

# MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens

**Langstrecken-WM**  
Porsche-Le-Mans-Sieger  
holen auch WM-Titel S. 10



**MotoGP**  
Interview mit Umsteiger  
Jonas Folger S. 22

**Rallye-WM**  
VW verabschiedet sich  
mit einem Sieg S. 15

**MotoGP**  
Viñales an beiden  
Testtagen Schnellster S. 24

**Formel 3**  
António Félix da Costa  
gewinnt in Macau S. 9

**Superbike-WM**  
Was Stefan Bradl nach  
dem ersten Test sagt S. 28

**motorsport-  
aktuell.com**

**Formel 1: Am Wochenende fällt die Entscheidung in Abu Dhabi**

# JETZT ODER NIE!

Jeden  
Dienstag  
neu



Nico Rosberg steht vor der Erfüllung seines Traumes: Am Wochenende kann er mit einem dritten Platz beim Finale in Abu

Dhabi seinen ersten WM-Titel einfahren. Unabhängig davon, was sein Mercedes-Teamkollege Lewis Hamilton macht. Wir

haben die Ausgangslage beleuchtet und uns intensiv mit dem Menschen Rosberg auseinandergesetzt. **ab S. 4**

## LIEBE LESER!

Am Wochenende ist es endlich so weit! In Abu Dhabi fällt die WM-Entscheidung in der Formel 1. Nach 20 Rennen trennen Leader Nico Rosberg und Verfolger Lewis Hamilton zwölf Punkte. Rosberg muss – bei einem Sieg des Briten – Dritter werden, um die WM-Krone abzuholen. Ein machbares Unterfangen. Deshalb haben wir in der aktuellen Ausgabe (ab Seite 4) den sehr wahrscheinlich dritten deutschen F1-Weltmeister schon einmal genauer unter die Lupe genommen. Im Wissen, dass der Sport und die Formel 1 im Speziellen unberechenbar sind. Erinnern wir uns an 2010: Damals reiste Fernando Alonso mit einem Polster von 15 Punkten an. Am Ende wurde Sebastian Vettel Weltmeister. Auch für ihn war es damals der erste Titel. Drei weitere folgten. Weil 2017 neue Regeln gelten und niemand so richtig abschätzen kann, ob die Mercedes-Dominanz weitergeht, ist der kommende Sonntag für Rosberg umso wichtiger. «Jetzt oder nie!», lautet das Motto. Aus der Sicht neutraler Beobachter sagen wir: Möge der Glücklichere gewinnen.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger  
Chef vom Dienst



WER? Mark Webber (AUS)  
WO? Sakhir (BRN)

WAS? Der Australier feierte  
Abschied vom Motorsport



WER? Wolfgang Ullrich (D), Rob Leupen (NL)  
WO? Sakhir (BRN)

WAS? Der TMG-Geschäftsführer bedankt sich zum WEC-Abschied von Audi bei deren Motorsportchef für den langjährigen Wettbewerb



WER? Sébastien Ogier (F)  
WO? Coffs Harbour (AUS)

WAS? Der letzte Höhenflug des Rallye-Weltmeisters im Dienste von VW – der Sieg ging an Markenkollege Andreas Mikkelsen

## INHALT

## AUTOMOBIL

## THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Regeln müssen einfacher werden; DTM/WTCC: Schon bald Klarheit?; Der Fall Mortara S. 3
- ! FORMEL 1 Nico Rosberg vor dem Titelrennen S. 4
- ! FORMEL 3 Vater Keke Rosberg und sein Erbe S. 6
- FORMEL 1 Zum Tod von BMW-Guru Paul Rosche S. 7
- ! FORMEL 3 Da Costa holt zweiten Macau-Sieg S. 9
- ! LANGSTRECKEN-WM Audi-Sieg zum Abschied S. 10
- SPORTWAGEN So liefen die GT-Rennen in Macau S. 13
- TOURENWAGEN Comini wieder TCR-Meister S. 14
- ! RALLYE-WM Zum Abschied noch ein VW-Sieg S. 15

## MOTORRAD

## THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Warum 2017 ganz heiß wird; Superbike-WM: Erste Tests mit Bradl S. 21
- ! MOTOGP Interview mit Umsteiger Jonas Folger S. 22
- ! MOTOGP Viñales an beiden Testtagen Schnellster S. 24
- MOTO2 KTM fehlt bei Tests eine Sekunde S. 26
- ! SUPERBIKE-WM Im Gespräch mit Stefan Bradl S. 28
- OFFROAD So lief der Supercup in München S. 30

## PANORAMA

- AUTOMOBIL Was steckt hinter Kaspersky Motorsport? S. 34
- AUTOMOBIL 70. Geburtstag von Peter Mücke S. 36
- BOXENGEFLÜSTER Fanshop; Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 38
- IMPRESSUM S. 39
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 39

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:  
SUTTON-IMAGES.COM

## KONTAKT

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

MOTOR  
SPORT  
aktuell

**Formel 1**

# Weniger Regeln!

Von MICHAEL SCHMIDT

**Die Strategiegruppe hat beschlossen, die Fahrer wieder fahren zu lassen. Charlie Whiting soll über den Winter ein Konzept ausarbeiten, das mit einem Minimalsatz an Regeln für die Fahrer auskommt.**

Die Strategiegruppe der Formel 1 hat am Mittwoch in Genf getagt. Offizielles Statement: «Es war ein konstruktives Meeting.» Es war vor allem ein anderes als üblich. Zum ersten Mal saßen auch drei Sportkommissare im Gremium, darunter der Schweizer Paul Gutjahr und der Australier Garry Connelly. Und zum ersten Mal auch Chase Carey, der Frontmann der künftigen Formel-1-Besitzer Liberty Media.

Der wichtigste Programmpunkt war die Diskussion über die Überregulierung der F1. Nach drei Stunden waren sich alle einig: Die Überholregeln und Verhaltensmaßnahmen auf der Strecke müssen weg. Die Fahrer sollen Meinungsverschiedenheiten ab 2017 unter sich ausmachen, statt sich hinter einem immer komplizierteren Regelwerk zu verstecken.

Ein Teilnehmer warnte: «Eine Regel bedingt die nächste. Das bläht das Regelwerk so auf, dass am Ende keiner mehr durchblickt. Wir brauchen einen klaren Wortlaut, der keine Interpretationen zulässt.» Oder wie



Lauda im Gespräch mit Charlie Whiting: Vor 40 Jahren haben es die Fahrer untereinander ausgemacht

Ecclestone forderte: «Die Regeln müssen so geschrieben sein, dass ich sie verstehe.»

Die eingeladenen Sportkommissare gaben zu, dass der Interpretationsspielraum beim aktuellen Reglement zu groß sei, sodass es immer wieder zu unterschiedlichen Urteilen bei vergleichbaren Vergehen komme. Vor allem bei Verletzungen der Streckenlimits muss eine Lösung her.

### Überholregeln vereinfachen

Nach dem Brainstorming haben die FIA, Ecclestone und die Teamchefs FIA-Rennleiter Whiting damit beauftragt, die Überholregeln so zu vereinfachen, dass es nach dem Rennen keine Diskussionen mehr gibt.

Nur wenn es zu einer gefährlichen Situation oder einem Unfall kommt, sollen Rennleitung und Sportkommissare eingreifen. Und zwar in dieser Reihenfolge. Der FIA-Rennleiter beschließt, dass es einen Fall gibt, erst dann entscheiden die Sportkommissare. Das Ergebnis soll am Tag des Rennens feststehen. Ein Nachkarten wie von Ferrari nach dem GP Mexiko soll so verhindert werden.

Niki Lauda begrüßt die Beschlüsse: «Wir müssen uns erst einmal fragen, warum sich diese Diskussionen in letzter Zeit so gehäuft haben. Doch nur, weil der Verstappen besser fährt als die anderen. Seine aggressive Fahrweise hat alle anderen aufgeregt. Da gibt es

für mich nur eine Lösung: Sollen die anderen auch so aggressiv fahren. Oder dem Verstappen nach dem Rennen eine in die Goschn hauen.»

Lauda kann den Wunsch der Piloten nach noch mehr Regeln nicht verstehen. «Die sollen fahren und das auf der Strecke untereinander ausmachen. So wie es bei uns vor 40 Jahren auch war. Damals war der Sport tausendmal gefährlicher, und wir haben uns auch ohne Regeln an ungeschriebene Gesetze gehalten. Für mich kam der beste Spruch nach dem GP von Brasilien von Alonso. Der hat dem Vettel angedroht, ihm in die Kiste zu fahren, wenn er ihn beim nächsten Mal wieder so von der Strecke schiebt.» ♦

**DTM/WTCC**

## Bald entschieden?

Die Spekulationen um die Zukunft der DTM und der Tourenwagen-WM (WTCC) werden möglicherweise schon sehr bald beendet sein. Für Donnerstag dieser Woche hat der Automobil-Weltverband FIA interessierte Hersteller nach Genf geladen, um dort das «Class-One-Reglement», das ab 2019 in der Tourenwagen-WM angewendet werden soll, vorzustellen.

An diesem Treffen nehmen auch die sechs Hersteller (Audi, BMW, Honda, Lexus, Mercedes, Nissan) teil, die dieses Reglement im September 2014 bei einem Treffen des sogenannten Steering Committee, bestehend aus Vertretern der japanischen GTA, der amerikanischen IMSA und der DTM-Dachorganisation ITR, abgesegnet hatten.

Ein Jahr später wurde das Reglement (u. a. 600-PS-Vierzylinder-Turbomotoren) von den drei in der DTM engagierten deutschen Herstellern auf 2019 verschoben. Man darf gespannt sein, was zu diesem Thema nach der nächsten FIA-Weltratsitzung am 30.11. in Wien kommuniziert wird. ♦ AW

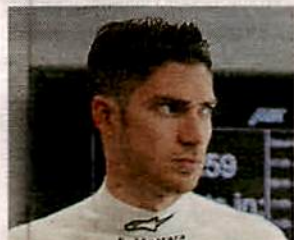


WTCC: Kommt die «Class One»?

**Edoardo Mortara**

## Verwarnung und 7500 Euro Strafe

Wie in der letzten Ausgabe berichtet, hat das Sportgericht des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB) ein Ermittlungsverfahren gegen Noch-Audi-Werksfahrer Edoardo Mortara wegen einer Dokumenten-Manipulation eingeleitet. Letzten Dienstag wurde folgendes Urteil gefällt: Der Italo-Schweizer wird verwarnet und muss zudem eine Geldstrafe in Höhe von 7500 Euro an den DMSB zahlen.



Mortara: 7500 Euro Strafe

Für Mortara könnte die Angelegenheit noch weitere Folgen haben, denn der DMSB hat die Strafe routinemäßig an den italienischen ASN (ACI) weitergeleitet. Sollte zudem der Automobil-Weltverband eingeschaltet werden, droht laut einem FIA-Offiziellen, den MSA in Macau kontaktiert hat, wegen der «Urkundenfälschung» eine Lizenzsperre bis zu einem Jahr! ♦ AW

**KOMMENTAR**

### Respekt und Anstand von Chefs «gelernt»?

Von ARNO WESTER

Als Edoardo Mortara nach seiner Pole-Position beim GT World Cup in Macau (S. 13) auf seine starke Vorstellung angesprochen wurde, ließ er den verdutzten MSA-Reporter mit dem Hinweis stehen, dass es ein «Face-to-Face» Gespräch nicht geben werde! Mortara spielt also wegen der MSA-Enthüllungen beleidigte Leberwurst. Was Respekt und Anstand bedeuten, hat er offenbar von seinen Vorgesetzten gelernt. Wenn seine Chefs in aller Öffentlichkeit mit dem Funkspruch «Schieb ihn raus» in

den Titelkampf eingreifen oder nach dem DTM-Finale in Hockenheim von einem «Super-GAU» sprechen, weil der DMSB dafür verantwortlich sei, dass Mortara wegen einer Fehlentscheidung in Zandvoort «unberechtigterweise» jene zum Titel fehlenden Punkte verloren hat, dann ist es mit sportlicher Fairness nicht weit her. Kein Wunder, dass auch Mortara die Schuld bei anderen sucht. Fakt ist: nicht der DMSB oder MSA sind für sein Fehlverhalten verantwortlich, sondern er selbst. Nicht der Zandvoort-Fehler, sondern sein Revanche-Foul an BMW-Fahrer António

Félix da Costa in Spielberg hat ihn den DTM-Titel gekostet. Und wenn ein gut bezahlter Motorsportler wie Mortara die vom DMSB aufgestellten Regeln nicht kennt und sich lieber auf seinen Arbeitgeber verlässt, der nicht einmal weiß, wie viele Runden sein Angestellter für die Erlangung der DMSB-Permit A (Nordschleifen-Lizenz) abgespult hat, dann kann der Fehler nicht bei anderen liegen. Das alles passt zur Feststellung eines hochrangiger Managers des VW-Konzerns: «Bei Audi Sport liegen die Nerven blank – dort herrscht das totale Chaos!»



Augen zu und durch? Am Wochenende kann, ja muss Nico Rosberg Weltmeister werden

Von ELMAR BRÜMMER

**Nico Rosberg kann am Wochenende in Abu Dhabi der dritte deutsche Formel-1-Weltmeister werden. Nein: Er muss es werden! Jetzt oder nie! Doch die Chancen stehen gut. 2016 haben wir den besten Rosberg gesehen, den es je gab.**

Immer nur auf das nächste Rennen gucken, nie auf den Weltmeistertitel. Es war seit dem Frühjahr ein fast ermüdendes Katz-und-Maus-Spiel zwischen dem Formel-1-Tabellenführer Nico Rosberg und den Journalisten. Bloß nicht an den Titel denken, auf keinen Fall darüber reden. Am letzten Rennwochenende der Saison funktioniert der Trick nicht mehr so richtig: Nico Rosberg wird an nichts anderes mehr denken als an den Großen Preis von Abu Dhabi. Und das bedeutet zugleich: Er muss daran denken, wie er seinen Vorsprung von nur noch zwölf Zählern gegenüber seinem Teamkollegen Lewis Hamilton ins Ziel bringt. Und damit zum ersten Mal Weltmeister wird.

Rechnen und taktieren war jahrelang Rosbergs Steckpferd, aber er hat sich gewandelt in dieser Hinsicht und in dieser Saison: «Ich will in Abu Dhabi gewinnen. Denn ich muss weiter das machen, was mir dabei hilft, meine Bestleistung zu bringen.» Natürlich. Aber auf Sieg fahren und volle Attacke sind noch mal zweierlei im zugespitzten Finale. Aber das proklamierte Selbstbewusstsein sagt schon einiges über den neuen Nico Rosberg: Ein Mann, der die Chance seines Lebens hat. Die beste auf den Weltmeistertitel. Nicht auszudenken, wenn es wieder nicht klappen würde. Wenn

Lewis Hamilton nach dem ganzen technischen Pedal der Saison am Ende doch noch den Hattrick einfahren könnte. Es ist ganz einfach und doch so schwer: Ein Jetzt-oder-Nie-Rennen.

#### Häufiger Ecken und Kanten

Ein Stück weit scheint deshalb der alte Nico Rosberg hervor, der sich nicht in die Karten schauen lässt: «Wie ich das Rennen angehen werde, entscheide ich erst in Abu Dhabi, wenn ich gründlich darüber nachgedacht habe. Für mich ist das ein Wochenende, das so schwierig wird wie jedes andere. Nichts in der Formel 1 ist einfach.»

Klassische Abwehr-Sätze. Nico Rosberg hat zwar immer betont, wie gefährlich der direkte Rivale ist, aber er hätte wohl selbst nicht daran gedacht, dass es noch einmal so eng werden könnte. Und er traut Hamilton alles zu. Der Brite übt sich in fröhlicher

#### Zur Person

##### Nico Rosberg

Geburtsdag 27. Juni 1985  
Geburtsort Wiesbaden (D)  
Herkunftsland Deutschland

#### KARRIERE

1996-2001 Karting  
2002 ADAC Formel BMW (Meister)  
2003 Formel-3-Euroserie (8., 1 Sieg)  
2004 Formel-3-Euroserie (4., 3 Siege)  
2005 GP2 mit ART (Meister, 5 Siege),  
Formel-1-Testfahrer für Williams  
2006 Formel 1 mit Williams (17.)  
2007 Formel 1 mit Williams (9.)  
2008 Formel 1 mit Williams (13.)  
2009 Formel 1 mit Williams (7.)  
2010 Formel 1 mit Mercedes (7.)  
2011 Formel 1 mit Mercedes (7.)  
2012 Formel 1 mit Mercedes (9., 1 Sieg)  
2013 Formel 1 mit Mercedes (6., 2 Siege)  
2014 Formel 1 mit Mercedes (2., 5 Siege)  
2015 Formel 1 mit Mercedes (2., 6 Siege)  
2016 Formel 1 mit Mercedes (vor dem letzten Rennen 1., 9 Siege)

Hobbys: Familie, Triathlon, Fußball, Schach, Fotografie, Backgammon, Lesen

Nico Rosberg

# Fast am Ziel

psychologischer Kriegsführung: «Nico fährt so gut wie nie, und ich habe ihm im gleichen Auto keine Chance gegeben.»

Triumphiert der Wiesbadener auf der Wüsteninsel Yas, dann wäre es auch der Beweis, dass Nico Rosberg unter Druck gegen den stärksten Fahrer der aktuellen Grand-Prix-Generation bestehen kann.

