drei Runden konnte Titelverteidiger Cody Webb vorbeigehen. Drei Runden vor Schluss, nach einem Ausrutscher des KTM-Piloten, kam Haaker im Felsenabschnitt heran und verließ diesen als Erster. Haaker liegt jetzt in der Meisterschaft sechs Punkte hinter Webb.

## Seitenwagen-EM-Finale abgesagt

**Langbahn** Nachdem Hertingen im August das Europameisterschaftsfinale der Gespanne infolge des tödlichen Unfalls von Stefan Müller abgesagt hatte, fand die FIM Europe keinen Ersatzveranstalter, der das Prädikat noch übernehmen wollte. Weder in Roden/NL noch in England war für einen späten Oktobertermin eine Zusage zu erhalten. Der Brite Joshua Goodwin bleibt damit für ein weiteres Jahr Europameister. ♦ RP/AR/TS

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi

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

## BMW

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

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



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

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

## BMW Alpina



ROLF HORN  
[www.rolf-horn.de](http://www.rolf-horn.de)

**B4 Biturbo Coupé Switchtronic Allrad**, Neuwagen, 301 kW (409 PS), Black Sapphire, Leder, Navi Prof., Xenon, Harman Kardon, DAB, Glasdach, Komfortzugang, Aktive Geschw. Regelung, HeadUp, Kraftstoffverbrauch: innerorts (l/100 km) 10,6; außerorts (l/100 km) 6,3; kombiniert (l/100 km) 7,9; CO2-Emissionen kombiniert (g/km) 183, CO2-Effizienz D, 90,330,- € (MwSt. awb.) Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-28, [www.rolf-horn.de](http://www.rolf-horn.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 29069

## Ferrari

599 GTB in Sonderfarbe ges. 0171/4167106 H

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



**Ferrari 328 GTS**, rot, innen komplett in Leder/schwarz, Werkseitig Sportfahrwerk. Baujahr 4/86, 1. Hand., wurde in Stuttgart ausgeliefert. Leider sehr wenig gefahren, 66400 km. In absolut gutem Zustand, € 98.000,-. Tel. 0711/5774471

## Fiat

[www.sparleasing24.de](http://www.sparleasing24.de) H

## Mercedes

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

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

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

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



**E 250 Cabrio**, EZ 3/2012, 25700 km, 150 kW (204 PS), grau-metallic, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, Sommerfahrz., geringe KM-Leistung, VB 33.500,- €. Tel. 0172/4505554, [kleinerw2@gmail.com](mailto:kleinerw2@gmail.com)

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 28876

## Porsche

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



Sie suchen ihn. Ich habe ihn: Porsche Speedster 964 Bj. 1994, 90000 km, Classic Data Vollgutachten 2+ . Tel. 07021/711400, [herrmann.SHK@Arcor.de](mailto:herrmann.SHK@Arcor.de)

911 997 GTS Coupé, EZ 9/2012, 46500 km, 300 kW (408 PS), weiß, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 1. Hand, scheckheftgepflegt, unfallfrei, Porsche Approved Garantie, 72.500,- €. Tel. 02151/656090, [rainer@goodiez.de](mailto:rainer@goodiez.de)

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 29124



997 GT3 RS Bestzustand, EZ 10/2007, 11200 km, 305 kW (415 PS), orange, Klima, PCCB Xenon Sport Chrono Plus, keine Rennstrecke, 100% unfallfrei, 295.000,- €. Sportwagen NOWA, Norbert Waldinger, Winhöringerstr. 24, 84513 Töging, [info@sportwagen-nowa.de](mailto:info@sportwagen-nowa.de), Tel. 08631/160810 H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 29006

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

## Renn/Rallye

[www.Rennsportshop.com](http://www.Rennsportshop.com)

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

**GA Rennsport-Ausrüster**  
Tel. 08678/246  
[www.ga-racing.com](http://www.ga-racing.com)

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



[www.isa-racing.de](http://www.isa-racing.de) H

**Anhängerkupplungen** inkl. Montage auf 2,5 Std. für Porsche Macan - Panamera - und Cayenne zum günstigen Festpreis. [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com), Telefon 09933/902023 H



911 Erstflack, EZ 03/1976, 158000 km, 121 kW, org. Matching Number, Inzahlungnahme. Tel. 0481-8557500, [www.motorwagen.com](http://www.motorwagen.com)

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 29092

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

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

[www.luetticke-motorsport.de](http://www.luetticke-motorsport.de) H



**Renn- und High Performance Kupplungen**

Service - Verkauf -  
Wartung & Instandsetzung - Beratung

**BSA-Motorsport.com**  
Viernheim  
e-mail: [info@bsa-motorsport.com](mailto:info@bsa-motorsport.com)

## Rennttransporter



mehrere TRAILER  
sofort VERFÜGBAR!  
[www.trailertech.eu](http://www.trailertech.eu)