Ohnehin handelt es sich um den besten Nico Rosberg, den man in seinen elf Renn-



## «Ich entscheide in Abu Dhabi, wie ich das Rennen angehe.»

NICO ROSBERG

jahren in der Königsklasse bisher gesehen hat. Aus dem Zögerer ist ein Angreifer geworden. Und so konnte er sich auch gegenüber Hamilton emanzipieren, dem personalisierten Offensivfahrer.

Siebenmal in Folge, davon viermal in den ersten Rennen dieser Saison, hatte Rosberg den übermächtigen Rivalen mit Siegen dupliert, das war die Initialzündung. Und eine Lehre aus der Gesamtheit der Vorsaison, als Rosberg den ganz großen Erfolg erzwingen wollte. Er machte dabei nur den Fehler, dass er seine Taktik schon früh im Jahr öffentlich verriet. Das kam Lewis Hamilton gelegen, der zwar nicht minder ehrgeizig ist, das aber völlig verbergen und alles lässig erscheinen lassen kann. Zudem diente Rosbergs Eifer Hamilton als zusätzliche Motivation. Und damit war der Brite einfach nicht greifbar, obwohl Rosberg doch so nah dran war.

Nico Rosberg hat über den letzten Winter eine andere Einstellung gefunden, an seiner Fahrweise hat sich nicht viel geändert. Sie ist immer noch überlegt und effektiv, so wie es das Klischee für deutsche Rennfahrer eben will. Aber er zeigt jetzt häufiger jene Ecken und Kanten, die einen echten Champion ausmachen.

### Auch Keke ein Spätzünder

Michael Schumacher und Sebastian Vettel, um schon mal die Vorgänger zu nennen, falls Nico Rosberg den zehnten Fahrertitel für Deutschland in diesem Jahrtausend einfährt, haben weit früher in ihren Karrieren polarisiert. Nico Rosberg ist ein Spätzünder, wie der Weltmeister-Papa Keke (siehe Seite 6), der erst mit 30 in die Formel 1 kam. Aber jetzt will er es wissen. Dafür begibt er sich an jedem Rennwochenende in einen Tunnel.

Seine Entscheidungen macht er, ähnlich wie Hamilton, nur mit sich allein aus. Vielleicht noch mit der Familie. Die Facetime-Sessions vor dem Einschlafen mit Frau und Tochter auf Ibiza sind so ziemlich die einzige Ablenkung, die er sich vor dem Rennen erlaubt: «Das Einzige, was sich bei mir geändert hat, ist mein Privatleben.

Ich habe eine tolle Familie mit einer kleinen Tochter, die jetzt ein Jahr und zwei Monate alt ist. Dieses spezielle Gefühl überträgt sich auf den Sport. Ich komme mit einem Lachen im Gesicht an der Rennstrecke an.»

### Keine großen Skandale

Ansonsten liest er sich in die Daten ein, taucht ab in Fahrzeugabstimmungen, Gespräche mit Ingenieuren, Diskussionen über die Taktik. Die Akribie kommt daher, dass er sich nicht selbst vorwerfen will, nicht tatsächlich alles für die große Chance gegeben zu haben.

Gedanken an anderes und andere empfindet er als unnötige Energieverschwendung: «Ich konzentriere mich auf das, was ich beeinflussen kann.» In den letzten beiden Jahren, als er seine WM-Chancen verpasste, war das noch anders: Er hatte sich an Hamilton abgearbeitet.

Er bleibt schwer zu greifen, dieser Nico Eric Rosberg. Ein Reporter, der ihn im Sommer auf Ibiza besuchen durfte, erzählt von einem ganz anderen Menschen als dem, den man an der



## «Ich komme mit einem Lachen an der Rennstrecke an.»

NICO ROSBERG

Rennstrecke sieht. Tatsächlich gibt es ja viele, denen der feuerfeste Anzug auch sonst als Schutzpanzer gilt. Aber auch solche, die als Typ gleich bleiben – Hamilton zum Beispiel. Nico Rosberg ist ebenfalls sehr auf sein Image bedacht, bei ihm drückt sich das einfach nur anders aus. «Schwiegermutterlieblich» nennt es Deutschlands größte Boulevardzeitung. Als Ausgleich prägt Nico Rosberg in den Sozialen Medien ein eher cooles Image. Nicht so exzessiv wie sein großer Gegenspieler, aber verhalten offensiv.

Dass die größte Aufregung entstand, weil er ein Urlaubsbild auf einem Boot postete, das die einjährige Tochter ohne Schwimweste zeigte, ist typisch: Für große Skandale taugt er einfach nicht.

Er erscheint beinahe schüchtern, dem Hoffotografen zum Trotz, der ihn häufig überallhin begleiten darf. Es dauert lange, bis Nico Rosberg Vertrauen zu anderen fasst. Seine eigenen Werte leben, den eigenen Weg finden, auch das lässt ihn nachdenklicher erscheinen als manch anderen Rennfahrer. Manchmal glaubt man, dass er sich aus vielem nichts macht, dass er manches verachtet. Wenn da das Rennfahren im besten Auto nicht wäre...

Dass der Vermarkter Bernie Ecclestone behauptet, ein Titelgewinn von Nico Rosberg sei zwar gut für ihn und sein Team, nicht aber für den Sport, weil er einfach zu langweilig sei, ist dem potenziellen Langweiler «wurscht». Zumal Ecclestone ihm gesagt habe, das sei aus dem Zusammenhang gerissen. Er definiert sich lieber darüber, mit Hamilton den vermutlich besten Fahrer des Jahrzehnts in Selbstzweifel oder sogar zur Verzweiflung getrieben zu haben. Oder über seine stattliche Vertragsverlängerung von drei Jahren. Das Selbstwertgefühl Rosbergs ist tatsächlich schon weltmeisterlich.

### Nico, der Bio-Gärtner

Ungeduldig ist er, natürlich, das ist eine Berufskrankheit. Man kann ihn sich gar nicht im Bio-Gemüsegarten vorstellen. Aber vielleicht ist das ja seine Therapie. Und genau der richtige Weg, dieses dringende Verlangen nach dem Titelgewinn leistungsfördernd zu kanalisieren.

Er hat sich viel abgesehen bei Michael Schumacher, obwohl die Rivalität zwischen den beiden in ihren drei gemeinsamen Mercedes-Jahren mindestens so heftig war wie die jetzt mit Hamilton. Schumi wollte noch einmal ein großes Weltmeister-Team aufbauen, Rosberg wollte endlich mal die Nummer 1 in einem Rennstall werden – es ist jetzt, am Ende dieser turbulenten Saison, tatsächlich so, als ob er da ein spätes sportliches Erbe erfüllen könnte.

Durch Michael Schumacher sei er erst ein kompletter Rennfahrer geworden, erzählt Rosberg. Der Rekord-Weltmeister war zwar kein Vorbild für ihn, aber Rosberg wurden die Champion-Tugenden vorgelebt.

Auf das, was ihm den entscheidenden Vorteil beim 21. und entscheidenden Rennen dieser Saison bringen soll, ist Nico Rosberg selbst gekommen: «Man kann sich doch aussuchen, was man denkt.» Diese Art autogenes Autofahren ist nicht ganz neu, aber sehr erfolgreich: Dreifach-Champion Jackie Stewart sagt darüber: «Das Zeug zum Weltmeister musst du in dir tragen.»

Es ist auch das, was Nico Rosberg beseelt. ♦



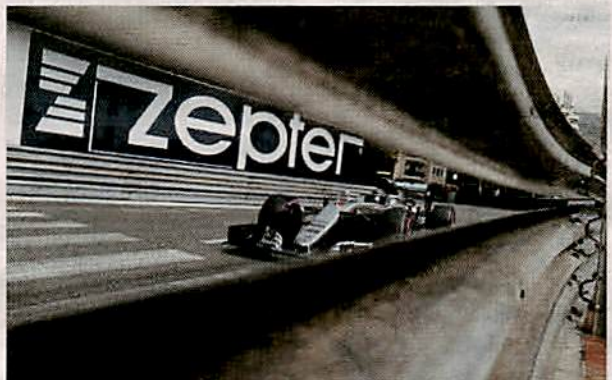
Nico als 13-jähriger Knirps: Wie der Vater ist er ein Spätzünder



Zeigte ihm, wo es langgeht: Rosberg-Teamkollege Schumacher



Nur ein Zwischenfall wie in Malaysia (Bild) kann Rosberg stoppen



Tunnelblick: Rosberg lässt sich durch nichts ablenken



XBP

SUTTON-IMAGES.COM



Keke Rosbergs WM-Jahr: 1982 holte er mit einem Sieg die F1-Krone



SUTTON-IMAGES.COM

Papa Keke - stolz wie Oskar: Nico bei einem F1-Test 2003 in Jerez

## Nico Rosberg

# «Am Anfang war ich eine faule Sau!»

**Nico Rosberg über seine fehlende Disziplin in den Anfangsjahren, das Gefühl, Türen gehen leichter auf, und einen Vater, der irgendwann nur noch im Hintergrund die Fäden zog.**

Zehn Jahre alt war Nico Rosberg, als Vater Keke in Hockenheim 1995 den Helm an den Nagel hängte. Die DTM (sprich ITC) hatte ihm nicht das gegeben, was er sich erhofft hatte. Den Wechsel zu Opel bezeichnete der Mann mit dem Schnauzer später in einem Interview als «Arbeitsunfall».

Rosberg jr. saß damals schon im Kart. Auf die Frage nach seinem Berufswunsch meinte er: «Rennfahrer.» Die Begründung: «Weil ich es toll finde. Und mein Vater auch einer war.»

Klein-Rosberg gestand damals auch, dass sein Weg nach

oben bestimmt einfacher sein würde: «Ich komme leichter in die Formel 1, weil mein Vater so viele Leute kennt.»

In der Tat hatte es Rosberg jr. «leichter». Doch später in der GP2 sagte das Sprachgenie einmal: «Die Türen gehen leichter auf. Doch ich muss sie selber öffnen halten. Und das ist für mich manchmal schwieriger als für einen Fahrer mit einem weniger bekannten Namen.»

Besonders fleißig war Rosberg in seiner Anfangszeit nicht. Er bezeichnete sich sogar einmal als «faule Sau». Zwar ackerte er sein Fitnessprogramm zu Kart- und Formel-BMW-Zeiten durch, «aber nur aus Freude am Sport».

Richtig ernst wurde es, als Rosberg 2002 ein erstes Mal in einem Formel-1-Williams Platz nehmen durfte. «Das Gefühl war so geil, dass ich dachte: Da

## Zur Person Keke Rosberg

**Geburtstag** 6. Dezember 1948  
**Geburtsort** Solna (S)  
**Herkunftsland** Finnland

### KARRIERE

1965–1971 Karting  
1972–1973 Formel V 1300  
1974–1975 Formel Super V  
1976/77 Formel 2  
1978 Formel 1 mit Theodore, ATS, Wolf  
1979 Formel 1 mit Wolf, Formel 2  
1980 Formel 1 mit Fittipaldi (6.)  
1981 Formel 1 mit Fittipaldi  
1982 Formel 1 mit Williams (Weltmeister, 1 Sieg)  
1983 Formel 1 mit Williams (5., 1 Sieg)  
1984 Formel 1 mit Williams (8., 1 Sieg)  
1985 Formel 1 mit Williams (3., 2 Siege)  
1986 Formel 1 mit McLaren (6.)  
1990/91 Sportwagen-WM mit Peugeot  
1992–1995 DTM/ITC mit Mercedes resp. Opel

### HOBBYS:

Familie, Autos, Lesen, Segeln

Von CHRISTIAN  
EICHENBERGER

**Nico Rosberg kann in Abu Dhabi in die Fußstapfen seines Vaters Keke treten. Der wurde 1982 mit nur einem Sieg und 44 WMPunkten F1-Weltmeister.**

Wie der Vater so der Sohn. Nico Rosberg kann am Wochenende in Abu Dhabi Weltmeister werden. So wie vor 34 Jahren Vater Keke in Las Vegas – ihm reichte damals ein fünfter Platz zum Titel. Nico muss Dritter werden, um sich die Krone zu sichern.

Mit nur einem Sieg und 44 Punkten (nach heutigen Regeln 154 Zähler) wurde Rosberg sr. damals Champion. Begünstigt durch die Tatsache, dass Ferrari-Pilot Didier Pironi fünf Rennen vor Saisonende durch einen schweren Unfall ausfiel. Der Franzose hatte vor Hockenheim schon 39 Punkte auf seinem Konto. Man muss also kein Einstein sein, um auszurechnen, dass Keke die WM unter normalen Umständen nie gewonnen hätte.

Keke war zum Zeitpunkt seines Titelgewinns 33 Jahre alt. Nico wäre sonntags zwei Jahre jünger. Beide also Spätzügler (s. Seite 4). Doch damit enden die Gemeinsamkeiten, nimmt man noch die Tatsache heraus, dass beide Familienmenschchen sind. Keke war zu aktiven Zeiten Kettenraucher, Fitnessstraining für ihn ein Fremdwort. Nico ist das pure Gegenteil. Man könnte ihn auch als Ernährungsguru der Formel 1 bezeichnen.

Keke kaufte im Alter von 23 Jahren seinen ersten Rennwagen. Für 3000 Mark. Vorbesitzer war der Bruder von Nina Rindt,

der Witwe des 1970 tödlich verunglückten Jochen Rindt. Nico Rosberg hatte zum Vergleich im selben Alter bereits drei Jahre F1-Erfahrung auf dem Buckel.

Bis zum ersten GP-Sieg ließen sich beide Zeit. Nico war erst im Ill. Anlauf erfolgreich (Shanghai 2012). Keke brauchte 50 Grands Prix, ehe er in Dijon 1982 erstmals gewann. Nico hat inzwischen 23 Siege angehäuft. Keke kam auf fünf. Damit ist Rosberg jr. der erfolgreichste F1-Fahrer, der bisher nie Weltmeister wurde. Und Keke? Nur zwei Weltmeister waren noch größere Minimalisten: Mike Hawthorn und Phil Hill – mit drei Siegen.

## Mit dem Kart Brötchen holen

Papa Rosberg hatte seine «Karriere» mit 16 Jahren begonnen (Nico mit 6), zeitgleich mit dem Erwerb des Führerscheins. Die dafür nötige Fahrpraxis erwarb Keke im Kart seines Vaters Lars. «Ich bin damit Brötchen holen gegangen. Jeden Morgen – sieben Kilometer. Vollgas. Mitten im Verkehr.» Dreimal wurde Keke, der eigentlich Keijo Erik heißt, finnischer Kartmeister.

Mit seinem gekauften Formel V 1300 sicherte er sich die Finnisches, die Skandinavische und die Europäische Meisterschaft. Zwischen 1974 und 1975 nahm er an der Formel Super V teil, wo er bei 42 Starts 17-mal siegte. Über die Formel 2 schaffte er schließlich den Sprung in die Formel 1 zu Theodore. Ohne nennenswerte Erfolge hielt er sich bis 1981 bei Mittelklasseteams über Wasser. Dann engagierte ihn Ende 1981 Frank Williams. «Dass ich geraucht habe, habe ich Frank erst gesagt, als die Tinte unter dem Vertrag trocken war», so Keke. ♦

scher dich zum Teufel, dann bin ich weg!»

Tipps, wie er fahren sollte, gab Keke ihm damals längst keine mehr. «Wozu auch?» Für Nico war der Vater aber dennoch eine wichtige Figur im Leben. «Mit seiner Erfahrung kann er mir viel helfen. Aber das muss

nicht zwangsläufig auf der Rennstrecke passieren.»

Seither ist Keke selten Gast im Formel-1-Paddock. Der Spross hat längst bewiesen, dass er auch alleine (oder mit Gerhard Berger als Unterhändler) gut zurechtkommt. Jetzt fehlt nur noch der WM-Titel. ♦ CE



Nico Rosberg 2002 zwischen seinem Test- und Papas WM-Wagen

**Paul Rosche**

# Servus «Nocken-Paule»

Von MICHAEL SCHMIDT

**Paul Rosche ist tot. Der «Nocken-Paule» ist ein Teil Motorsportgeschichte. Und er war ein großes Gesicht von BMW. Der Motorenpapst hat für den bayerischen Autobauer den größten Motorsport-Erfolg geholt und damit mehr für seine Firma getan als mancher Vorstand.**

In Interlagos haben wir noch über Paul Rosche geredet, Nelson Piquet und ich. Der alte Kumpel aus gemeinsamen Brabham-Tagen wollte noch einmal mit Rosche telefonieren, doch es war nicht mehr möglich. Immer wenn der Brasilianer nach Europa flog, besuchte er den früheren Motorsportchef und Motorenbauer von BMW. Vor einem Jahr flog der dreifache Weltmeister Rosche in seinem Privatjet von München nach Spielberg. Dort gab Piquet noch einmal ein Gastspiel im Brabham BT52-BMW – in dem Auto, mit dem er 1983 in Kyalami zum zweiten Mal Weltmeister wurde.

Später im Jahr 2015 besuchte Piquet den Ur-Bayer Rosche ein letztes Mal in München: «Ich nahm ihn mit ins Museum. Paul wollte erst nicht, weil er schon ein bisschen schwach war. Aber ich wollte mir mit ihm noch einmal unser FI-Auto und den Motor anschauen. Die Treppen hat er nicht mehr so gut geschafft. Da habe ich ihn halt hinaufgeschoben.» Rosche kämpfte seit Jahren gegen seinen Lungenkrebs. Am 15. November hat er den Kampf verloren, im Alter von 82 Jahren.

## Arbeiten im Untergrund

Rosche war das Motorsport-Gesicht von BMW. Am 1. November 1957 fand der Maschinenbauingenieur auf Wunsch seiner Mutter eine Anstellung bei den Bayerischen Motorenwerken. Sein späterer Förderer Alexander von Falkenhausen gliederte ihn in die Forschungs- und Entwicklungsabteilung für Motoren ein.