# IM RÜCKSPIEGEL

1995

1985

1975

1965

# Die Oktober-Highlights

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

## ... vor 20 Jahren



Jubel über Aida-Sieg und WM-Titel: Michael Schumacher

**Formel 1** Drei Formel-1-GP gab es im Oktober. Und in allen dreien hieß der Sieger Michael Schumacher. Ein ganz besonderer war direkt der Erfolg beim Großen Preis von Europa am 1. Oktober. Auf dem Nürburgring, der an diesem Tag mit klassischem Eifelwetter aufwartete, strahlte der Stern Michael Schumacher so hell wie wohl noch nie zuvor. Vor seinem Heimpublikum fuhr Schumi vom dritten Startplatz auf noch nasser Strecke an die Spitze. Bei abtrocknenden Bedingungen war es Damon Hill, der im stärkeren Williams-Renault den Kerpener wieder überholte. Als die Strecke trocken war, führte der mit Slicks gestartete Ferrari-Pilot Jean Alesi klar. Schumacher holte mit den nun ebenfalls aufgelegenen, profillosen Pneu in Riesenschritten auf, musste aber noch mal zum Stopp. Der anschließende Husarenritt und

fast zwei Sekunden schnellere Zeiten als Alesi ließen den Franzosen nervös werden. Er zögerte im Überrundungsverkehr, rutschte sogar neben die Strecke. Schumi bremste sich in der Veodol-Schikane kurz vor Schluss vorbei und siegte trotz zweier Stopps mehr.

Wichtiger war jedoch der Triumph drei Wochen später in Aida. Denn der brachte Schumacher WM-Titel Nummer zwei ein. Auf dem winkligen Kurs in Japan hatte der Benetton-Pilot von Startplatz 3 aus keinen guten Anfang und fiel im Startgerangel mit Erzrivale Hill auf P5 zurück. Mit ultraschnellen Runden und einer Drei-Stopp-Strategie fuhr er trotzdem zum Sieg und zum vorzeitigen Titel. Zur Kür folgt eine Woche später der zweite Japan-Sieg – diesmal in Suzuka. Auf einer seiner Paradedrecken schafft er das Triple aus Pole, schnellster Runde und dem

Sieg. Mit dem neunten Saison-erfolg zog er mit Nigel Mansells Rekord von neun Siegen in einem Jahr (Mansell: 1992) gleich und bescherte Benetton gemeinsam mit Teamkollege Johnny Herbert auf P3 noch vor dem Finalrennen zudem den Konstrukteurstitel.

**Formel 3000** Beim Saisonabschluss in Magny-Cours holte der schwedische Madgwick-Pilot Kenny Bräck seinen ersten F3000-Sieg. Damit war er im fast ausschließlich Cosworth-befeuerten Feld der einzige Pilot mit einem Zytek-Motor, der 1995 gewinnen konnte.

**ITC/DTM** Auch die ITC fuhr ihr Finale auf dem französischen Kurs aus. Bernd Schneider gewann beide Rennen. Beim DTM-Finale in Hockenheim am 15.10. holte Klaus Ludwig die ersten zwei Siege in einem Wertungsrennen für den Opel Calibra und sicherte sich P3 in der Meisterschaft.

## ... vor 40 Jahren



Weltmeister-Jahr mit einem Sieg gekrönt: Lauda in Watkins Glen

**Formel 1** Als es zum Finalrennen nach Watkins Glen ging, stand Niki Lauda (Ferrari) bereits als Weltmeister fest. Aber der gerade als Weltmeister entthronte Emerson Fittipaldi (McLaren) wollte zum einen den Vize-WM-Titel sichern, und zum anderen seinem österreichischen Rivalen noch einmal zeigen, wer der Herr im Haus ist. Die Chancen standen statistisch gesehen gut: Noch nie gewann Ferrari den US-GP.

Und nie zuvor gewann ein Weltmeister im Jahr seines WM-Triumphs das Amerika-Rennen. Dass es übrigens nur ein Nordamerika-Rennen gab, und die Kanada-Runde in Mosport zwischen Monza und Watkins Glen ins Wasser fiel, lag an gestiegenen Transportkosten. Diese teilten sich traditionell die Rennen in Kanada und den USA untereinander auf. 1975 aber stieg der von der Herstellervereinigung (FOCA) veranschlagte Preis. Während Watkins Glen bald bereit war,

diesen zu zahlen, entschied sich Mosport erst einige Stunden nach Deadline dazu, seinen Teil der höheren Kosten zu übernehmen. An der FOCA-Spitze fungierte damals übrigens ein gewisser Bernie Ecclestone. Im Hintergrund gab es zudem Dispute über Ablöse-gelder und Fahrergehälter.

Lauda, der gerade seinen ersten FI-Titel eingefahren hatte, legte im Qualifying vor und holte die Pole vor Fittipaldi. Im Rennen aber blieb der Brasilianer mit kleinem Respektabstand in Schlagdistanz zu Laudas 312T. Zünglein an der Waage spielte Lauda-Teamkollege Clay Regazzoni. Der Schweizer hatte sich in einem Zweikampf mit Fittipaldis Stallgefährte Jochen Mass die Ferrari-Nase ab-rasiert und musste zum Stopp. Als die beiden Führenden ihn überrunden wollten, ließ er Lauda passieren – und blockte dann Fittipaldi rundenlang, ehe er die schwarze Flagge bekam. Fittipaldi, zwischenzeitlich um

15 Sekunden distanziert, lag im Ziel knappe fünf Sekunden hinter Lauda zurück, der seinen ersten Sieg auf US-Boden feierte. Als Dritter kam Jochen Mass ins Ziel, der in der Frühphase des Rennens aus Versehen seinen Motor ausschaltete und einige Positionen einbüßte. Mass aber kämpfte sich zurück und hielt im Dreikampf um den letzten Podiumsplatz James Hunt (Hesketh) und Ronnie Peterson (Lotus) auf Distanz.

**Formel 2** Das Finale in Vallelunga gewann in Addition der beiden Läufe über je 35 Runden Vittorio Brambilla. Dieser war als «Profi» – er hatte ja früher im Jahr bereits den FI-GP von Österreich gewonnen – aber nicht punktberechtigt, somit gingen die vollen Punkte an den bereits feststehenden Champion Jacques Laffite. Da nur die sieben besten Ergebnisse gezählt wurden, erreichte der Franzose damit sogar noch die theoretische Punkte-Bestmarke von 63 Zählern.

# des Automobilsports

## ... vor 30 Jahren



Brands Hatch: Sieger Mansell (r.) neben Pole-Mann Senna



Das Kyalami-Podest (v.l.): Rosberg, Sieger Mansell, Prost

**Formel 1** Senna, Prost, Mansell – drei große Namen, die gerne an den ersten von zwei Oktober-Grands-Prix 1985 erinnern lassen. Dieser fand am 6. Oktober als Grand Prix von Europa in Brands Hatch statt. Doch schon tags zuvor wurde ein Stück F1-Geschichte geschrieben: Ayrton Senna zauberte im Qualifikationstraining mit seinem Lotus eine absolute Wunderrunde in den englischen Asphalt. Sie bescherte ihm die sechste Pole-Position seiner jungen F1-Karriere. Die Runde als solche ist wohl eines der absoluten Highlights in Sennas Karriere. Zum Vergleich: Teamkollege Elio de Angelis, sicher kein Nasenbohrer, war drei Sekunden langsamer!

Im Rennen ging es vor allem um die Frage, ob Alain Prost seinen ersten WM-Titel vorzeitig würde einfahren können. Nach schlechtem Start von P6 fiel der Franzose bis auf Platz 14 zurück.

Als aber in Runde 14 von 75 der Ferrari-Motor von WM-Rivale Michele Alboreto in Rauch aufging, war die Chance wieder groß. Prost kämpfte sich im Rennverlauf bis auf P4 nach vorne, was für den vorzeitigen Titelgewinn reichte. Einen Platz bekam er dabei vom tragischen Helden des Rennens vermachte: Marc Surer lag mit seinem Brabham auf Kurs zu P2, aber kurz vor Schluss verrauchte der Turbo – das Aus. Senna erbe P2, doch am ersten Karrieresieg von Nigel Mansell (Williams) war nicht zu rütteln.

Scheinbar auf den Geschmack gekommen, gewann Mansell auch zwei Wochen später den Großen Preis von Südafrika in Kyalami. Da einige Teams den GP aufgrund der Apartheid boykottierten (u. a. Renault und Ligier), fiel das Feld kleiner als gewohnt aus. Ungewohnt war auch der Rennstart an einem Samstag – seitdem werden GP

nur noch am Sonntag ausgetragen. Im Rennen, in dem nur sieben Autos überhaupt die Zielflagge sahen, gewann Mansell vor Teamkollege Keke Rosberg und Weltmeister Prost. Gerhard Berger (Arrows-BMW) holte auf P5 seine ersten F1-Punkte.

**IndyCar** Mit einem Sieg in Laguna Seca wahrte Bobby Rahal seine Titelchancen. Beim zweiten Oktober-Race in Phoenix gewann jedoch Penske-Pilot Al Unser, der damit vor dem Finale die Tabellenführung von seinem Sohn übernahm.

**Sportwagen-WM** In Fuji regnete es so heftig, dass noch hinter dem Safety Car, das das Rennen startete, viele Teams ihre Autos zurückzogen – u. a. die als Weltmeister fixen Rothmans-Porsche. Nach nur rund einem Viertel der geplanten Rennstrecke gewann einmalig 1985 kein Porsche, sondern der Hoshino-March-Nissan (Hoshino/Hagihara/Matsumoto).