Von Falkenhausen erkannte schnell das Talent des jungen Ingenieurs. Weil er zunächst für die Nockenwellenkonstruktion eingeteilt wurde, bekam er später seinen Spitznamen «Nocken-Paule» verpasst. «Falkenhausen fragte, ob ich mir zutraue, Nockenwellen zu berechnen. Was willst du da antworten? Da habe ich halt »ja« gesagt.»

Am Anfang arbeitete Rosche in der Serienentwicklung. Als BMW mit Tourenwagen und Formel-2-Autos in den Motorsport einstieg, arbeitete Rosche an vorderster Front mit. Dass sich der Konzern vorübergehend für drei Jahre wieder aus dem Sport zurückzog, störte Rosche nicht. Das Gleiche passierte ihm in den 90er-Jahren noch einmal. «Wir haben im Untergrund weitergearbeitet. Sie können mich ruhig einen Untergrundkämpfer

mit der internen Typenbezeichnung BMW M12/13 erstmals auf dem Prüfstand. Im Training zum GP England 1981 startete BMW im Brabham einen ersten Probelauf.

1982 feierte BMW mit Partner Brabham seine FI-Premiere. Es war eine schwierige Ehe, die als Zweckbündnis begann. Teamchef Bernie Ecclestone hasste die Turbomotoren, aber er brauchte sie. Es hatte sich bereits 1981 abgezeichnet, dass der gute alte Cosworth-Motor

Weißwürste in Dosen in den Transportkisten nach Adelaide. «Ist natürlich aufgefliegen. Die Autos hingen ewig im Zoll fest, und der Bernie hat einen Mords-Terror gemacht», so Rosche anlässlich seines 70. Geburtstages.

In den folgenden Jahren wurde der BMW-Turbo in seiner maximalen Ausbaustufe mit 1400 PS zum stärksten Motor der FI-Geschichte. Die genauen Zahlen wurden nie ermittelt, sie mussten hochgerechnet werden, weil der Prüfstand in München für solche Leistungswerte nicht ausgelegt war.

Ende 1986 zog sich BMW aus der FI zurück und verkaufte die Motoren an Megatron. Und Rosche tauchte ein weiteres Mal ab, diesmal mit dem Segen von Vorstandschef Wolfgang Reitzle. «Er hat uns im Keller FI-Motoren bauen lassen. Für den Tag X, an dem die Firma wieder bereit sein würde für den großen Motorsport.»

So nebenbei gewannen Rosches Rennmotoren zweimal die 24 Stunden von Le Mans. Ende der 90er-Jahre baute Rosche zusammen mit Mario Theissen und Gerhard Berger das zweite FI-Abenteuer der Bayern mit Williams auf. Es hatte sich viel geändert: 210 Menschen mussten zusammengeschweift werden, unzählige Kulturen und 12 Nationalitäten. Rückblickend auf die Turbo-Zeit mit ihren 65 Angestellten meinte Rosche einmal: «Unsere einzigen Ausländer damals waren Preußen.» Der Zehnzylinder, mit dem BMW 2000 passabel in die Formel 1 zurückkehrte, war Rosches letztes Vermächtnis für die Firma, der er über 40 Jahre lang gedient hatte.

Das Schlusswort hat Gerhard Berger: «Paul war zu Recht der Motorenpapst. Nicht nur technisch, auch menschlich. Alle haben zu ihm aufgeschaut. Er hat es immer auf seine Art gemacht, und wenn es sein musste, um fünf Uhr früh bei einem Weißbier. Nur um noch zwei PS aus den Motoren zu zaubern. Ich habe Paul unheimlich viel zu verdanken. Einen Großteil seiner Karriere bin ich mit seinen Motoren gefahren, unter anderem mit dem 1400-PS-Ungetüm, mit dem ich 1986 in Mexiko gewonnen habe. 14 Jahre später haben wir uns beim Aufbau des zweiten FI-Einstiegs bei BMW wiedervergesehen. Paul war ein Ur-Bayer und ein unglaublich guter Typ. Der Erfolg spricht für ihn.» ♦



Paul Rosche, 1934 – 2016

nennen», sagte mir der Motorenpapst einmal.

Rosches F2-Motoren gewannen sechsmal die Formel 2-Europameisterschaft und 89 Rennen. Der Zweiliter-Vierzylinder wurde für Jean-Pierre Jarier (1973), Patrick Depailler (1974), Jacques Laffite (1975), Bruno Giacomelli (1978), Marc Surer (1979) und Corrado Fabi (1982) zum Meistersmacher und Sprungbrett in die FI.

Als sich Von Falkenhausen 1975 zur Ruhe setzte, übernahm Rosche die Leitung der BMW Motorsport GmbH. Zusammen mit Jochen Neerpasch versuchte er, den BMW-Vorstand von einem Einstieg in die Formel 1 zu überzeugen. Weil das Vorhaben scheiterte, verließ Neerpasch den Konzern. Seinen Posten als Rennleiter übernahm der österreichische Journalist Dieter Stappert.

Im Verbund mit Rosche hatte das Werben um das FI-Projekt im zweiten Anlauf endlich Erfolg. Natürlich hatten Rosche und seine Technikertruppe im Untergrund längst schon für Fakten gesorgt. Der F2-Motor wurde auf 1,5 Liter Hubraum gestutzt, und er bekam einen Turbolader verpasst. Ende 1980 lief der Motor

bald ausgesiedet haben würde, und der Weg zum Sieg nur noch über aufgeladene Triebwerke führen würde.

## Ärger wegen Weißwürsten

Um ein Haar hätte der Vorstand das 65 Millionen Mark teure Projekt gekippt. Riccardo Patrese hatte mit dem Cosworth V8 in Monaco gewonnen, Piquet war mit dem BMW-Motor in Detroit an der Quali gescheitert. Dann setzte BMW Ecclestone die Pistole auf die Brust. In Montreal musste ein Brabham mit BMW-Motor fahren. Das Wunder passierte: Sieben Tage nach der größten Pleite gewann Piquet sensationell mit dem bayerischen Kraftpaket in Kanada. «Mit unserem Eisenhaufen», wie Rosche sein Baby wegen des Grausschlockers liebevoll nannte.

In seiner zweiten Saison 1983 war das Paket Brabham-BMW gereift. Die Kombination gewann vier Rennen, und am Ende stand der WM-Titel. BMW kam nach Renault und Ferrari als dritter Automobilhersteller in die Turbo-Ära und war als Erster im Ziel.

Spaß war damals Programm. Beim ersten GP von Australien schmuggelte die BMW-Truppe

## NACHRICHTEN

### Ron Dennis nach 35 Jahren beurlaubt

**McLaren** Es ist das Ende einer Ära. Ron Dennis ist als Firmenchef der McLaren Technology Group beurlaubt worden. Das gab das britische Unternehmen am vergangenen Dienstag bekannt. Zur McLaren Technology Group gehören das F1-Team, die Autosparte und McLaren Applied Technologies. Der 69-jährige Brite, dessen Vertrag als Geschäftsführer noch bis Januar 2017 läuft, hatte in der vergangenen Woche vor Gericht gegen seine Absetzung geklagt, war aber mit seinem Gesuch gescheitert. Sein Aus als Firmenchef kann er nicht nachvollziehen. Dennis spricht von «fadenscheinigen Gründen». Das F1-Urgestein bleibt aber weiter Anteilseigner bei McLaren und sitzt nach wie vor im Vorstand. Er hält 25 Prozent an McLaren. Die restlichen Firmenanteile gehören dem bahrainischen Investment-Fond Mumtalakat (50 Prozent) und dem saudi-arabischen Geschäftsmann Mansour Ojeh (25 Prozent).

### Manor gibt sich noch nicht geschlagen

**Manor** Der kleinste Rennstall ist in Brasilien von Sauber vom zehnten WM-Rang verdrängt worden. Trotzdem gibt sich Manor noch nicht geschlagen. Teamchef Dave Ryan: «Es gibt noch ein 21. Rennen und damit noch eine Chance. In diesem Sport ist alles möglich. Das Rennen ist erst mit der Zielflagge in Abu Dhabi vorbei. Auch wenn es dort kaum regnen wird, haben wir noch Hoffnung. Ericsson ist in Mexiko bei einem Trockenrennen Elfter geworden.» Ryan räumt ein, dass der Verlust von rund 15 Millionen Dollar das kleine Team treffen würde. «Wir hätten lieber dieses Geld. Aber es nicht zu haben, bedeutet nicht das Ende. Es wird uns nicht umbringen.»

### Gutiérrez spielt Vorfall herunter

**Haas F1** Nach dem Ausfall von Esteban Gutiérrez beim Rennen in Brasilien sah man den Mexikaner in einer TV-Einspielung im «Cinch» mit Teamboss Günther Steiner, der ihn am Arm packte. «Ich war einfach sauer. Aber da war nichts», beteuerte der für 2017 noch arbeitslose Gutiérrez. «Wir haben hinterher darüber gelacht.» ♦ AH/MS/CE

## Vorschau Abu Dhabi

## Showdown in der Wüste



Vorjahressieger Rosberg



Abu Dhabi: Einzigartige Kulisse

VOLLGAS-ANTEIL	60%
GRIP-NIVEAU	Mittel
ABTRIEBSLEVEL	Hoch
BREMSEN-VERSCHEISS	Hoch
GANGWECHSEL	67 pro Runde
BENZINVERBRAUCH	2,0 Liter pro Runde

## Zeitplan und Statistik GP Abu Dhabi/Yas Marina

Freitag, 25. November

10.00–11.30 (MEZ)	1. Freies Training
14.00–15.30	2. Freies Training

Samstag, 26. November

11.00–12.00	3. Freies Training
14.00–15.00	Qualifying

Sonntag, 27. November

14.00–16.00	Rennen (55 Runden)
-------------	--------------------

Infos:	www.yasmarina.ae
Streckenlänge:	5,554 km
Renndistanz:	305,355 km

Sieger 2015:

Nico Rosberg (D), Mercedes W06 AMG Hybrid, 1:38:30,175 h (= 185,997 km/h)

Pole-Position 2015:

Nico Rosberg (D), Mercedes W06 AMG Hybrid, 1:40,237 min (= 199,471 km/h)

Schnellste Runde 2015:

Lewis Hamilton (GB), Mercedes W06 AMG Hybrid, 1:44,517 min (= 191,302 km/h)

Streckenrekord: Sebastian Vettel 2009, 1:40,279 min (= 199,387 km/h)

Ergebnis 2015: 1. Rosberg, Mercedes; 2. Hamilton, Mercedes; 3. Räikkönen,

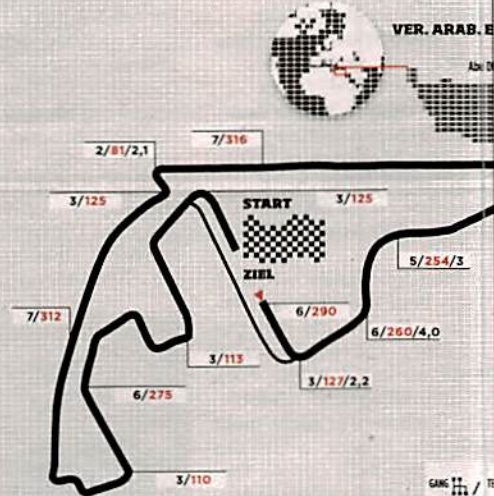
Ferrari; 4. Vettel, Ferrari; 5. Pérez, Force India; 6. Ricciardo, Red Bull; 7. Hülkenberg, Force India; 8. Massa, Williams; 9. Grosjean, Lotus; 10. Kvyat, Red Bull

Boxenstopp-Strategie des Siegers 2015: 2 Stopps – Rd. 10 (von Supersoft auf Soft), Rd. 31 (von Soft auf Soft)

Die meisten Siege: Vettel 3  
Die meisten Poles: Vettel 3  
Die meisten S.R.: Vettel u. Hamilton, je 2

## STRECKE

## GP Abu Dhabi / Yas Marina

FORMULA 1 ABU DHABI GRAND PRIX  
YAS MARINA - SELECTED SETS PER DRIVER

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

## WM-STAND

Fahrer	Punkte
1. Nico Rosberg	367 Punkte
2. Lewis Hamilton	355 Punkte
3. Daniel Ricciardo	246 Punkte
4. Sebastian Vettel	197 Punkte
5. Max Verstappen	192 Punkte
6. Kimi Räikkönen	178 Punkte
7. Sergio Pérez	97 Punkte
8. Valtteri Bottas	85 Punkte
9. Nico Hülkenberg	66 Punkte
10. Fernando Alonso	53 Punkte
11. Felipe Massa	51 Punkte
12. Carlos Sainz jr.	46 Punkte
13. Romain Grosjean	29 Punkte
14. Daniil Kvyat	25 Punkte
15. Jenson Button	21 Punkte
16. Kevin Magnussen	7 Punkte
17. Felipe Nasr	2 Punkte
18. Jolyon Palmer	1 Punkt
19. Pascal Wehrlein	1 Punkt
20. Stoffel Vandoorne	0 Punkte
21. Esteban Gutiérrez	0 Punkte
22. Marcus Ericsson	0 Punkte
23. Rio Haryanto	0 Punkte
24. Esteban Ocon	0 Punkte

## Teams

1. Mercedes-Benz	722 Punkte
2. Red Bull Racing	446 Punkte
3. Scuderia Ferrari	375 Punkte
4. Force India	163 Punkte
5. Williams	136 Punkte
6. McLaren Honda	75 Punkte
7. Toro Rosso	63 Punkte
8. HaasF1	29 Punkte
9. Renault	8 Punkte
10. Sauber	2 Punkte
11. Manor Racing	1 Punkt

## TERMINE 2016

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

Formel 3 Macau

# Da Costas zweiter Sieg

Von ANNETTE LAQUA

**António Félix da Costa sicherte sich bei seinem (angeblich) letzten Formel-3-Start in Macau seinen zweiten Sieg. Die Deutschsprachigen bezahlten auf der selektiven Strecke in der Ex-Kolonie Lehrgeld.**

António Félix da Costa war einer von drei ehemaligen Siegern, die sich in diesem Jahr dem Grand Prix von Macau stellten. «Dieses Rennen ist pures Racing und macht riesig Spaß», erzählt der BMW-Werksfahrer in der DTM. Allerdings kann er sich auch in die Lage der regulären F3-Fahrer reinversetzen, die seine Teilnahme sowie die der anderen ehemaligen Formel-3-Sieger Felix Rosenqvist und Daniel Juncadella nicht alle bedingungslos guthießen. «Für sie wäre es sicherlich nicht sehr schön, wenn wir Routiniers ständig wiederkommen würden und dort von unserem Erfahrungsvorsprung ihnen gegenüber profitieren würden. Deshalb war dies auch mein letzter F3-Start in Macau.»

Diese Aussage machte der Portugiese vor dem Hauptrennen, in dem er nach seinem Sieg im Quali-Lauf von der Pole-Position startete. In der ersten Runde musste er sich jedoch zunächst seinem Carlin-Teamkollegen Sérgio Sette Câmara geschlagen geben. Als Nikita Mazepin seinen Renner in den Leitschienen abstellte, neutralisierte das Safety Car das Treiben. Beim folgenden Restart konterte da Costa und kassierte den Brasilianer auf der langen Geraden zur Lisboa-Kurve wieder. Beim zweiten Restart nach einem Unfall von Nick Cassidy wollte der Leader seine Verfolger dann überraschen. «Ich habe extra superfrüh beschleunigt. Das hat gerade eben gereicht, um auch in der Lisboa-Kurve noch vorne zu sein.» In der Folge fuhr er einem relativ sicheren Sieg entgegen. Mit Schals und einer riesigen Portugal-Flagge bewaffnet, wurde der nunmehr zweifache Macau-Gewinner mit einer Stimmung wie im Fußballstadion gefeiert, so dass ihm auf dem Treppchen sogar ein paar Tränen kamen.

**Prema mit Schwierigkeiten**

Den Erfolg von Carlin komplettierte Sérgio Sette Câmara, der den dritten Rang belegte. Er wechselte vor Macau von Motopark zu den Briten und fühlte sich dort auf Anhieb wohl. «Bei Carlin hat mir die Atmosphäre einfach besser gefallen. Wobei

mir wichtig ist zu sagen, dass Motopark kein schlechtes Team ist. Alles, was ich im Motorsport kann, habe ich von ihnen gelernt, und dank ihrer Unterstützung bin ich bis in den Red-Bull-Junior-kader gekommen. Vielleicht war unsere Zusammenarbeit aber einfach zu lang und hat sich mit der Zeit abgenutzt», so Sette Câmara.

Sette Câmara sah die Zielflagge hinter Rosenqvist, der sich nach zwei Triumphen in Folge mit dem zweiten Platz zufriedengeben musste. Der Schwede hatte ähnliche Probleme wie der Deutsche Maxi Günther, denn schon im Qualifying lief es für das erfolgsverwöhnte Prema-Team nicht nach Wunsch. «Zu Beginn sind wir mit alten Reifen ausgefahren und haben uns dann zweimal neue geholt. Leider ging die Taktik nicht auf, denn am Schluss kam die eine oder andere rote Flagge. Beim Aufwärmen des zweiten Satzes war ich zudem zu aggressiv, weil mir die Zeit ausging. Dabei bin ich in die Reifenstapel gerutscht», so Günther. Und auch beide Rennen von Maxi liefen nicht nach Plan – wegen eines Unfalls und eines Reifenschadens musste er in beiden Heats vorzeitig aufgeben.

**Neulinge bezahlten Lehrgeld**

David Beckmann beendete seinen Rookie-Auftritt in Macau mit den Positionen 13 und 19. «Im Hauptrennen war ich schon in den Top 10, als Dan Ticktum mich beim Anbremsen der Lisboa-Kurve touchierte. Deshalb musste ich durch die Auslaufzone ausweichen und habe viele Positionen verloren», so der 16-Jährige.

Keyvan Andres Soori war der dritte deutsche Vertreter. Der in den USA lebende Rennfahrer startete zum ersten Mal mit einem FIA-F3-Auto und wollte vor allem lernen. Am Ende seines ersten Macau-Abenteuers standen für den 16-Jährigen die Positionen 18 und 22 zu Buche.

Aus österreichischer Sicht galt die Aufmerksamkeit Ferdinand Habsburg, der wie die drei Deutschen seine Macau-Premiere feierte. «Ich war selbst erstaunt, wie aufgeregt ich vor dem ersten Freien Training war. Macau ist einfach etwas Besonderes», gab er zu. Nachdem er das erste Freie Training in der Streckenbegrenzung beendete, wollte er in den weiteren Sessions möglichst viele Kilometer abspulen. Nach P17 im Quali-Heat schied er im Hauptrennen nach einer Kollision mit Joel Eriksson vorzeitig aus. ♦



Podium von Macau: Rosenqvist, da Costa und Sette Câmara (v.l.)



Sein zweiter (und letzter) Sieg: Da Costa hat die F3 abgehakt



Macau-Alltag: Ein F3 (im Bild Daniel Ticktum) in der Leitschiene

**FORMEL 3 / Resultate**

Macau/RC: Rennen 1, 10 Rdn. à 6,120 km (= 61,2 km), 29 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Rennen 2 15 Rdn. (= 91,8 km), 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet  
 Quali-Race: 1. António Félix da Costa (P/Carlin) in 27:07,011 min (= 135,4 km/h); 2. Callum Illot (GB/Van Amersfoort) +0,850; 3. Sérgio Sette Câmara (BR/Carlin) +5,030; 4. Kenta Yamashita (J/ThreeBond) +5,797; 5. George Russell (GB/Hitech) +7,351; 6. Felix Rosenqvist (S/Theodore by Prema) +7,889; – ferner: 13. David Beckmann (D/Mücke) +21,607; 17. Ferdinand Habsburg (A/Fortec) +26,006; 22. Keyvan Andres Soori (D/Mücke) +34,143; – out: Maximilian Günther (D/Theodore by Prema)  
 Hauptrennen: 1. António Félix da Costa (P/Carlin) in 37:57,447 min (= 145,1 km/h); 2. Felix Rosenqvist (S/Theodore by Prema) +1,603; 3. Sérgio Sette Câmara (BR/Carlin) +3,194; 4. Kenta Yamashita (J/ThreeBond) +3,862; 5. Callum Illot (GB/Van Amersfoort) +4,348; 6. Jake Hughes (GB/Carlin) +6,191; – ferner: 18. Keyvan Andres Soori (D/Mücke) +19,972; 19. David Beckmann (D/Mücke) +20,325; – out: Maximilian Günther (D/Theodore by Prema); Ferdinand Habsburg (A/Fortec)

**NACHRICHTEN**

**A. J. Foyt setzt auf Daly und Muñoz**

**IndyCar** Zwei IndyCar-Teams haben ihre Fahrerpaarungen für die Saison 2017 bereits unter Dach und Fach: Im Team von A. J. Foyt und Dale Coyne wird es in der nächsten Saison neue Gesichter geben. Coyne wird 2017 zwei Dallara-Honda für Sébastien Bourdais und den diesjährigen IndyLights-Champion Ed Jones einsetzen, und bei Foyt wurden Takuma Sato und Jack Hawksworth, welche viel Schrott produziert hatten, für das nächste Jahr gegen den Kolumbianer Carlos Muñoz und Conor Daly ausgewechselt. Damit sind jetzt schon fast alle Cockpits für 2017 vergeben. Es bleibt noch ein freier Platz bei Ganassi und einer bei Carpenter (für die Rennen auf den Road- und Street-Courses). Wie es mit KVSH, dem Ex-Team von Bourdais, weitergeht, ist nach wie vor unklar.

**Aerokits auf Stand 2016 eingefroren**

**IndyCar** Einst sollten die Aerokits von Chevrolet und Honda die IndyCar-Serie wieder zu dem machen, was sie einmal war. Doch nun haben die Verantwortlichen reagiert und die Entwicklung gestoppt. Die Kits werden auf dem Stand von 2016 eingefroren. Wie es 2018 weitergeht, ist noch nicht ganz klar. Die Rede ist von einem einheitlichen Kit. Teamchefs wie Michael Andretti, Sam Schmidt und Dale Coyne haben die aktuellen Kits öffentlich kritisiert. Sie meinten, dass sie a) nur Geld kosten und b) das Feld in zwei Hälften teilen. Außerdem seien sie nicht förderlich, wenn es darum ginge, andere Hersteller anzulocken.

**Delétraz statt Kirchhöfer bei Carlin**

**GP2** Der Schweizer Louis Delétraz wird am Wochenende in Abu Dhabi GP2-Debüt geben. Der Vizemeister der Formel 3.5 fährt für Carlin – und ersetzt dort den Deutschen Marvin Kirchhöfer. Der 19-jährige Genfer wird im Anschluss an sein erstes Rennen auch Testfahrten für das spanische Spitzenteam Racing Engineering absolvieren. Auch Kirchhöfer hat angekündigt, dass er bei den Testfahrten zugegen sei. Sein Ziel ist eine zweite Saison in der GP2. Allerdings muss der Leipziger dafür erst das Budget finden. ♦ WM/CE



Standesgemäßer Abschied: Jarvis/Di Grassi/Duval (v.l.) führten Audis Doppelsieg beim WEC-Ausstand an

# Abschieds-Tränen

Von MARCUS SCHURIG

**Das Finale der Langstrecken-WM war als Rennen ein absoluter Langweiler – dafür aber reich an Emotionen: Titel, Tränen und Trauer, wohin man im Fahrerlager auch blickte. Audi beendete eine goldene Ära mit einem Doppelsieg, Mark Webber kam bei seinem letzten Rennen aufs Podest und Porsche holte den Titel in der Fahrer-WM.**

Männer weinen eher selten. Wenn viele Männer viel weinen, muss schon verdammst viel passieren – wie in Bahrain beim Saisonfinale der Sportwagen-WM. Audi Sport bestritt dort sein letztes Rennen in der LMP1-Klasse – und man beendete die Ära mehr als würdevoll: mit einem Doppelsieg und mit brachialer Speed.

Als das Rennen vorüber war, brachen sich die Emotionen Bahn: Die beiden Audi R18 parkten unterhalb des Podiums, die Audi-Teammitglieder eilten vom entgegengesetzten Ende der Boxengasse herunter und nahezu alle Teams im WM-Fahrerlager standen Spalier, um den Audi-Boys und -Mädels bei ihrem letzten Podiumsweg ein herzliches Geleit zu geben und innig zu gratulieren.

Gerührt von der Anteilnahme und dem offen zur Schau getragenen Respekt flossen viele Tränen – bei den Fahrern, bei Sportchef Wolfgang Ullrich, bei den Ingenieuren und Mechanikern. Man spürte: Eine große Ära ging zu Ende, auf eine großartige Weise.

## Audi war drückend überlegen

Rein sportlich war der Fisch früh geputzt: Die beiden Audi R18 stürmten dem Feld mit Siebenmeilenstiefeln davon, nach zwei Stints hatte man eine halbe Minute im Sack, zur Rennhalbezeit betrug der Vorsprung 45 Sekunden. Anders als von den Gegnern erwartet, blieb die Audi-Pace auch bei kühleren Bedingungen in der Nacht konstant. Und anders als im

Rest der Saison 2016 gab es diesmal keine technischen Probleme – Langstreckenrennen gewinnt man mit Speed UND Zuverlässigkeit. Dass am Ende Lucas di Grassi, Oliver Jarvis und Loïc Duval siegten und André Lotterer, Benoît Tréluyer und Marcel Fässler Zweite wurden, hatte zwei Gründe: erstens verlor das Auto mit der Startnummer 7 bei zwei Stopps Zeit, weil die Drehmomentüberwachung der Wheel-Gun wegen eines Kabelbruchs verrückt spielte, was in Summe 15 Sekunden kostete.

Trotzdem hätten Lotterer, Fässler und Tréluyer siegen können, denn das Schwesterauto kam bei der einzigen Full Course Yellow zum Stopp in die Box, war damit außerhalb der regulären Sequenz und hätte

deshalb einen Splash&Dash am Ende benötigt. Bei der Serie der fünften Stopps zog man den Splash vor, wechselte nach 15 Runden im Stint aber keine Reifen. Durch die kurze Stoppzeit von 46 Sekunden kam man wieder an die Spitze, die Reifen hielten durch, der Sieg war besiegelt. Lucas di Grassi brachte die Emotionen auf den Punkt: «Es ist trotz unseres Sieges ein trauriger Tag! Ich werde die Sportwagen-WM und das tolle Fahrerlager vermissen.»

Auch bei Porsche war es ein Tag gemischter Gefühle: Mark Webber bestritt sein letztes Rennen für die Schwaben. Auch hier also ein Abschied, der immerhin mit Platz 3 versüßt wurde. «Wir hatten heute gegen Audi keine Chance, das muss

man so klar sagen», bekannte der Australier, «aber es ist schön, diese Phase meiner Karriere mit einem Podium zu beenden.» Für Tränen gab es beim kantigen Aussie keinen Anlass, niemand zwang ihn zum Aufhören, es war seine Entscheidung, er wollte die Karriere auf dem Toplevel seines Könnens beenden. «Und diese letzte Saison war fahrerisch gesehen meine beste – also bin ich happy.»

## Glückliche Weltmeister

Ob das auch für die neuen LMP1-Fahrerweltmeister gilt, ist noch offen. Seit Wochen halten sich Gerüchte, dass Marc Lieb und Romain Dumas möglicherweise keine Zukunft im LMP1-Sport haben werden. Insofern dürfte der WM-Titel für sie eventuell eher eine bittere Pille denn eine große Torte mit Sahnehäubchen gewesen sein.

Ihr letztes Rennen zusammen mit Teamkollege Neel Jani war die perfekte Zusammenfassung einer über weite Strecken unglücklichen Saison: Nach einem Feindkontakt mit einem Porsche 911 sorgte ein Reifenschaden in Bahrain für den Rückfall auf Platz 6 – so will man keinen Titel gewinnen. Andererseits ist ein WM-Titel ein WM-Titel. Es gibt keine unverdienten Weltmeister – nur unterschiedlich glückliche. ♦



Titel trotz P6 eingefahren: Weltmeister Lieb/Dumas/Jani (v.l.)



Podium zum Ende: Webber

**GT-Klassen Bahrain**

# Aston Martin holt Titel

Von MARCUS SCHURIG

**Dänisches Dynamit in der Wüste von Bahrain: Das rein dänische Duo Marco Sörensen und Nicki Thiim holte sich den GT-Weltcup-Titel stilgerecht mit einem Sieg - dank neuer Reifen von Partner Dunlop.**

Wer hätte das zu Saisonbeginn der Langstrecken-WM für möglich gehalten? Das älteste GT-Auto im Feld holt nach vielen vergeblichen Anläufen endlich den ersten wichtigen Titel seit dem Vantage-Renndebüt 2008 und schlägt dabei so radikale GT-Newcomer wie Ferrari 488 oder Ford GT. Wie so etwas möglich ist? Dafür gibt es gleich mehrere Gründe.

Die Balance of Performance (BoP) ist sicher einer: Der Vantage V8 GTE wiegt 85 Kilo weniger als die Ford und Ferrari und hat dazu bekömmlich dimensionierte Luftmengenbegrenzer. Der andere Aspekt sind die Reifen: Seit dem Saisonstart startet Aston Martin mit Dunlop-Reifen - während alle anderen GTE-Gegner auf Michelin-Pneus fahren.

**Dunlop legt beim Finale nach**

Die Michelin-Reifen gelten als Benchmark im GT-Sport, aber der Titel für Aston Martin zeigt, dass Dunlop einen vorzüglichen Job gemacht hat. Für das Saisonfinale in Bahrain haben



Da applaudiert auch die Konkurrenz: Sörensen (l.)/Thiim Laufsieger und WEC-GT-Cup-Champions

sie mit einer weiterentwickelten Konstruktion und neuen Mischungen noch mal nachgelegt, speziell zugeschnitten auf die Bedürfnisse des Frontmotor-Aston. Der Joker stach: Zwar hätte dem Duo Nicki Thiim und Marco Sörensen im Finale ein dritter Platz gereicht, wenn ihre Hauptgegner im Titelkampf, die Ferrari-Piloten Sam Bird und Davide Rigon, gewonnen hätten. Doch die Reifen-Performance war so gut, der Speed so hoch, dass man im Rennen die Ferrari aus eigener Kraft hinter sich halten konnte.

«Der Schlüssel zum Sieg war heute der Reifen, wir müssen uns bei unserem Partner Dunlop für einen großartigen Reifen bedanken, der perfekt zu

den Bedingungen gepasst hat», so Jan Struve von Young Driver AMR. Lange Zeit sah es sogar nach einem lupenreinen Aston-Doppelsieg aus, doch als das Schwesterauto in Runde 88 nach einem Boxenstopp ein Rad verlor und danach an der Box repariert werden musste, war der Doppelsieg futsch - und damit auch der Titelgewinn in der Herstellerwertung. Hier holte Ferrari dank des guten Teamergebnisses den Titel: Gianmaria Bruni und James Calado wurden Zweite, das Schwesterauto belegte Platz 3 - damit war der Weltcup-Titel für die Italiener unter Dach und Fach.

Die Ferrari konnten der Pace des Aston Martin halbwegs folgen - der Rückstand im Ziel be-

trug zwölf Sekunden. Wer nicht folgen konnte, war Ford: Die Briten hatten nach zwei Doppelsiegen in Folge 20 Kilo and einen um vier Prozent reduzierten Ladedruck verordnet bekommen - und waren in Bahrain chancenlos. «Laut unserer Simulation kostet das in Bahrain eine volle Sekunde pro Runde», so Teamchef George Howard-Chappell.

**Ferrari-Titel in GTE-Am-Klasse**

In der GTE-Am-Klasse holte Porsche einen starken Doppelsieg, während die Ferrari-Piloten François Perrodo, Rui Aguas und Emmanuel Collard aufgrund ihres großen Punktevorsprungs in Bahrain bereits zur Rennhalbezeit als neue Titelträger feststanden. ♦

**LMP2-Klasse**

# Rast-Gala bei Finale



Sieg dank Rast: G-Drive

Die LMP2-Klasse produzierte auch beim WM-Saisonfinale in Bahrain wieder Spannung bis zum Schluss: Mit einem bravourösen Schluss-Turn fing René Rast im G-Drive-Racing-Oreca noch Felipe Albuquerque im RGR Sport-Ligier ab - 20 Minuten vor Rennende. Zwar profitierte Rast von den frischeren Reifen, nichtsdestotrotz war der dritte LMP2-Sieg von G-Drive in Folge bemerkenswert, denn dem Team wurden die Qualifying-Zeiten wegen eines technischen Verstoßes aberkannt. Folglich mussten Rast und seine Teamkollegen Roman Rusinov und Alex Brundle das Rennen vom letzten Startplatz in Angriff nehmen - und siegten trotzdem. Der ESM-Ligier von Chris Cumming, Ryan Dalziel und Pipo Derani lag lange in Führung, verlor jedoch zu Rennende den Anschluss und kam auf Platz 3. ♦ MCS

**Porsche 911 RSR 2017**

# 911 und die halbe Revolution

**Porsche setzt sein langfristiges Engagement in der GTE-Klasse fort - mit einem ziemlich spektakulären Rennauto: Die Ingenieure ließen beim neuen 911 RSR keinen Stein auf dem anderen - zumindest fast.**

Seit 15 Monaten spekuliert die Fachpresse, wie der neue 911 RSR für Werkseinsätze in der GTE-Klasse wohl aussehen wird. Bei der LA Auto Show wurde das Geheimnis kurz vor dem Saisonfinale der Sportwagen-WM in Bahrain gelüftet: ein wahrlich fettes und spektakuläres Renngerät mit aggressiver Optik und zahlreichen technischen Neuerungen. Die wichtigste: Der Motor wanderte vor die Hinterachse, tauschte also sozusagen die Position mit dem Getriebe. Das verbessert erstens

die Gewichtsverteilung dramatisch, zweitens wird so mehr Platz für einen größeren Heckdiffusor geschaffen, was die aerodynamische Effizienz (also Abtrieb bei Luftwiderstand) deutlich optimiert.

Den im GT-Sport gängigen Trend zum Mittelmotorauto hat

Porsche damit auf Basis des guten alten 911 vollzogen, beim Motor gab es keine Revolution - hier quasi gegen den Trend. Denn es bleibt beim freisäugenden Vierliter-Boxermotor, während die Konkurrenz wie Ford und Ferrari auf Turbotechnik setzt. Die Gründe sind aus tech-

nischer Sicht nachvollziehbar: Eine Biturbo-Auslegung hätte einen Teil des Gewinns bei der Gewichtsverteilung wieder aufgefressen. Weil im Langstreckensport die Rundenzeit und ihre Konstanz besonders wichtig sind, priorisierte man die Gewichtsverteilung zugunsten einer besseren Reifennutzung - und hofft, dass die BoP in Zukunft die unterschiedlichen Motorenkonzepte neutralisiert.