## ... vor 50 Jahren



Freude über seinen und Hondas ersten F1-Sieg: Richie Ginther

**Formel 1** Nachdem die Formel 1 in Sebring und Riverside eher überschaubaren Anklang fand, wurde sie in Watkins Glen, wo man 1965 zum fünften Mal Station machte, ein Erfolg. Vor 70 000 Zuschauern sicherte sich Graham Hill im BRM, der schon die beiden Jahre zuvor am «Glen» gesiegt hatte, knapp vor Lotus-Speerspitze Jim Clark die Pole Position. Als das Rennen vom legendären Tex Hopkins mit fliederfarbenem Anzug und Zigarre im Mund gestartet war, setzte sich der Pole-Mann auch zunächst an die Spitze. Kurzzeitig übernahm Clark das Zepter, doch Hill – den Sieg-Hattrick im Visier – ließ sich nicht abwimmeln. Als bei BRM-Teamkollege und Monza-Sieger Jackie Stewart das Gaspedal klemmte, drehte Hill so richtig auf. Einmal an Clark vorbei, zog er auch gleich in Richtung drittem Watkins-Glen-Sieg davon.

Als beim längst als Weltmeister feststehenden Clark in der

11. von 110 Runden der Motor in die ewigen Jagdgründe einging, schien die Messe gelesen. Einsetzender Regen machte es aber doch noch mal spannend.

Die Brabham-Teamkollegen Dan Gurney und Jack Brabham schlossen auf. Gurney kam nicht vorbei, aber Brabham sammelte ein paar wenige Führungsmeter – als er sich beim missglückten Ausbremsmanöver auf Hill an diesem vorbei in die Wiese drehte. So gewann auf am Ende wieder trockener Strecke eben doch Hill vor Gurney und Brabham.

Eine dicke Überraschung sollte das Finalrennen drei Wochen später in Mexico City bereithalten. Nicht etwa Clark, Hill, Gurney oder ein Ferrari gewann. Nein, das letzte Rennen mit der 1,5-Liter-Formel entschied mit Richie Ginther ein Honda-Pilot für sich – Hondas erster von bis heute nur drei Triumpfen als Werksteam in der Formel 1 (1964 bis 1968 und 2006 bis 2008) sowie der

einzige für den US-Amerikaner. Vor einer erneut rund 70000 Zuschauer umfassenden Kulisse fuhr der klein gewachsene Kalifornier vom dritten Startplatz schon in der ersten Runde auf den Spitzenplatz vor. Alles sah nach einem Durchmarsch aus, doch während Pole-Mann Clark erneut in der Anfangsphase mit einem Motorschaden aufgeben musste, holte in der zweiten Rennhälfte Gurney auf. Der fuhr dabei mehr quer als geradeaus um den Mexiko-Kurs, musste sich aber am Ende doch um 2,89 Sekunden geschlagen geben.

**Formel 2** Beim Europa-Abschluss der F2 in Siracusa führen auch Guy Ligier und der junge Clay Regazzoni mit. Regazzoni kollidierte jedoch kurz nach dem Start, und eine Runde später war auch Ligier mit einem Motorschaden raus. Am Ende kommen nur vier Autos ins Ziel. Sieger auf dem sizilianischen Kurs: Silvio Moser (CH) im Brabham-Cosworth.

Motorrad-Stars gestern &amp; heute

## ACHTUNG FAHRERLAGER!

## MICHAEL RUDROFF



1989



2015

Während sich bei den 250ern die deutschen WM-Titelanwärter in den 1980er- und 1990er-Jahren nacheinander die Klinke reichten, waren die schwarz-rot-goldenen Fahrer bei den 500ern dünn gesät. Doch es gab ein bayerisches Original, das für Jahre ein echter Farbtupfer im GP-Fahrerlager war: Michael Rudroff. Der Mann aus Übersee am Chiemsee hatte ein Selbstbewusstsein und ein Charisma, die die Fans in ihren Bann zogen. Er sorgte überall für bayerische Laune und konnte mit seiner Gitarre und den weiß-blauen Blödeleien einen kompletten Abend als Alleinunterhalter füllen. Er hätte auch alle Talente gehabt, als Entertainer Karriere zu machen.

Mit 25 Jahren hat Rudroff zwar spät mit dem Motorradsport angefangen, wurde aber gleich OMK-Pokal-Sieger 1986 bei den 500ern mit einer umgebauten Straßen-Suzuki-RG-500. Von diesem Erfolg beflügelt, besorgte er sich für 1987 eine Honda RS 500 und etablierte sich mit dem fünften Gesamtrang auch in der DM. 1988 wurde er bereits Vize-Europameister, 1989 holte er sich seinen ersten Deutscher-Meister-Titel. In dem Jahr konnte er auch in der WM aufs Podest steigen: Beim verregneten, von den Werksfahrern boykottierten Misano-GP wurde er Dritter hinter Pierfrancesco Chili und Simon Buckmaster, Letzter schlug ihn im Ziel nur um eine halbe Motorradlänge.