**Lange Erprobungsphase**

Die Testphase bewies, dass die Rechnung aufgeht: «Bezogen auf die Reifennutzung ist das Auto eine andere Welt», so Marco Ujhasi, Leiter GT-Werkssport. 35.000 Kilometer hat Porsches neue GT-Wumme abgspult, bei Zuverlässigkeit und Konstanz ist der 911 RSR schon auf Topniveau. ♦ MCS



Die Revolution sitzt im Heck: Neuer Porsche 911 RSR für 2017

**KOMPAKT**

»» Porsche Die GT-Abteilung der Weissacher stockt ihren Fahrerkerde für die Saison 2017 von 10 auf 13 Werkspiloten auf. Die Namen der Neuzugänge sollen erst bei der Porsche-Motorsport-Party Anfang Dezember verkündet werden, aber die Spekulationen verdichten sich zumindest in Bezug auf zwei Namen: Demnach soll Dirk Werner - immerhin ein ehemaliger Porsche-Sportpokalsieger - von BMW zurück zu den Schwaben wechseln. Außerdem hat laut belgischen Quellen der bisherige Audi-GT-Werkspilot Laurens Vanthoor einen Vertrag bei Porsche unterschrieben. Als weiterer Kandidat wird Ferrari-Star Gianmaria Bruni gehandelt, obwohl italienische Quellen versichern, dass das aus vertraglichen Gründen gar nicht möglich sei. ♦ MCS



**FIA GT World Cup Macau**

# Mit Salto zum Triumph

Von ARNO WESTER

**Die zweite Auflage des FIA GT Weltcups in Macau hatte wegen einer Farce eigentlich keinen Sieger verdient! Der Automobil-Weltverband FIA kürte dennoch den Audi-Fahrer Laurens Vanthoor zum Gewinner – obwohl er gar nicht ins Ziel kam.**

Zuvor hatte schon sein WRT-Teamkollege Edoardo Mortara für Aufsehen gesorgt. Der Italo-Schweizer, der zwei Tage vor dem GT-Weltfinale vom DMSB wegen eines Lizenzverstosses zu einer Geldstrafe verurteilt worden war (siehe S. 3) wirkte bei seinem letzten Werkseinsatz für seinen Arbeitgeber Audi unkonzentriert. Mit dem wohl schnellsten Auto im Feld ließ er sich Mortara zwei gravierende Fehler, die letztendlich nach zwei Siegen in der Formel 3, einem Erfolg in einem Cup-Rennen sowie drei Siegen in GT-Rennen (jeweils in einem Audi R8) den insgesamt siebten Macau-Triumph verhinderten.

**Mortara legte im Quali vor**

Der war in der Tat möglich, denn Audi hatte das GT3-Auto mit dem höchsten Topspeed (287,2 km/h) gegenüber Porsche (284,2) und vor allem Mercedes (275,5). Audi hatte diesbezüglich nur im dritten Sektor ein kleines Manko, das aber nicht entscheidend war. Dagegen mussten die AMG-Kutscher mit dem kleinsten Restriktor (34,5 mm) und dem dritt-schwersten Auto (1305 kg) antreten – was in der Summe ein



Nach der Rolle rückwärts: Vanthoor entfernt sich vom Wrack, und das Rennen wird final abgebrochen

Nachteil gegenüber Audi und Porsche war.

«Mr. Macau» Mortara zeigte dann auch im Qualifying, als er als bisher erster und einziger Fahrer auf dem 6,12 km langen Stadtkurs unter 137 Sekunden blieb und mit seiner Bestzeit (2:16,862 Minuten/160,98 km/h) einen neuen Streckenrekord aufstellte, dass der Weg zum erneuten Triumph nur über ihn führen würde.

Als ernsthafte Rivalen kamen lediglich WRT-Teamkollege Vanthoor, die beiden Porsche-Werksfahrer Earl Bamber und Kevin Estre sowie in Lauerstellung noch Engel infrage. Stark war auch die Leistung von Nico Müller, der bei seiner Macau-Premiere im Phoenix-Audi Startplatz 5 erzielte und dabei

fast zwei Zehntelsekunden schneller war als Mortara im letzten Jahr (2:18,032).

**Nur zwei echte Rennrunden**

Die gute Leistung des Schweizer wurde allerdings nicht belohnt. Nach einer von Mercedes-Fahrer Renger van der Zande verursachten Kollision im Quali-Rennen schlug Müller in der zweiten Runde hart in die Streckenbegrenzung ein. Zuvor war am Phoenix-Audi, der irreparabel (Chassis) beschädigt wurde, etwas gebrochen – offenbar als Folge der Kollision mit dem Sternfahrer.

Mitfavorit Mortara brachte sich wie schon so oft in diesem Jahr um die Früchte seiner Arbeit, als er sich im Quali-Rennen nach einer Kerbberührung

drehte und bei seiner Aufholjagd Porsche-Pilot Darryl O'Young aus dem Weg räumte. Dafür erhielt er von der Rennleitung die Quittung: Rückversetzung um drei Positionen, was P16 bedeutete.

Das finale Cup-Rennen, das wegen Unfällen zweimal abgebrochen und aus Zeitgründen kein drittes Mal gestartet wurde, endete mit einer Farce: Nur zwei komplette Rennrunden reichten Vanthoor zum Sieg – das ist selbst in Macau ein Novum! Der Belgier profitierte bei seiner spektakulären «Flugshow», die er unverletzt überstand, davon, dass bei einem Rennabbruch laut Reglement die Runde zuvor als Wertung herangezogen wird. Und da lag Vanthoor vor Bamber, Estre



Glücklicher Sieger: Vanthoor



War schon vorm: Earl Bamber

und Engel in Führung. Weil Bamber zuvor mit Engel kollidiert war, erhielt der Le-Mans-Sieger eine Fünf-Sekunden-Zeitstrafe, durch die er von P2 auf P4 zurückgestuft wurde.

Auf P7 war Nick Catsburg im Rowe-BMW M6 bester Macau-Debütant. Der Niederländer belegte zudem in der «Independence-Wertung» den zweiten Platz hinter dem starken Bentley-Boy Adderly Fong im Continental GT3.

FIA-GT-Chef Christian Schacht gab bezüglich der erfreulichen Vorfälle zu Protokoll, «dass es in der Tat einige Ansätze gibt, über die wir diskutieren werden». Bezüglich der Wertung hätte das Reglement aber keine andere Entscheidung zugelassen. ♦

**KOMMENTAR**

**Macau GP infrage zu stellen, ist nicht richtig**

Von ARNO WESTER

Wenn drei Rennfahrer auf einem Siegerpodium ausgelassen Champagner verspritzen, dann gibt es in der Regel etwas zu feiern. Das war auch in Macau nicht anders. Allerdings hätte man darauf besser verzichtet, denn zu den Ereignissen rund um den FIA GT Weltcup passte dieser Akt ganz und gar nicht. Der spektakuläre Unfall von Laurens Vanthoor hätte nämlich in einer Katastrophe enden können. Verhindert haben das

vor allem zwei Dinge: das ausgezeichnete Sicherheitskonzept des Audi R8 LMS sowie jenes, das der Automobil-Weltverband FIA den Veranstaltern und Rennstreckenbetreibern vorgibt. Bedenklich war allerdings, wie lange es gedauert hat, bis sich Vanthoor allein(!) aus seinem Wrack befreien konnte, ohne dass ihn dabei Helfer unterstützt hätten. Ein möglicher Brand – und danach sah es zunächst sogar aus – hätte verheerende Folgen haben können! Es bedarf deshalb

seitens der FIA einer gründlichen Aufarbeitung und Analyse des Unfalls, damit auch in Zukunft GT3-Sportwagen in Macau an den Start gehen können. Den Macau-Grand-Prix wegen der heute nicht mehr zeitgemäßen Strecke und der damit verbundenen vielen Unfälle grundsätzlich infrage zu stellen, ist sicher nicht der richtige Weg. Es gibt durchaus Argumente (s.o.), auch künftig in Macau Rennen auf hohem Level zu veranstalten – für Fahrer wie für Teams und Hersteller.



**FIA GT WORLD CUP / Resultate**

Macau/MAC: 6,120 km; Wetter/Piste: bewölkt/trocken, Rennen über 4 Runden (20 Fahrer gestartet, 19 gewertet).  
 1. Laurens Vanthoor (Audi R8 LMS) 4 Runden; 2. Kevin Estre (Porsche 911 GT3 R) +3,500; 3. Maro Engel (Mercedes-AMG GT3) +5,605; 4. Earl Bamber (Porsche 911 GT3 R) +6,878; 5. Adderly Fong (Bentley Continental GT3) +7,365; 6. Renger van der Zande (Mercedes-AMG GT3) +10,492; 7. Nicky Catsburg (BMW M6 GT3) +12,508; 8. Fabian Plentz (Audi R8 LMS) +18,384; 9. Mirko Bortolotti (Lamborghini Huracán GT3) +16,396; 10. Cheng Congfu (Audi R8 LMS) +18,384; 11. Hiroki Yoshimoto (Ferrari 488 GT3) +20,900; 12. André Couto (Lamborghini Huracán GT3) +23,183; 13. Edoardo Mortara (Audi R8 LMS) +25,471; 14. Pasin Lathouras (Ferrari 488 GT3) +27,899  
 Schnellste Runde: Estre, Runde 2, 2:28,995 (= 147,87 km/h)

Qualifikationsrennen (12 Runden; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet)  
 1. Laurens Vanthoor (Audi R8 LMS) 12 Runden; 2. Earl Bamber (Porsche 911 GT3 R) +0,786; 3. Kevin Estre (Porsche 911 GT3 R) +1,840; 4. Maro Engel (Mercedes AMG GT3) +6,982; 5. Renger van der Zande (Mercedes AMG GT3) +9,516; 6. Adderly Fong (Bentley Continental GT3) +15,748; 7. Nicky Catsburg (BMW F13 M6 GT3) +17,820; 8. Fabian Plentz (Audi R8 LMS) +19,299; 9. Hiroki Yoshimoto (Ferrari 488 GT3) +21,017; 10. Mirko Bortolotti (Lamborghini Huracán GT3) +21,563  
 Schnellste Runde: Vanthoor, Runde 11, 2:18,031 (= 159,62 km/h)

Internet: www.fia.com

## TCR International Series Macau

# Rasur zum Titel

**Titelverteidiger Stefano Comini (VW) hat sich trotz eines 17-Punkte-Rückstands auch den zweiten Titel der Internationalen TCR-Serie gesichert. Dabei wollte der Schweizer erst gar nicht an den Start gehen!**

«Ich habe mich in der gesamten Saison korrekt verhalten. Wegen einer 30-Sekunden-Zeitstrafe, die ich zuletzt erhalten habe, weil ich mit einem Asiaten, der in der Meisterschaft keine Rolle spielt, aneinandergeraten bin, habe ich viele Punkte eingebüßt», erklärte der Schweizer die Überlegung eines möglichen Startverzichts.

Die 55 Punkte, die in Macau aber noch vergeben wurden, sowie die Unberechenbarkeit in dem Spielerparadies stimmten Comini schließlich um. Vier Punkte sicherte sich der Tessiner bereits nach dem verregneten Qualifying, in dem er sich hinter seinem Teamkollegen Jean-Karl Vernay den zweiten Startplatz sicherte. Hier blieb Spitzenreiter James Nash (Crafter-Bamboo-Seat), der sich heuer nicht ein einziges Mal für



Meister Comini (noch mit Bart), TCR-Chef Lotti, Sieger Monteiro

die erste Startreihe qualifizieren konnte, erneut punktlos.

## Monteiro Sieger des Guia Race

Die Vorentscheidung fiel im ersten Lauf, als Nash mit Markenkollege Matej Homola kollidierte und nur auf P18 ins Ziel kam. Sein Glück: Es wurden nur halbe Punkte vergeben. Und selbst die hätte es eigentlich nicht geben dürfen – wegen diverser Zwischenfälle wurden lediglich fünf Umläufe hinter dem Safety Car absolviert.

So lag Sieger Comini vor dem Finallauf nur einen halben Punkt hinter Nash, und diese Chance ließ sich der Vorjahressieger nicht nehmen: Hinter dem Drittplatzierten des ersten Rennens, Honda-Gaststarter Tiago Monteiro, und Vernay, der zweimal P2 belegte, sowie Pepe Oriola (Seat) belegte Comini Rang 4, der zur erfolgreichen Titelverteidigung reichte. «Jetzt kann der (Voll)-Bart endlich ab», erklärte «Rübezahl» Comini lächelnd. ♦ AW

## KOMPAKT

»» **WTCC** Citroën bestreitet bei den Rennen in Qatar am kommenden Freitag das letzte WTCC-Rennen als Werksteam. Abschiedsriege werden jedoch «schwer»: Die C-Elysées haben weiterhin die maximalen 80 kg Kompensationsgewicht. Honda darf 30 kg ausladen und steht nun bei 30. Alle anderen Autos sind «leer».

»» **Supercars** Simona de Silvestros Arbeitgeber für die erste volle Saison «Downunder» steht fest. Die 28-jährige Schweizerin wird 2017 Nissan-Werksfahrerin. Für das Einsatzteam von Todd Kelly fuhr die Thunerin 2016 bereits das 1000-Kilometer-Rennen in Bathurst.

»» **VLN** Vergangene Woche wurde – nach dem Ausscheiden des AC Monheim als Veranstalter – ein Kalender mit nur neun Rennen für 2017 vorgestellt. Die Termine: 25.3., 8.4., 24.6., 8.7., 19.8. (6h), 23.9., 7.10. und 21.10. Das 24h-Rennen findet vom 25.–28. Mai (Himmelfahrt) statt, das 24h-Qualifikationsrennen am 23. April. ♦ MBR

## DTM

# Testbetrieb

**Die Vorbereitungen auf die DTM-Saison 2017 laufen weiter auf Hochtouren. Nach den Testfahrten Ende Oktober in Oschersleben war in der vergangenen Woche an vier Tagen das Autódromo Internacional do Algarve in Portimão Schauplatz für die Autos der neuen Generation.**

Für BMW waren Augusto Farfus und Bruno Spengler in Portugal im Einsatz. Das Duo spulte auf der 4,692 Kilometer langen Strecke gemeinsam 414 Runden ab. Darüber konnte Mercedes-Pilot Robert Wickens nur lächeln, als er feststellte: «Ich bin allein am ersten Tag

773 km gefahren. Das ist harte Arbeit, aber ich liebe es, ein Auto weiterzuentwickeln – und das neue Reglement gibt uns in dieser Hinsicht viele Möglichkeiten», sagte der Kanadier in HWA-Diensten.

## Auer schlägt den Testrekord

Audi-Pilot Mattias Ekström zeigte sich während des Testbetriebs ebenfalls gut gelaunt. «Ich dachte, dass ich der Kilometer-Superstar bin», twitterte der Schwede, der wie schon in Oschersleben im RS5 saß: «Aber dann kam ein kleiner Österreicher (womit «Eki» Mercedes-Fahrer Lucas Auer meinte) und hat meinen Rekord eingestampft.» ♦ AW



Fleißpunkte gesammelt: Lucas Auer knackte «Eki» Testrekord

## NASCAR Homestead

# Johnson holt Sieg und Titel-Rekord

**In einem packenden Finale wurde Jimmie Johnson der glückliche Sieger – und damit auch neuer Champion. Mit dem siebten Titel hat er Richard Petty und Dale Earnhardt eingeholt.**

Johnson sah dabei nie wie ein Titelanhänger aus. Im Gegenteil: Wegen eines technischen Vorgehens musste er von ganz hinten starten und war auch im Rennverlauf nie ganz auf dem hohen Niveau, das seine drei Titelrivalen an den Tag legten.

Carl Edwards brachte sich selbst in die Favoritenrolle, indem er die Dominatoren des Nachmittags – Kevin Harvick (79 Führungsrunden) – sowie des Abends – Kyle Larson (132) – in Bedrängnis bringen konnte. Aber sein Traum vom längst überfälligen ersten Titel platzte knapp zehn Runden vor Schluss: Bei einem Restart versuchte er, den Angriff von Joey Logano zu blocken und bog nach einer Berührung in die Boxenmauer ab – das jähe Aus.

«Das geht zu 100 Prozent auf meine Kappe», sagte der Gibbs-Pilot, der (unverletzt) sogleich die Penske-Box aufsuchte, um Loganos Crewchief Todd Gordon die Hand zu schütteln.

## Mit siebtem Titel zur Legende

Auch Logano kam nicht unbeschadet durch, konnte aber (nach Rot-Unterbrechung durch eine vom Edwards-Crash ausgelöste Massenkarambolage) im Schlusspurt noch mitwirken. Doch trotz der neuesten Reifen war das Auto zu krumm. Und mit Kyle Busch der dritte verbliebene Titelanwärter zu weit zurück.

Johnson hielt somit alle Trümpfe in der Hand, überrumpelte zudem Larson beim letzten Restart und fuhr zu seinem überhaupt ersten Sieg in Homestead. Der Sieg ist gleichbedeutend mit dem Titel. Und was für einer: Der siebte Meisterschaftsgewinn setzt ihn auf eine Stufe mit den legendären «King» Richard Petty und Dale Earnhardt Senior. ♦ MBR



Am Ziel: Jimmie Johnson siegt und holt den Rekord-Titel

## NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Homestead/Florida (USA): 268 Rdn. à 2,414 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken  
1. Jimmie Johnson (Chevrolet); 2. Kyle Larson (Chevrolet); 3. Kevin Harvick (Chevrolet); 4. Joey Logano (Ford); 5. Jamie McMurray (Chevrolet); 6. Kyle Busch (Toyota); 7. Matt Kenseth (Toyota); 8. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 9. Denny Hamlin (Toyota); 10. Michael McDowell (Chevrolet); 11. Chase Elliott (Chevrolet); 12. Austin Dillon (Chevrolet); 13. Kurt Busch (Chevrolet); 14. Paul Menard (Chevrolet); 15. Brian Scott (Ford); 16. Alex Bowman (Chevrolet); 17. Greg Biffle (Ford); 18. Casey Mears (Chevrolet); 19. Danica Patrick (Chevrolet); 20. Trevor Bayne (Ford); 21. Landon Cassill (Ford); 22. Tony Stewart (Chevrolet); 23. Clint Bowyer (Chevrolet); 24. Chris Buescher (Ford); 25. Ryan Newman (Chevrolet); 26. Ryan Blaney (Ford); 27. Matt DiBenedetto (Toyota); 28. Michael Annett (Chevrolet); 29. David Ragan (Toyota); 30. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 31. Jeffrey Earnhardt (Toyota); 32. Reed Sorenson (Toyota); 33. Ty Dillon (Chevrolet); 34. Carl Edwards (Toyota); 35. Brad Keselowski (Ford); 36. Martin Truex Jr. (Toyota).  
**Endstand nach 36 Rennen:** 1. Johnson 5040 Punkte; 2. Logano 5037; 3. Kyle Busch 5035; 4. Edwards 5007; 5. Kenseth 2330; 6. Hamlin 2320; 7. Kurt Busch 2296; 8. Harvick 2289; 9. Larson 2288; 10. Elliott 2285; 11. Truex Jr. 2271; 12. Keselowski 2267; 13. McMurray 2231; 14. Dillon 2223; 15. Stewart 2211; 16. Buescher 2169

Australien

# Ende mit Ausrufezeichen



VW-Attacke bis zum Ende: Mikkelsen gewinnt den finalen Lauf der WM und des Werkteams

Von REINER KUHN und  
MICHAEL HEIMRICH

**Andreas Mikkelsen trat in Australien die Flucht nach vorne an, um seine Zukunft in der Rallye-WM zu sichern. Ob der beeindruckende Sieg über Weltmeister Sébastien Ogier reichen wird, um auch kommende Saison in einem Werksauto zu sitzen, steht vorerst in den Sternen.**

Alles oder nichts – Mikkelsen hatte keine Wahl. Er musste in Australien beweisen, aus welchem Holz er geschnitzt ist, denn der Ausstieg von Volkswagen könnte seine Karriere jäh beenden. Während Citroën, M-Sport und Toyota um die Dienste von Ogier buhlen, hat Mikkelsen-Manager Erik T. Veiby alle Hände voll zu tun, seinen Schützling in einem Werksteam unterzubekommen. Nirgendwo steht der fesche Norweger auf der Wunschliste ganz oben.

Und das, obwohl er am anderen Ende der Welt eine famose Leistung ablieferte. Dazu später mehr.

Eine ähnliche Ausgangslage wie Mikkelsen besaß Jari-Matti Latvala (siehe auch Story Seite 17). Einst als schnellster Fahrer der Rallye-WM gefeiert, hat der finnische Dauer-Pechvogel viel von seinem Glanz verloren. Fast schon symptomatisch sein Patzer auf der ersten Prüfung: Latvala kam in einer Rechtskurve zu weit nach außen, schlug mit dem Heck gegen ein Brückengeländer und zerstörte dabei die Radaufhängung des linken Hinterrads. Die Rallye ist für ihn mal wieder gelaufen, noch bevor sie richtig angefangen hat. «Das war ganz klar mein Fehler», nahm Latvala alle Schuld auf sich, und irgendwo im fernen Europa wird sein Manager Timo Jouhki die Hände über dem Kopf zusammengeschlagen haben. Die Zukunft von Latvala ist ähnlich ungeklärt wie die von Mikkelsen. Natürlich

liegt das neue Toyota-Team auf der Hand. Doch Teamchef Tommi Mäkinen hat längst nicht vergessen, wie sich Latvala zu Beginn des Jahres über die neue Truppe äußerte, als er deren Struktur öffentlich infrage stellte. Seitdem ist viel passiert. Mäkinen hat eine funktionierende Mannschaft aufgebaut, und Latvala steht ohne Auto da.

## Reifen und eine Trinkflasche

Hayden Paddon hat ein Auto für das kommende Jahr, dennoch war der Neuseeländer bis in die Haarspitzen motiviert. Kein WM-Lauf findet so nah an seiner Heimat statt, entsprechend zahlreich erschienen die «Kiwis» an der australischen Ostküste. Unter lautem Jubel ging Paddon auf der zweiten Prüfung sogar in Führung, doch dann nahm er seinen Hyundai zu hart ran. Das bekamen vor allem die Reifen zu spüren, die massiv abbaute und an Grip verloren. Paddon wurde auf Rang 4 durchgereicht. Wie man

mit den Reifen besser umgeht, zeigte wieder einmal Ogier. Trotz der ersten Startposition, die sich in Australien durch den vielen losen Sand auf der Strecke besonders nachteilig auswirkt, hielt der Weltmeister die zweite Position. «Ein hartes Stück Arbeit. Ich habe wirklich die Kurven geschnitten wie vielleicht noch nie im Leben», erklärte Ogier. Ähnlich stark unterwegs: Der mittlerweile führende Mikkelsen. Er ging als Dritter in die Spur und fand nur unwesentlich bessere Bedingungen vor. Die 15 Sekunden Vorsprung waren aber ein deutliches Ausrufezeichen. Und der Umstand, wie souverän Mikkelsen die Situation meisterte, als eine Trinkflasche plötzlich im Fußraum umherkullerte, zeigte, wie wohl er sich an diesem Wochenende fühlte.

Mikkelsen musste auch am Samstag Nervenstärke beweisen. Irgendwo auf WPI6 beschädigte er den Unterboden seines Polo WRC. Dabei wurde die

Pedalbox so hart getroffen, dass sich Kupplungs- und Bremspedal verkeilten. «Es fühlte sich an, als ob wir mit angezogener Handbremse fahren würden», schilderte Mikkelsen, der dadurch den Großteil seines Vorsprungs einbüßte. Mit einem Spannungsgürt zog er die Pedale wieder auseinander, um die letzten beiden Zuschauerprüfungen am Samstagabend irgendwie zu überstehen. Die Notoperation gelang, Mikkelsen blieb in Führung, mit gerade einmal zwei Sekunden Abstand zu Ogier.

Die Frage nach einer Stallorder erübrigte sich am frühen Sonntagmorgen. Zuvor wurde intensiv darüber diskutiert, ob Ogier absichtlich vom Gas geht, damit Mikkelsen in Australien gewinnt. Der Norweger hatte noch immer die Chance, Vize-Weltmeister zu werden, brauchte dafür aber unbedingt den Sieg. Ogier hatte zwar angekündigt, Mikkelsen zu unterstützen, aber

FORTSETZUNG S. 16



Im Hyundai obenauf: Neuville holt in Australien Platz 3 und «krönt» sich zum Vizeweltmeister

#### FORTSETZUNG VON S. 15

einen Sieg zu verschenken, entspricht nicht dem Naturell des Franzosen. Außerdem wollte Ogier die Früchte seiner Arbeit ernten. Er hatte am Samstagmorgen als einziger Fahrer auf weiche Reifen gesetzt, um irgendwie Traktion zu bekommen. Zum Erstaunen der hart bereiften Konkurrenz schaffte Ogier wieder einmal das Kunststück und kam problemlos über die Distanz. Die Dellen auf der Motorhaube zeigten, wie oft er beim Kurvenschneiden die Begrenzungsstangen umgefahren hatte, und sie waren Beweis genug, wie ernst er es hier meinte.

#### Ogier einmal orientierungslos

Aber dann ging alles plötzlich ganz schnell. Ogier leistete sich auf viertletzten Prüfung einen Dreher und verlor in seiner eigenen Staubwolke die Orientierung. Fast 20 Sekunden waren zum Teufel, und die Vorentscheidung war gefallen. Mikkelsen fuhr die Rallye souverän nach Hause und platzte im Ziel fast vor Stolz: «Wir wollten hier zeigen, was wir draufhaben und konnten den vierfachen Weltmeister unter gleichen Bedingungen besiegen.» Zum Vize-Titel reichte es trotzdem nicht. Das lag nicht allein daran, dass sich Ogier noch die Bestzeit auf der Power-Stage gönnte und seinem VW-Markenkollegen wichtige Extra-Punkte wegnahm. Thierry Neuville rückte noch aufs Podium vor und sammelte als Dritter genügend Zähler, um in der Tabelle vor Mikkelsen zu

bleiben. Dem war's egal: «Wenn ich aussuchen müsste, ob ich die letzte gemeinsame Rallye mit Volkswagen gewinnen oder Vizeweltmeister werden will – ich hätte immer den Sieg gewählt.» Neuville profitierte im Finale von einem Patzer Paddons. Der hatte eine Böschung gestreift und sich dabei das linke Hinterrad von der Felge gezogen. Rang 4 war deutlich weniger, als sich der Kiwi im Vorfeld erhofft hatte. «Ich blicke jetzt

auf das neue Jahr. Dort werdet ihr einen völlig neuen Fahrer erleben», kündigte Paddon an.

Am Sonntag sorgte auch Eric Camilli für Aufsehen. Einmal mehr legte er seinen Ford Fiesta WRC aufs Dach. Der Franzose hatte erwartet, dass die Strecke deutlich rutschiger sein würde, als sie es tatsächlich war. Er lenkte vor einer Kurve zu stark ein, das Auto bekam im Scheitelpunkt einen Kick und stellte sich auf. Camilli konnte die Situation



Platz 2 zum VW-Ende: Aus welchem Cockpit lächelt Ogier künftig?



Trotz Abflug entspannt: Camilli



P4 bei «Heim-Rallye»: Paddon



Wirbelte zu viel Staub auf: Tänak hatte Probleme mit der Polizei

nicht abfangen und muss nun Teamchef Malcolm Wilson einmal mehr erklären, warum es wieder nicht gereicht hat. Zum Glück für Camilli steht der französische Verband FFSA weiterhin hinter ihm und sichert auch 2017 seinen Platz im Werks-Ford.

#### Tänak und die Polizei

Dort könnte er unter anderem auf Ott Tänak treffen, der sich nach einer guten Saison wieder ins Herz von Wilson zurück

kämpfte. Auch in Australien sah es zunächst gut für den Esten aus. Als Dritter lag er in aussichtsreicher Position, obwohl er über das Setup seines Ford Fiesta WRC klagte. Brenzlüg wurde auf der vierten Prüfung ein Durcheinander im Aufschrieb, das in einem Dreher endete. Dann klemmte auch noch das Gaspedal, und Tänak war plötzlich nur noch Achter. Das i-Tüpfelchen war eine Polizeikontrolle auf dem Weg zur zehnten Prüfung. Diese dauerte zu lange, und Tänak erschien zu spät an der Zeitkontrolle. Die fälligen 40 Strafsekunden beendeten den Traum vom Podium.

Dort vorne feierten die Volkswagen-Piloten mit gemischten Gefühlen ihren Doppelsieg. Nur Mikkelsen blieb für die anschließende WM-Gala in Sydney und feierte noch einmal mit der VW-Truppe. Für beide Seiten wird es eine Zäsur. Das Werksteam wird zur Kundensport-Filiale degradiert, und Mikkelsen könnte zum vorerst letzten Mal ganz oben auf einem Podium gestanden haben. Wie es sich anfühlt, die Rallye Australien zu gewinnen und anschließend ohne Cockpit dazustehen, kann er übrigens bei VW-Chef Sven Smeets erfragen. Als Beifahrer von François Duval feierte der Belgier 2005 den Sieg am anderen Ende der Welt, doch der Ausstieg von Citroën beendete den weiteren Aufstieg. Duval versuchte, sich in der folgenden Saison mit privaten Einsätzen im Gespräch zu halten, doch die Rückkehr in ein Werkscockpit gelang nie wieder. ♦

## NACHGEHAKT BEI Andreas Mikkelsen

(27/N) Der Volkswagen-Werkspilot über den Stellenwert seines dritten-WM-Sieges, das emotionale Saisonfinale und seine Suche nach einem neuen Werkscockpit.

Von REINER KUHN

**Wie würdest du diesen Sieg einordnen: War es dein emotionalster, schönster oder gar wichtigster?** Von allem ein bisschen. Sicher ist nur: Dies war die beste Rallye meiner Karriere. Ich habe mir so sehr gewünscht, diese Rallye für VW zu gewinnen. Das erreicht zu haben, ist großartig. Dieses Team hat mir die Chance gegeben, in die Topliga aufzusteigen. Sie haben viel Vertrauen in mich gesteckt und mir viel ermöglicht. Bei der letzten Rallye ist alles zusammengekommen. Alles, wirklich alles, hat perfekt harmoniert – es war das Optimum, das wir in vier Jahren Rallye-WM gemeinsam erreicht haben.

**Bis zum Schluss saß dir der Weltmeister im Nacken. Verspürtest du keinen Druck?**

Nein, alles war cool. Wir hatten einen großen Kampf und alles gegeben, das war eigentlich schon genug. Ich denke nicht, dass jemand erwartete, dass wir drei hier in dieser Reihenfolge ins Ziel kommen. Wir haben die viermaligen Weltmeister bei gleichen Bedingungen geschlagen, waren einfach schneller und besser. Das fühlt sich großartig an, ich bin glücklich und stolz.

**Wird dir dieser Erfolg für die Zukunft helfen?** Das ist ein bisschen anders. Diese Saison wollten wir schnell und konstant fahren und keine Risiken eingehen. Wir waren gut unterwegs und beendeten alle Veranstaltungen ohne Dramen. Hier hatten wir nichts mehr zu verlieren, sind voll gefahren und haben uns am Limit immer wohlfühlt. Wir haben unser

Potenzial gezeigt und müssen jetzt abwarten. Bevor sich Séb (Ogier) nicht entschieden hat, werden Jari-Matti und ich nicht wirklich agieren können. Es ist eine politische Zeit, sehr schwierig.

**Wie meinst du das?** Der VW-Ausstieg war ja erst einmal ein Schock. Wenn die VW-Entscheidung nur vier Wochen früher gewesen wäre, hätte das vieles einfacher gemacht – nicht nur für mich. Aber jetzt ist es eben so, und wir alle müssen damit umgehen. Ich werde meinen Weg gehen. Mein oberstes Ziel ist es, in einem 2017er-WRC zu sitzen und kommende Saison alle Läufe zu bestreiten. Über andere Szenarien will ich nicht nachdenken. Schon gar nicht nach diesem Sieg.



## Cockpitwechsel

## Ogier und die Qual der Wahl

Von REINER KUHN

**Hochspannung am Fahrermarkt. Sébastien Ogier will schnell Klarheit und wird diese Woche nicht nur mit Teams verhandeln, sondern zugleich mögliche Dienstwagen testen. Seine Noch-Teamkollegen sind abhängig davon, wo der Weltmeister andockt.**

Der Weltmeister ließ die Saisonabschluss-Gala am Montag Abend in Sydney sausen. Kaum war Sébastien Ogier vom Podium der Rallye Australien gestiegen, reiste er zurück nach Europa. Verständlich, denn nicht nur M-Sport-Boss Malcolm Wilson wartet auf ihn. «Es ist kein Geheimnis, dass ich mit einigen Teams spreche», sagte Ogier. «Nun geht es darum,



Einladung steht: Weltmeister Ogier soll den Toyota WRC testen

keine Zeit zu verlieren und in die Details zu gehen. Für mich ist aber das gesamte Paket wichtig. Bevor ich mich entscheide, will ich auch die betreffenden Autos testen.» Das kann er scheinbar haben. Der Ford Fiesta WRC

von M-Sport soll am Donnerstag auf britischen Schotterpisten bereitstehen. «Wir werden alles daran setzen, den besten Fahrer zu uns ins Team zu holen», sagt Wilson gegenüber MSA und stellt klar: «Séb ist die einzige

Option. Wir werden uns ansonsten um keinen neuen Fahrer bemühen.» Eine klare Absage an Andreas Mikkelsen und den einstigen Zögling Jari-Matti Latvala. Schon deshalb wird Letzterer hoffen, dass der ebenfalls für diese Woche kolportierte Toyota-Test Ogiers Zweifel bestärkt und er statt dem Franzosen beim neu formierten und in seiner finnischen Heimat ansässigen Werksteam andocken kann.

## Erst Yaris, dann Fiesta?

In einem Telefonat mit MSA bekräftigt Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen seine Marschrichtung: «Auch wir wollen einen der drei Fahrer. Ogier steht dabei an erster Stelle, dann folgt Latvala und dahinter Mikkelsen. Unser Ziel ist es, dies möglichst zügig über die Bühne bringen, um uns zusammen auf den

Saisonstart vorzubereiten.» Soll heißen: Der Weltmeister könnte, wenn er denn will, noch vor dem Fiesta- das Yaris-Cockpit entern. Laut Mäkinen ist das Toyota-Testteam aktuell in Südeuropa im Einsatz.