In dieser Zeit, als die Amerikaner die Königsklasse dominierten, wurde Urbayer Rudroff nach diesem Erfolg auch für einen gehalten. In einem Programmheft wurde Michael Rudroff, Übersee, als Michael Rudroff, USA, interpretiert! 1991 wurde er ein zweites Mal Deutscher Meister bei den 500ern und konnte sich für 1992 eine der begehrten und sündhaft teuren Harris-Yamaha sichern. Damit schaffte er sein zweites Highlight, den achten Platz beim GP von England in Donington, ein Jahr später wurde er, ebenfalls in Donington, Zehnter.

Wenn die 500er auch seine Paradeklasse war, fuhr Rudroff lange bei den Superbikes. 1996 für Suzuki, und Vertriebschef Bert Poensgen besorgte ihm für den GP von Deutschland eine Werks-500er. Mit der stürzte er aber gleich in der Einführungsrunde und konnte das Rennen nicht aufnehmen. Beim nächsten Pro-Superbike-Rennen wurde er daraufhin von den Kollegen mit tosendem Applaus begrüßt, als er es dort bis zur Startaufstellung schaffte.

Bereits damals hatte sich Michael Rudroff seine heutige Existenz aufgebaut. Er begann hochwertige Fliesen aus Italien zu importieren, heute betreibt der 54-Jährige dieses Geschäft mit 25 Angestellten. Er fährt gelegentlich noch Motorrad und hat noch immer eine treue Fangemeinde. PEPI BÖRÖCZKY\*/IP

\* Autor Pepi Böröczky, der im September 2011 gestorben ist, hat den MSA-Lesern fast 100 Folgen der beliebten Serie hinterlassen.



Rudroff 1992 mit der Harris-Yamaha vor Kevin Schwantz

## LESERBRIEFE

Strafe für Zuschauer  
Zur TV-Berichterstattung  
des Formel-1-GPs von Japan

Super! Die TV-Bilder vom Japan-GP waren Spitze! Die ganze Zeit den lahmen Brause- rennern beim Verlieren zuschauen zu dürfen, selten so amüsiert! Mehr davon! Schade, dass es am Ende nicht noch das Gefenne vom österreichischen Oberberater gab, dass die Renault-Motoren nichts taugen und sie sich schleichen, wenn sie weiter nicht gewinnen. Dann macht es mal gut, Red Bulls, woanders!

Die Übertragung eine Bestrafung für Mercedes? Nein! Das war nur eine Strafe für den Zuschauer.

Mathias Keller,  
D-37520 Osterode am Harz

Keine Reifenwechsel  
Zur laufenden  
Formel-1-Weltmeisterschaft

Vielleicht geht es anderen FI-Beobachtern ähnlich. Ich persönlich brauche keinen Undercut, klemmende Radmuttern, nicht funktionierende Schlagschrauber, komplexe Reifenstrategien. Die Fahrer kämpfen um Sekundenbruchteile auf der Strecke, um bei einem vermurksten Reifenwechsel Sekunden zu verlieren. Ich möchte, dass die Rennen auf der Strecke entschieden werden. Es muss doch machbar sein, Reifen zu entwickeln, die eine komplette Distanz halten. Der Einspareffekt wäre auch nicht ohne: bei den Reifenherstellern, den Teams, die die Reifen kaufen müssen, Reduzierung der Boxencrew, keine Strategen an der Boxenmauer, keine unsinnigen Reifenwechselübungen. Der Gewinner wäre der Zuschauer, der zu jedem Moment weiß, wer die Nase vorne hat. Es muss doch auch für die Hersteller und Teams möglich sein, dieses Problem zu lösen. Höhere Rundenzeiten wären die Folge. Und?

Joachim Neumeister,  
D-45721 Haltern am See

Zu berechenbar  
Zur laufenden  
Formel-1-Weltmeisterschaft

Die Formel-1-Rennen werden immer berechenbarer. Lewis Hamilton auf Platz 1, Nico Rosberg auf Platz 2 und Sebastian Vettel wird meistens bester Nicht-Mercedes-Pilot. Rosberg und Felipe Massa leiden unter dem Wasserträger-Syndrom. Kein Fahrer, der neben Michael Schumacher oder Fernando Alonso gefahren ist, wurde jemals

Weltmeister. Einzige Ausnahme: Hamilton, der sich nicht von Alonso unterkriegen ließ. Früher hat Vettel darunter gelitten, im besten Auto Weltmeister zu werden, und jetzt trifft es Hamilton. Vettel hat ins richtige Team gewechselt, denn dort wird sein fahrerisches Talent gewürdigt. Lewis Hamilton und Nico Rosberg müssten ihr Team verlassen, um so die Formel 1 wieder spannender zu gestalten. Volker Heinrich,  
D-32547 Bad Oeynhausen

Red Bull soll raus  
Zur Motorsituation von  
Red Bull Racing

Red Bull Racing hätte erst einen Vertrag mit einem anderen Motorenhersteller unterzeichnen sollen, bevor das Team den Vertrag mit Renault vorzeitig kündigte. Jetzt ist das Gejammer groß, weil es keine Motoren von Mercedes und Ferrari erhält. Wer beliefert schon einen ernsthaften Konkurrenten? Soll Red Bull doch den Rennstall zusperrern oder verkaufen. Die Formel 1 hat schon den Ausstieg anderer Rennställe verkraftet. In ein paar Jahren weiß keiner mehr, wer Red Bull Racing war. Oder kann sich noch jemand an Teams wie ATS, Shadow, Arrows oder Simtek erinnern? Die Formel 1 wird auch ohne Red Bull Racing und Toro Rosso weitergehen. Heiko Weise,  
D-09337 Hohenstein-Ernstthal

Reise-Infos erbeten  
Zu den 500 Meilen von  
Indianapolis 2016

Ich möchte 2016 nach Indianapolis zum 100. Indy 500. Wer war schon dort und kann mir Tipps geben zu: Ticketkauf, Tribünenplätze, Fahrerlager, Boxengasse, Sehenswertes, Anreise, Übernachtung etc. Vielleicht kann ich mich auch einer Gruppe anschließen. Infos bitte an elfstein@web.de. Thomas Elflein,  
D-96199 Zapfendorf

## KONTAKT

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

## REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell  
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
Telefon: +49 (0)711 182 2577  
Telefax: +49 (0)711 182 1958

www.motorpress.de  
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 Schiffrer

## Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer  
Dänemark: Peter Nygaard  
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,  
Georg Dobes, Andreas Göhring, Martin Gruhler,  
Michael Heinrich, Klaus-Eckhard Jost, Sven Kopf,  
Annette Laguna, Hendrik Medrow, Wolfgang  
Morsehr, Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,  
Stefanie Szapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke  
Wieszorek, Michael Wolf

England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Erwin,  
Alex Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding

Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera

Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat

Österreich: Peter Pressler, Heinz Prüller, Werner  
Schneider, Wolfgang Vlasaty

Schweiz: Jörg Kaufmann, Peter Wyss

Spanien: Manuel Pecno

Tschechien: Martin Straka

USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,  
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher,  
upa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre  
Froidevaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan, Ni-  
kolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico  
Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,  
Jörg Ullmann, Thomas Ulmer, Friedrich Weisse,  
Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP

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

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

Schlussredaktion:  
Schlussredaktion.de

## VERLAG

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
Leuschnerstraße 1  
70174 Stuttgart

Telefon: +49 (0)711 182-01  
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und  
sport Gruppe

## Redaktionelle Gesamtleitung:

Ralph Alex, Jens Katemann  
Stellvertreterin: Birgit Priemer

## Leitung Geschäftsbereich Automobil:

Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.)

## Gesamtanzeigenleitung Automobil:

Markus Eilberger

## Anzeigenleitung:

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

## Werbeverkauf Online:

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

## Auftragsmanagement:

Iris Efring  
iefring@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:

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

## Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:  
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

## Einzelheft:

2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:  
€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus  
(D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €  
13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf  
Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ili-  
terer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit  
einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-  
oskauf von € 60,00 (D); € 63,00 (A).

## Abonnementervice:

Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,  
Telefax 0711-182 25 50.

E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2015 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.  
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages  
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

ISSN 1471-8488



MotoGP in Motegi: 2014 gewann WM-Anwärter Jorge Lorenzo

## MOTORSPORT IM TV

### AUTOMOBIL

#### DIENSTAG, 6.10.

21.15 Rallye-WM, Korsika-Rallye (F), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**  
 22.15 Rallycross-WM, Istanbul (TR), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**  
 23.15 Blancpain GT Sprint Series, Misano (I), Rennen **EUROSPORT**

#### MITTWOCH, 7.10.

9.00 Blancpain GT Sprint Series, Misano (I), Rennen **EUROSPORT 2**  
 23.05 Motorsport – Die tödlichen Jahre (Dokumentation) **N-TV**

#### FREITAG, 9.10.

8.55 Formel 1, Sotschi (RUS), 1. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**  
 9.00 Formel 1, Sotschi (RUS), 1. Freies Training (live) **SPORT 1**  
 11.15 Formel 1, Sotschi (RUS), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**  
 12.55 Formel 1, Sotschi (RUS), 2. Freies Training (live) **SKY SPORT 1, ORF 1**  
 13.00 Formel 1, Sotschi (RUS), 2. Freies Training (live) **SPORT 1**  
 19.30 Formel 1, Sotschi (RUS), 1. und 2. Freies Training (Zus.) **SPORT 1**  
 20.00 Formel 1, Sotschi (RUS), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**  
 21.30 Formel 1, Sotschi (RUS), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**