Erstaunlicherweise scheint die naheliegendste Option – Ogiers Rückkehr zur Werks-equipe von Citroën – am schwierigsten. Teamchef Yves Matton und der französische Superstar fremdeln miteinander. Dem einen scheint die Wertschätzung seiner Leistung zu fehlen, dem anderen der Respekt gegenüber dem Team, das ihm den Aufstieg ermöglichte. Zudem soll es abgesehen vom Salär auch zwischen Ogiers Partner Red Bull und Citroën-Hauptsponsor Abu Dhabi nicht passen. Fatal für seine Noch-Kollegen: Auch dort heißt es: Ogier oder keinen. ♦

## WRC2

## «Wir haben unseren Job erledigt»

**Selten hat ein Titelkampf über die Saison hinweg die Gemüter mehr erregt als jener um die WRC2-Krone 2016. Dessen ungeachtet fuhr Skoda-Werkspilot Esapekka Lappi zu einem ungefährdeten Sieg und sicherte sich den WM-Titel.**

Teilnehmerfeld und Leistungs-dichte waren erwartungsgemäß überschaubar. Und ohne das Fahrkönnen der vier Wettbewerber – darunter zwei Skoda-Markenkollegen – schmälern zu wollen: Sie bildeten eher die Begleit-Eskorte, als dass sie als ernsthafte Widersacher für Werkspilot Lappi taugten. Ohne allzu große

Risiken einzugehen, markierte der 24-jährige Finne 22 der 23 möglichen WP-Bestzeiten und fuhr zu einem nie gefährdeten Sieg in der WRC2. Schon Rang 2 hätte zum WM-Titel in der zweiten Liga gereicht. Der bisherige Tabellenführer Teemu Suninen (Skoda), der sein Kontingent von maximal sechs Wertungsläufen bereits ausgeschöpft hat, verzichtete, wie viele andere, auf die kostenintensive Reise nach Australien. So war der Weg für Lappi frei. Dessen Copilot Janne Ferm fasste das Wochenende der frischgebackenen Weltmeister so zusammen: «Wir haben unseren Job erledigt.» Ähnlich emotionslos zeigte sich

auch der erfolgreiche Jungstürmer Lappi im Ziel: «Wir haben mehr auf uns selbst geschaut und uns eher an Lorenzo Bertelli im Ford Fiesta WRC orientiert.» Verständlich, bei über viereinhalb Minuten Vorsprung.

Spannender war der Kampf um Platz 2 zwischen Nicolas Fuchs (Skoda) und Hubert Ptaszek (Peugeot), welche die Positionen mehrfach wechselten. Dem Peugeot-Piloten machte aber ein Reifenschaden (WP 15) einen Strich durch die Rechnung. Die zwei Minuten Zeitverlust ließen sich gegen Routinier Fuchs nicht mehr aufholen. ♦ RK



22 von 23 WP-Bestzeiten abgestaubt: WRC2-Weltmeister Lappi

## AUS DEM SERVICEPARK Von REINER KUHN

Fernab vom europäischen Winter zog es zahlreiche Teammitglieder an den Strand der australischen Goldküste. Statt auf dem Surfbrett ritten Werkspilot **Andreas Mikkelsen** und seine Kollegen **Mads Östberg**, **Dani Sordo** und **Ott Tänak** diesmal auf Pferden aus.

Down Under ist bekannt für besondere Tiere und merkwürdige Sitten. Aber ein Pub, der damit wirbt, kein Bier zu haben,



Merkwürdige Sitte: Aussie-Pub ohne Bier

kommt nicht nur den europäischen Gästen spanisch vor.

Auf der langen Anreise nach Coffs Harbour machte unter anderem WRC-Pilot **Nicolas Fuchs** einen kurzen Zwischenstopp in Sydney und bewies

seine Schwindelfreiheit bei der Besteigung der 134 Meter hohen Harbour Bridge.

Beim Saisonfinale vertrat Kundensportleiter **Richard Millner** erneut M-Sport-Boss **Malcolm Wilson** als Teamchef. Darin hat «Little Malcolm», wie Millner im Team scherzhaft genannt wird, mittlerweile Übung. Schon am Finaltag in Mexiko, bei der Rallye Argentinien sowie auf Sardinien übertrug Wilson die Verantwortung an den 32-jährigen Briten.

Gemeinsam scheint der Abschied leichter. Denn statt

separater Pressekonferenzen versammelten sich alle Teamchefs und Werksfahrer für Gespräche im Garten des VW-Hotels. Emotionen auch direkt vor dem Start von Volkswagens finalem WM-Gastspiel: Auf dem Weg zur Startrampe bildeten die Hyundai-Teammitglieder ein Spalier und zollten den scheidenden Champions ihren Respekt.

Bei der Saisonabschluss-Gala in Sydney fehlte nicht nur das Welt-

meister-Duo **Sébastien Ogier/Julien Ingrassia**. Auch ihre (Noch-)Teamkollegen **Jari-Matti Latvala** und **Miikka Anttila** düstern nach der Zieldurchfahrt direkt zurück nach Europa. Wer wohl zuerst den Toyota (siehe oben) testet?



Applaus: Hyundai-Spalier für VW

# MEINE RALLYE

Fahrer-Kommentare nach der Rallye Australien

## < Sébastien Ogier (2.)

«Das Wichtigste ist, dass unser fantastisches Team sich mit einem Sieg aus der Rallye-WM verabschiedet. Es ist ein sehr emotionaler Moment für mich. Ich habe dem Team so viel zu verdanken.»



## Thierry Neuville (3.) >

«Alles prima! Zu Beginn hatten wir einige Schwierigkeiten, auch wegen unserer Startposition. Aber wir sind sauber durchgefahren, stehen auf dem Podium und sind Vizeweltmeister.»



## < Ott Tänak (7.)

«Auch wenn es hier weniger gut lief, es war alles in allem eine gute Saison. Immerhin konnten wir mit dem DMack-Team um Siege mitkämpfen. Auch als Fahrer habe ich mich weiterentwickelt.»



## E. Lappi (8./1. WRC2) >

«Ich freue mich riesig über den WRC2-Titel! Es war eine tolle, aber auch eine schwierige Saison. Mal hatten wir Pech, oder mir unterlief ein Fehler.»



## < Jari-Matti Latvala (9.)

«Keine Frage, unsere letzte Rallye im VW Polo WRC habe ich mir etwas anders vorgestellt. Jetzt feiern wir nochmals zusammen, bevor unsere Zeit in der Rallye-WM zu Ende geht.»



## Eric Camilli (out) >

«So ein Ende haben wir nicht verdient. Ich weiß nicht, ob das Wort «unglücklich» im komplexen Rallyesport existiert. Aber ich weiß, dass ich nicht aufgeben werde und 2017 wieder angreife.»



## Experten-Urteil

Reiner Kuhn



Sonderkorrespondent

### Fahrer der Rallye

Andreas Mikkelsen

Da war einer auf einer Mission. Schon vor dem Start ließ der 27-jährige Norweger keine Zweifel daran aufkommen, dass er bereit dafür ist, hier um seine Zukunft zu fahren. Gesagt, getan: Vom ersten Meter an turnte er dem Weltmeister und Teamkollegen vor der Nase rum und verwies ihn mit einem bärenstarken Auftritt auf Rang 2. Bleibt zu hoffen, dass Mikkelsens souveräner Auftritt reicht, um für die kommende Saison noch eines der raren Werkscockpits zu ergattern. Verdient hätte er es allemal.



### Heimlicher Gewinner

Eric Camilli

Das muss man erst mal schaffen: In Wales noch «Heimlicher Verlierer», ist der 29-jährige Bruchpilot nun unser «Heimlicher Gewinner». Verständlich: Wer die Saison so beendet wie er sie angefangen hat – mit einem Unfall –, sich dazwischen Überschläge (S), Ausrutscher (PL) und mehr (MEX) oder weniger heftige Abflüge (D) sowie einen Totalschaden (FIN) leistete und trotz unterirdischem Jahr zu jenem Dutzend WRC-Piloten zählt, die 2017 ein Werkscockpit sicher haben, den kann man nur beglückwünschen – zumindest zu dem unheimlich guten Deal. Denn selbst die Laufsieger Latvala und Mikkelsen können Camilli das M-Sport-Cockpit nicht streitig machen. Respekt!



### Heimlicher Verlierer

Jari-Matti Latvala

Man hätte drauf wetten können, welcher der drei VW-Werksfahrer bei der Abschiedsause patzt. Während sich seine Teamkollegen drei Tage um den historischen Triumph balgten und einen Doppelsieg feierten, landet er mit 169 WM-Starts erfahrenste aller WM-Piloten nach einem frühen Patzer noch hinter WRC2-Pilot Esapekka Lappi auf Rang 9. Sollte es ganz dumm laufen, könnte der jüngere Landsmann auch beim neu formierten Toyota-Team die Nase vorne haben. ♦



### Höhepunkte der Rallye

1. Tag: Jari-Matti Latvala (Volkswagen) touchiert eine Brücke und beschädigt Aufhängung (WP1); Ott Tänak (Ford) hat Ärger mit der Polizei und kommt zu spät zur Prüfung (WP10).  
2. Tag: Sébastien Ogier (Volkswagen) setzt als einziger Fahrer auf weiche Reifen (WP12); Andreas Mikkelsen (Volkswagen) beschädigt Unterboden und Pedalbox (WP16).  
3. Tag: Ogier mit Dreher und Hayden Paddon (Hyundai) mit Reifenschaden (WP20); Eric Camilli (Ford) Überschlag (WP21); Ogier gewinnt die Power-Stage vor den Hyundai-Teamkollegen Neuville und Dani Sordo; Mikkelsen gewinnt vor VW-Teamkollege Ogier.

### PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

#### Shakedown

Shakedown (5,02 km): 1. Ogier in 3:01,5 min (= 100,4 km/h); 2. Mikkelsen +0,1 sec; 3. Tänak +0,7; 4. Neuville +0,9; 5. Paddon +0,9; 6. Latvala +1,1; 7. Camilli +1,7

#### 1. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Ogier; 2. Neuville; 3. Mikkelsen; 4. Paddon; 5. Sordo; 6. Latvala; 7. Östberg; 8. Tänak; 9. Camilli; 10. Bertelli  
 WP 1 (7,88 km): 1. Mikkelsen in 4:55,9 min (= 95,87 km/h); 2. Tänak +1,3 sec; 3. Paddon +1,4; 4. Östberg +1,4; 5. Sordo +1,8; 6. Ogier +4,4; 7. Neuville +5,6  
 WP 2 (16,75 km): 1. Paddon in 10:05,5 min (= 99,59 km/h); 2. Mikkelsen +2,0; 3. Tänak +3,7; 4. Sordo +4,3; 5. Östberg +5,3; 6. Camilli +5,9; 7. Neuville +6,7  
 WP 3 (8,42 km): 1. Mikkelsen in 5:51,0 min (= 86,78 km/h); 2. Paddon +1,7; 3. Camilli +2,2; 4. Östberg +2,4; 5. Tänak +2,5; 6. Sordo +2,6; 7. Neuville +4,7  
 WP 4 (10,49 km): 1. Mikkelsen in 6:22,6 min (= 98,70 km/h); 2. Ogier +2,6; 3. Neuville +6,1; 4. Sordo +6,2; 5. Camilli +10,1; 6. Paddon +12,6; 7. Östberg +14,2  
 WP 5 (1,37 km): 1. Neuville in 1:17,6 min (= 63,56 km/h); 2. Mikkelsen +0,0; 3. Ogier +0,1; 4. Paddon +0,5; 5. Sordo +0,8; 6. Fuchs +1,2; 7. Camilli +1,7  
 WP 6 (7,88 km): 1. Mikkelsen in 4:50,5 min (= 97,65 km/h); 2. Latvala +0,3; 3. Ogier +1,6; 4. Paddon +2,1; 5. Paddon +2,2; 6. Tänak +2,3; 7. Östberg +2,8  
 WP 7 (16,75 km): 1. Neuville in 9:48,8 min (= 102,41 km/h); 2. Latvala +0,8; 3. Mikkelsen +2,4; 4. Ogier +2,5; 5. Paddon +2,8; 6. Camilli +3,5; 7. Sordo +7,0  
 WP 8 (8,42 km): 1. Ogier in 5:37,5 min (= 89,81 km/h); 2. Neuville +1,7; 3. Mikkelsen +2,6; 4. Paddon +3,2; 5. Östberg +3,3; 6. Tänak +3,5; 7. Sordo +3,8  
 WP 9 (10,49 km): 1. Ogier in 6:13,8 min (= 101,03 km/h); 2. Neuville +2,4; 3. Mikkelsen +2,4; 4. Tänak +4,5; 5. Latvala +5,8; 6. Paddon +7,2; 7. Östberg +8,9  
 WP 10 (1,27 km): 1. Ogier in 1:02,4 min (= 73,27 km/h); 2. Mikkelsen +0,5; 3. Latvala +1,4; 4. Neuville +1,5; 5. Östberg +1,6; 6. Sordo +1,7; 7. Paddon +2,1  
 WP 11 (1,27 km): 1. Ogier in 1:02,0 min (= 73,74 km/h); 2. Paddon +0,8; 3. Neuville +0,9; 4. Mikkelsen +0,9; 5. Bertelli +1,4; 6. Östberg +1,5; 7. Latvala +1,8

#### 2. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Ogier; 2. Neuville; 3. Mikkelsen; 4. Paddon; 5. Sordo; 6. Latvala; 7. Östberg; 8. Tänak; 9. Camilli; 10. Bertelli  
 WP 12 (50,80 km): 1. Paddon in 28:38,6 min (= 106,41 km/h); 2. Latvala +2,5; 3. Mikkelsen +10,2; 4. Ogier +12,6; 5. Tänak +14,1; 6. Östberg +19,3; 7. Sordo +19,8  
 WP 13 (14,84 km): 1. Latvala in 8:37,1 min (= 103,31 km/h); 2. Ogier +7,8; 3. Östberg +7,8; 4. Paddon +8,9; 5. Mikkelsen +9,0; 6. Camilli +9,6; 7. Sordo +10,1  
 WP 14 (1,37 km): 1. Ogier in 1:16,8 min (= 64,22 km/h); 2. Mikkelsen +0,0; 3. Sordo +0,0; 4. Neuville +0,2; 5. Paddon +0,2; 6. Tänak +0,7; 7. Östberg +0,8  
 WP 15 (50,80 km): 1. Latvala in 28:07,0 min (= 108,41 km/h); 2. Ogier +0,9; 3. Mikkelsen +5,5; 4. Sordo +6,5; 5. Neuville +8,1; 6. Paddon +8,2; 7. Camilli +15,7  
 WP 16 (14,84 km): 1. Neuville in 8:31,5 min (= 104,45 km/h); 2. Ogier +0,6; 3. Paddon +3,6; 4. Sordo +6,8; 5. Östberg +7,1; 6. Latvala +7,8; 7. Camilli +8,2  
 WP 17 (1,27 km): 1. Ogier in 1:01,7 min (= 74,10 km/h); 2. Sordo +0,6; 3. Mikkelsen +1,0; 4. Paddon +1,4; 5. Östberg +1,4; 6. Neuville +1,5; 7. Bertelli +1,9  
 WP 18 (1,27 km): 1. Mikkelsen in 1:01,3 min (= 74,58 km/h); 2. Ogier +0,2; 3. Neuville +0,7; 4. Sordo +0,7; 5. Östberg +1,1; 6. Bertelli +1,6; 7. Paddon +1,5

#### 3. Tag

Startreihenfolge (umgekehrt nach Ergebnis von Etappe 2): 1. Latvala; 2. Bertelli; 3. Tänak; 4. Camilli; 5. Östberg; 6. Sordo; 7. Neuville; 8. Paddon; 9. Ogier; 10. Mikkelsen  
 WP 19 (6,10 km): 1. Mikkelsen in 3:06,5 min (= 117,75 km/h); 2. Ogier +0,6; 3. Paddon +2,4; 4. Latvala +3,5; 5. Tänak +4,2; 6. Östberg +5,5; 7. Sordo +8,4  
 WP 20 (30,85 km): 1. Mikkelsen in 17:22,5 min (= 106,53 km/h); 2. Latvala +18,8; 3. Ogier +19,6; 4. Sordo +19,8; 5. Neuville +24,2; 6. Östberg +28,6; 7. Tänak +31,3  
 WP 21 (8,98 km): 1. Mikkelsen in 3:40,8 min (= 146,41 km/h); 2. Latvala +0,2; 3. Ogier +0,5; 4. Neuville +1,7; 5. Sordo +1,8; 6. Paddon +2,3; 7. Tänak +4,5  
 WP 22 (6,10 km): 1. Ogier in 3:05,1 min (= 118,64 km/h); 2. Paddon +1,4; 3. Mikkelsen +2,8; 4. Neuville +4,1; 5. Sordo +4,2; 6. Latvala +4,5; 7. Östberg +4,6  
 WP 23 (Powerstage/8,98 km): 1. Ogier in 3:36,8 min (= 149,11 km/h); 2. Neuville +1,2; 3. Sordo +2,7; 4. Paddon +2,8; 5. Latvala +3,9; 6. Mikkelsen +5,0; 7. Östberg +5,4

**RALLYE-WM AUSTRALIEN 2016 / Resultate**

Start: Coff's Harbour, 28.–30. Oktober 2016; 14. von 14 Läufen zur Rallye-WM; Gesamtdistanz: 1038,64 km, davon 315,32 km auf 23 Wertungsprüfungen; 32 Teams gestartet, 25 gewertet. Wetter: sonnig.