#### SAMSTAG, 10.10.

10.10 Motorsport – Die tödlichen Jahre (Dokumentation) **N-TV**  
 10.55 Formel 1, Sotschi (RUS), 3. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**  
 12.30 GP3, Sotschi (RUS), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**  
 12.45 Formel 1, Sotschi (RUS), 3. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**  
 13.00 Formel 1, Sotschi (RUS), 3. Freies Training (Aufz.) **RTL**  
 13.35 Rallye-WM, Korsika-Rallye (F), Rennen (Zus.) **RTL**  
 13.45 Formel 1, Sotschi (RUS), Qualifikation (live) **RTL, ORF 1**  
 13.45 DRM – Rallye-Magazin: Baden-Württemberg (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**  
 13.50 Formel 1, Sotschi (RUS), Qualifikation (live) **SKY SPORT 1**  
 13.55 Formel 1, Sotschi (RUS), Qualifikation (live) **SRF 2**  
 14.00 VLN/Langstreckenmeisterschaft, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**  
 14.30 ADAC GT Masters, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**  
 15.20 Ferrari – Mythos, Legende, Gegenwart (Dokumentation) **RTL**  
 18.00, 22.30 Formel 1, Sotschi (RUS), Qualifikation (W) **SKY SPORT 1**  
 19.30 Formel 1, Sotschi (RUS), Qualifikation (W) **SPORT 1**

#### SONNTAG, 11.10.

3.50 Langstrecken-WM/WEC, 6 Stunden von Fuji (J), Rennen (live) **ORF SPORT+**  
 4.00 Langstrecken-WM/WEC, 6 Stunden von

Fuji (J), Rennen (live) **EUROSPORT**  
 8.30 GP3, Sotschi (RUS), 1. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**  
 9.00 GP3, Sotschi (RUS), 2. Rennen (live) **EUROSPORT**  
 10.15 GP3, Sotschi (RUS), 2. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**  
 11.00 Tourenwagen-EM, Pergusa (I), 1. Rennen (live) **EUROSPORT**  
 11.05 Drive! (Magazin): Rallye-WM, Korsika-Rallye (F), Rennen (Zus.) **ORF 1**  
 11.30 Formel 1, Sotschi (RUS), Berichte vor dem Rennen (live) **SKY SPORT 1**  
 11.45 Formel 1, Sotschi (RUS), Berichte vor dem Rennen (live) **ORF 1**  
 12.00 Formel 1, Sotschi (RUS), Berichte vor dem Rennen (live) **RTL**  
 12.25 Formel 1, Sotschi (RUS), Rennen (live) **ORF 1**  
 12.30 Formel 1, Sotschi (RUS), Rennen (live) **SRF 2**  
 12.55 Formel 1, Sotschi (RUS), Rennen (live) **SKY SPORT 1**  
 13.00 Formel 1, Sotschi (RUS), Rennen (live) **RTL**  
 13.00 Tourenwagen-EM, Pergusa (I), 2. Rennen (live) **EUROSPORT**  
 13.00 Blancpain GT Sprint Series, Zandvoort (NL), Rennen (live) **EUROSPORT 2**  
 18.45, 21.15 Formel 1, Sotschi (RUS), Rennen (W) **SKY SPORT 1**  
 19.00 Formel 1, Sotschi (RUS), Rennen (Zus.) **SPORT 1**  
 22.45 Motorsport Weekend (Magazin) **EUROSPORT**  
 23.00 Rallye-EM, Akropolis-Rallye (GR), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

#### MONTAG, 12.10.

1.00 NASCAR, Charlotte/North Carolina (USA), Rennen (live) **MOTORVISION TV**  
 22.15 GP3, Sotschi (RUS), 1. und 2. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 2**  
 3.30 Langstrecken-WM/WEC, 6 Stunden von Fuji (J), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**  
 3.45 Formel 1, Sotschi (RUS), Rennen (W) **ORF 1**

### MOTORRAD

#### MITTWOCH, 7.10.

19.15, 19.45 Superbike-WM, Magny-Cours (F), 1. und 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

#### DONNERSTAG, 8.10.

18.45 Motorrad-WM/MotoGP, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (W) **EUROSPORT**

#### FREITAG, 9.10.

2.00 Motorrad-WM/Moto3, Motegi (J), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**  
 2.45 Motorrad-WM/MotoGP, Motegi (J), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**  
 3.45 Motorrad-WM/Moto2, Motegi (J), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**  
 4.45 Motorrad-WM, Alcañiz/Aragon (E), Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
 6.00 Motorrad-WM/Moto3, Motegi (J), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**  
 7.00 Motorrad-WM/MotoGP, Motegi (J), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

8.00 Motorrad-WM/Moto2, Motegi (J), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**  
 23.00 Motocross-WM, Saisonrückblick 2015 **SPORT 1+**

#### SAMSTAG, 10.10.

2.00 Motorrad-WM/Moto3, Motegi (J), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**  
 2.45 Motorrad-WM/MotoGP, Motegi (J), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**  
 3.45 Motorrad-WM/Moto2, Motegi (J), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**  
 4.45 Motorrad-WM, Motegi (J), Vorberichte zur Qualifikation (live) **EUROSPORT 2**  
 5.30 Motorrad-WM/Moto3, Motegi (J), Qualifikation (live) **EUROSPORT 2**  
 6.30 Motorrad-WM/MotoGP, Motegi (J), Qualifikation (live) **EUROSPORT 2**  
 8.00 Motorrad-WM/Moto2, Motegi (J), Qualifikation (live) **EUROSPORT 2**

#### SONNTAG, 11.10.

1.30 Motorrad-WM, Motegi (J), Warm-up (live) **EUROSPORT 2**  
 3.00 Motorrad-WM, Motegi (J), Vorberichte zu den Rennen (live) **EUROSPORT 2**  
 4.00 Motorrad-WM/Moto3, Motegi (J), Rennen (live) **EUROSPORT 2**  
 5.10 Motorrad-WM/Moto2, Motegi (J), Rennen (live) **SRF 2**  
 5.15 Motorrad-WM/Moto2, Motegi (J), Rennen (live) **EUROSPORT 2**  
 6.45 Motorrad-WM/MotoGP, Motegi (J), Rennen (live) **EUROSPORT 2**  
 6.55 Motorrad-WM/MotoGP, Motegi (J), Rennen (live) **SRF 2, ORF SPORT+**  
 11.30, 23.30 Motorrad-WM/Moto2, Motegi (J), Rennen (W) **EUROSPORT**  
 12.15, 17.00 Motorrad-WM/MotoGP, Motegi (J), Rennen (W) **EUROSPORT**  
 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Motegi (J), Rennen (W) **SRF 2**  
 22.45 Motorsport Weekend (Magazin) **EUROSPORT**  
 23.30 Motorrad-WM/Moto2, Motegi (J), Rennen (W) **EUROSPORT**

#### MONTAG, 12.10.

0.15 Motorrad-WM/MotoGP, Motegi (J), Rennen (W) **EUROSPORT**  
 19.15 Motorrad-WM/Moto3, Motegi (J), Rennen (W) **EUROSPORT**  
 20.00 Motorrad-WM/Moto2, Motegi (J), Rennen (W) **EUROSPORT**  
 20.45 Motorrad-WM/MotoGP, Motegi (J), Rennen (W) **EUROSPORT**

### IM NÄCHSTEN HEFT / 13.10.2015

#### AUTOMOBIL

Formel 1: Russland-GP  
 Langstrecken-WM: 6h Fuji  
 Rallye-EM: Griechenland  
 DTM: Vor Hockenheim

#### MOTORRAD

MotoGP: GP von Japan  
 Enduro-DM: Lauf in Zschopau

### TERMINE

#### AUTOMOBIL

9.-11.10.	Rallye, Akropolis-Rallye	EM	GR
9./10.10.	Rallye, Baden-Württemberg	DM	D
9./10.10.	Rallye/Citroën Trophy, Baden-Württemberg		D
10./11.10.	Truck, Le Mans	EM	F
10./11.10.	GP2/GP3, Sotschi		RUS
10./11.10.	Internationale Langstreckenserie, 24h Brünn		CZ
10.10.	Asian Le Mans Series, Fuji		J
11.10.	Formel 1, Sotschi	WM	RUS
11.10.	WEC/Langstrecke, Fuji	WM	J
11.10.	Tourenwagen, Enna-Pergusa	EM	I
11.10.	NASCAR, Charlotte/North Carolina		USA
11.10.	Blancpain GT Sprint Series, Zandvoort		NL
11.10.	Formel Renault 2.0 ALPS, Jerez de la Frontera		E

#### MOTORRAD

3.-9.10.	Cross Country, Marokko-Rallye	WM	MA
10.10.	Enduro, Zschopau	DM	D
10.10.	Speedway, Wittstock		D
11.10.	MotoGP/Moto2/Moto3, Motegi	WM	J
11.10.	Speedway/Team, Neuenknick	DM	D

### DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächste Einsätze des DSK-Busses: 17. Oktober VLN 250-Meilen-Rennen, Nürburgring; 23. Oktober: Freies Fahren Nordschleife. Weitere Infos im Internet: [www.dskev.de](http://www.dskev.de)



**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# TOP AUSSTATTUNG!

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

## MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.



**GRATIS**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registregericht Stuttgart HRB 8002, Geschäftsführer: Dr. Volker Bräse, Norbert Lehmann, Vertriebs-Beauftragter, Beiratung und Absatz-erfolge durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Wilhelmsplatz 1, 20355 Hamburg, Dr. Michael Falter, Doberstraße 1, 20355 Hamburg, Dr. Ingrid Unterwiesing, AD Hamburg, 10469 99752.

**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](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum 19 \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Wohnort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

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

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

IBAN \_\_\_\_\_

BIC \_\_\_\_\_ Geldinstitut \_\_\_\_\_

Ich bezahle per Rechnung.

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer 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.

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

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

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