Team	Auto	Wertung Klassen	Rückstand	Leader	Bestzeiten	Pkte.
1. Mikkelsen/Jaeger (N)	Volkswagen Polo R WRC	1. WRC M*	2:46:05,7	WP 1,3-23	10	25
2. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	2. WRC M*	+14,9		8	18+3**
3. Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	3. WRC M*	+1:12,6		3	15+2**
4. Paddon/Kennard (NZ)	Hyundai i20 WRC	4. WRC M*	+1:26,7	WP 2	2	12
5. Sordo/Marti (E)	Hyundai i20 WRC	5. WRC M*	+1:28,3		1	10+1**
6. Östberg/Floene (N/S)	Ford Fiesta RS WRC	6. WRC M*	+1:41,5			8
7. Tänak/Molder (EST)	Ford Fiesta RS WRC	7. WRC M*	+3:04,3			6
8. Lappi/Ferm (FIN)	Skoda Fabia R5	1. WRC 2	+7:32,3			4
9. Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R WRC	8. WRC M*	+7:56,9		2	2
10. Bertelli/Scattolin (I)	Ford Fiesta RS WRC		+8:00,1			1
11. Fuchs/Mussano (PE/RA)	Skoda Fabia R5	2. WRC 2	+12:08,1			
12. Ptaszek/Szczepaniak (POL)	Ford Fiesta R5	3. WRC 2	+14:15,2			
13. Taylor/Hayes (AUS)	Subaru Impreza WRX STI		+22:00,8			
14. Bates/McCarthy (AUS)	Toyota Corolla S2000		+24:26,8			
15. Markovic/MacNeall (AUS)	Subaru Impreza WRX STI		+28:18,3			
16. Sullens/Newell (AUS)	DS 3 R3		+28:25,6			
17. Clarke/Preston (AUS)	Mitsubishi Lancer EVO IX		+32:59,2			
18. King/Nicoli (AUS)	Subaru Impreza WRX STI		+37:53,4			
19. Fabre/Vilmot (F)	DS 3 R3	1. WRC 3	+41:13,1			
20. Stilling/Stephens (AUS)	Mitsubishi Lancer EVO IX		+47:17,2			
21. Dunn/Neagle (AUS)	Subaru Impreza WRX STI		+50:43,8			
22. Al-Suwaidi/Clarke (QAT/GB)	Skoda Fabia R5	4. WRC 2	+1:01:21,4			
23. Serderidis/Michotte (GRE/B)	DS 3 R5	5. WRC 2	+1:06:35,9			
24. Quinn/Calder (AUS)	Mitsubishi Lancer EVO IX		+1:16:48,0			
25. Reeves/Smyth (AUS)	Subaru Impreza WRX STI		+1:26:53,4			

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

**Wichtigste Ausfälle:**

Camilli/Veillas (F)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 21
---------------------	--------------------	---------------

**WM-Auftakt 2017: Rallye Monte Carlo, 20.–22. Januar 2017**

Internet: www.wrc.com



**Letztes Prosit: Die weltmeisterliche VW-Truppe verabschiedet sich standesgemäß aus der Rallye-WM**



**WM – Endstand Fahrer**

1. Ogier	268
2. Neuville	160
3. Mikkelsen	154
4. Paddon	138
5. Sordo	130
6. Latvala	112
7. Östberg	102
8. Tänak	88
9. Meeke	64
10. Breen	36

**WM – Endstand Marken**

1. Volkswagen Motorsport	377
2. Hyundai Shell World Rally Team	312
3. Volkswagen Motorsport II	163
4. M-Sport World Rally Team	162
5. Hyundai Mobis World Rally Team	146
6. DMack World Rally Team	98
7. Jipocar Czech National Team	18

**WRC2 – Endstand Fahrer**

1. Lappi	132
2. Suninen	120
3. Evans	120
4. Kopecky	92
5. Tidemand	85
6. Fuchs	83
7. Ptaszek	57

**WRC3 – Endstand Fahrer**

1. Fabre	126
2. Tempestini	123
3. Andolfi	91
4. Koci	87
5. Veiby	73
6. De Tommaso	69
7. Dubert	60

**JUNIOR-WM – Endstand Fahrer**

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

**Volkswagen**

**VW Polo WRC für Kunden**

Nach dem Aus als Werksteam setzt Volkswagen Motorsport auf den Kundensport und will – was bisher undenkbar erschien – aktuelle Werkswagen in Kundenhände geben. «Ich denke vier, vielleicht fünf Polo R WRC wären für uns machbar», sagt VW-Sportchef Sven Smeets. Er denkt auch an den neuen WRC-Cup im Rahmen der Rallye-WM. «Die Fahrzeuge werden aber nicht verkauft, sondern nur vermietet.» Volkswagen Motorsport will weiterhin die Hände über seine World Rally Cars halten, auch weil man so für Arbeit im eigenen Haus sorgt und Mitarbeiter beschäftigen kann.

Ein potenzieller Kunde für das neue VW-Angebot könnte Raimund Baumschlager sein:

«Wenn Volkswagen uns das vertraut und wir die Kundschaft dafür finden, stehen wir gerne bereit. Allerdings müssen wir zunächst die Konditionen kennen», so der Österreicher. «Dass wir auch ein WRC einsetzen können, haben wir bereits mit dem Skoda Fabia WRC bewiesen.» ♦ RK



**Künftig zur Miete: 2016er-Polo**

**Volkswagen**

**Letzte Ausfahrt Schweden**

Noch eine Überraschung von Volkswagen Motorsport. Der offizielle WM-Ausstieg bedeutete auch das Aus des seit gut 15 Monaten mit viel Aufwand entwickelten World Rally Cars der dritten Generation. Auch wenn dieses nie einen WM-Lauf bestreiten wird, hält das die Wolfsburger Werkssportler nicht davon ab, die Entwicklung des VW Polo WRC des Jahrgangs 2017 ordentlich abzuschließen. VW-Motorsportdirektor Sven Smeets bestätigt gegenüber MSA, dass man das Testteam in der letzten Novemberwoche für drei Tage nach Schweden schickt. Beim finalen Ausritt sitzen die Testpiloten Marcus Grönholm und Dieter Depping am Steuer.

«Danach steht noch die FIA-Inspektion auf unserer Agenda», sagt Smeets. Das Auto wird aber keine Homologation erhalten. «Für eine FIA-Zulassung muss ein Hersteller sich mit mindestens zwei Autos in die WM einschreiben, und das ist bei uns nicht der Fall», so der Belgier abschließend. ♦ RK



**Wird fertiggestellt: 2017er-Polo**

**M-Sport**

**Motorsportschmiede feiert**

Vor 20 Jahren unterzeichnete Malcolm Wilson einen Vertrag, der seine 1979 gegründete Motorsportschmiede in eine neue Liga katapultieren sollte. In den Anfangsjahren hatte Malcolm Wilson Motorsport seinen Platz noch in Threlkeld Leys, direkt neben dem Haus der Wilsons. Man fuhr einige nationale Titel ein, unter anderem in Großbritannien, mit Wilson höchstpersönlich hinter dem Steuer.

Der 18. November 1996 bedeutete einen Wendepunkt. Wilson unterzeichnete den Vertrag mit Ford und verantwortete von nun an den Einsatz der Werksautos in der Rallye-WM. Innerhalb von nur acht Wochen entwickelte die Truppe von Wilson den Escort WRC, mit dem Car-

los Sainz und Armin Schwarz 1997 an den Start gingen. Die Firma wurde in M-Sport umbenannt und zog 2000 nach Dovenby um. In den folgenden Jahren baute Wilson eine Motorsportschmiede von Weltruf auf und behauptet sich trotz Fords WM-Rückzug noch immer gegen die Werksteams. ♦ RK



**War mal: Wilson 1996 mit Escort**

## ÖRM Waldviertel

## Baumschlager am Ende obenauf

Von REINER KUHN

**Spannung bis zum letzten Meter. Im Endspurt setzte sich Raimund Baumschlager gegen die Skoda-Markenkollegen Christian Schubert-Mrlík und Jan Cerný durch und feierte seinen achten Sieg im Waldviertel.**

Viel Feind, viel Ehr: Dank dem mit der Österreichischen Rallye Meisterschaft (ÖRM) ausgetragene Finale zur «European Rallye Trophy» (ERT) reisten knapp 50 Starter aus dem Ausland nach St. Pölten und ließen das Starterfeld auf über 80 Fahrzeuge aus 16 Nationen anwachsen.

Nach zwei Prüfungen lag der Lokalmatador und Sieger des Jahres 2014, Christian Schubert-Mrlík, in Front, nach der kurzen ersten Tagesetappe der Tscheche Jan Cerný, während der verhalten beginnende Top-Favorit Baumschlager (alle Skoda Fabia R5) mit weiteren zehn

Sekunden Rückstand auf Rang 4 in den zweiten Tag startete und nach erneutem Führungswechsel das Heft selbst in die Hand nahm und sich seinen zweiten Saisonserfolg sicherte. «Nebel, Matsch und Dreck haben die Rallye zu einem Ritt auf der Rasierklinge gemacht. Es war kaum möglich, hier fehlerfrei zu bleiben, aber offenbar ist mir das am besten gelungen», so Baumschlager, der sich über einen Doppelsieg für sein BRR-Team freuen konnte. Denn mit

23,4 Sekunden Rückstand belegte Schubert-Mrlík Platz 2. «Eine sensationelle Leistung von Christian. Obwohl er kaum testen konnte, hat er sich gegen die starke Konkurrenz durchgesetzt. Immerhin waren zwölf R5-Autos am Start», resümierte Baumschlager. Dritter wurde, Ex-2WD-Europameister Jan Cerný (+26,2 Sekunden).

**Wagner holt 2WD-Titel**  
Im Duell um den 2WD-Meistertitel mit zweiradangetriebenen

Autos setzte sich Simon Wagner (Citroën DS3 R3) gegen den vor dem Finale noch führenden Daniel Wollinger (Renault Clio R3) durch.  
Den Gruppensieg holte sich Michael Kogler vor Julian Wagner, Bruder des neuen 2WD-Champions. Simon Wagner genügte Platz 3 zum Titel, er profitierte dabei auch von einem Reifenschaden an Wollingers Renault Clio, der diesen am Finaltag um entscheidende vier Minuten zurückwarf. ♦

Im Duell um den 2WD-Meistertitel mit zweiradangetriebenen

Autos setzte sich Simon Wagner (Citroën DS3 R3) gegen den vor dem Finale noch führenden Daniel Wollinger (Renault Clio R3) durch.  
Den Gruppensieg holte sich Michael Kogler vor Julian Wagner, Bruder des neuen 2WD-Champions. Simon Wagner genügte Platz 3 zum Titel, er profitierte dabei auch von einem Reifenschaden an Wollingers Renault Clio, der diesen am Finaltag um entscheidende vier Minuten zurückwarf. ♦



Nebel, Matsch und Dreck getrotzt: Sieger Baumschlager



Stark auf P2: Schubert-Mrlík



2WD-Titel geholt: Wagner

## ÖSTERREICHISCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT / Resultate

Rallye Waldviertel, Grafenegg/NÖ (A), 7. von 7 ÖRM-Läufen: 420,65 Gesamtkilometer mit 12 WPs über 163,44 km. WP 3 abgesagt. 119 Teams am Start, 60 gewertet. Wetter/Piste: bewölkt/rutschig.

1. Baumschlager/Zeltner (A/Skoda Fabia R5) in 1:34:05,0 h; 2. Schubert-Mrlík/Noll (A/D/Skoda Fabia R5) +0:23,4 sec; 3. Cerný/Cernohorsky (CZ/Skoda Fabia R5) +0:26,2; 4. Botka/Szeles (HU/Citroën DS3 R5) +2:29,6 min; 5. Rongits/Hannus (HU/Mitsubishi Lancer Evo IX) +4:26,3; 6. Wagner/Zauner (A/Ford Fiesta R5) +5:36,3; 7. Al-Ketbi/Bernacchini (UAE/PL/Ford Fiesta R5) +5:47,8; 8. Trencseny/Verba (HU/Ford Fiesta R5) +6:17,7; 9. Hideg/Kerek (HU/Mitsubishi Evo IX) +7:10,1; 10. Stigler/Pfaffenhuemer (A/Mitsubishi Lancer Evo IX) +8:40,7

Leader: Schubert-Mrlík (WP 1-3, 6+7, 9); Cerný (WP 4+5); Baumschlager (WP 8, 10-12/Ziel)  
WP-Bestzeiten: Cerný 5; Baumschlager 3; Schubert-Mrlík 2; Gryazin 1  
Endstand: 1. Neubauer, 158 Punkte; 2. Baumschlager 147; 3. Grössing 89

Internet: www.rallye-oem.at

## NACHRICHTEN

## Kalender für die EM 2017 vorgestellt

**Rallye-EM** Nach dem Wegfall der EM-Klassiker «Circuit of Ireland», Ypern- und Estland-Rallye rückt die noch relativ junge Rallye Rom nach. Mit zwei weiteren Veranstaltungen verhandelt EM-Promoter Eurosport Events noch. Neben einem Schotterlauf Ende März in Südeuropa soll das Finale – Gerüchten zufolge – bei der belgischen Condroz-Rallye stattfinden. Gewertet werden die sechs besten Ergebnisse. Bei den Junioren, die nur sechs EM-Läufe bestreiten (Azoren, Kanaren, Liepaja, Barum, Rom, Zentraleuropa\*) zählen die vier besten Resultate. Auch der EM-Kalender muss erst noch vom FIA-Weltrat absegnen werden. ♦ RK

## EM-Kalender 2017

02.–03.03.	Azoren-Rallye (P)
31.–02.04.	Südeuropa*
04.–06.05.	Rallye Kanarische Inseln (ES)
02.–04.06.	Akropolis-Rallye (GR)
16.–18.06.	Zypern-Rallye (CY)
03.–05.08.	Rallye Rzeszow (PL)
25.–27.08.	Barum-Rallye (CZ)
15.–17.09.	Rallye Rom (I)
06.–08.10.	Rallye Lettland (LT)
03.–05.11.	*Zentraleuropa

\*Verhandlungen laufen

## Rallycross-WM

## Noch ein WM-Titel für «Eki»?

Von REINER KUHN

**Von wegen ruhiger Saisonausklang. In Argentinien geht es noch um den WM-Titel für Teams. Im Mittelpunkt das Topduell Ekström gegen Loeb.**

Zum Weltmeister krönte sich Mattias Ekström (Audi) bereits auf dem Estering, als er Petter Solberg (Citroën) entthronte. Am Wochenende könnte nun noch das Sahnehäubchen auf die «galaktische Saison» folgen. Denn mit EKS-Teamkollege Toomas Heikkinen peilt «Eki» auch den WM-Titel in der Team-Wertung an. Diesen kann den beiden nur noch das Werksduo vom Team Peugeot Hansen mit Timmy Hansen und dem neunmaligen Rallye-Weltmeister Sébastien Loeb streitig machen.

So sehr sich die beiden Ausnahmefahrer Ekström und Loeb auch schätzen, beide lieben den direkten Zweikampf, wie auch ihre Duelle beim Race of Champions eindrucksvoll bestätigten. In der WM hat das etwas ausgeglichener Peugeot-Duo mit 368 WM-Punkten (Loeb 194, Hansen 174) lediglich

17 Zähler Rückstand auf die EKS-Audi-Piloten (Ekström 251, Heikkinen 134). Es hätte gar noch besser aussehen können, wenn nicht ein Fahrer aus der Peugeot-Hansen-Academy dazwischengefunkt hätte. Der frischgebackene Europameister und jüngerer Bruder von Timmy, Kevin Hansen, nahm als Gaststarter in Buxtehude dem hauseigenen WM-Duo wertvolle Punkte, weil er es als einziger Peugeot-Fahrer ins Finale schaffte. Für das einzige

deutsche WM-Team gehen René Münnich und Timo Scheider (beide Seat) auf Punktejagd. Ob und wie das Team Münnich-Motorsport auch 2017 dabei sein wird, entscheidet sich in der Winterpause. Doch die Werks- und werksunterstützten Topteams machen es dem Privatteam aus Friedersdorf immer schwerer. «Da wir fast alles selbst entwickeln, ist es fast unmöglich, gegen die Werksteams zu bestehen», erklärt der 39-jährige Unterneh-

mer, der sich nicht nur über einige Finalteilnahmen und einen Podestplatz freut. Die Ergebnisse verbesserten sich in dieser Saison stetig, und jeder Münnich-Fahrer holte 2016 Punkte – auch Gastfahrer Timo Scheider. Der langjährige DTM-Pilot, der es beim WM-Lauf im lettischen Riga bis ins Finale geschafft hatte, fiebert seinem dritten Einsatz in der Rallycross-WM entgegen: «Ich habe mir viele Onboard-Aufnahmen von der Strecke angesehen.» ♦



Anschnallen bitte: Beim WM-Finale raufen sich Ekström (r.) und Loeb (Mitte) um den Team-WM-Titel

MotoGP

# 2017 wird eine ganz heiße Saison

Von IMRE PAULOVITS

**Der erste Test in Valencia brachte so manche Überraschung, vor allem aber eine Erkenntnis: Alle Umsteiger kommen bestens zurecht, was auf eine noch spannendere Saison als die abgelaufene hoffen lässt.**

Die Tests letzten Dienstag waren noch keine Stunde alt, da knallte Maverick Viñales eine schnelle Runde nach der anderen hin. Es war, als wäre er nie eine andere Maschine als die Yamaha-M1 gefahren. Zwei Boxen weiter fuhr Andrea Iannone die Suzuki, und auch der Italiener zeigte nicht die geringsten Probleme, nach vier Ducati-Jahren mit dem grazileren japanischen Motorrad in den Spitzenzeiten mitzumischen.

Aber die meisten Blicke zog Jorge Lorenzos Debüt auf der Ducati auf sich. Wird sich der Yamaha-Star auch so schwertun wie Valentino Rossi bei seinem Umstieg vor sechs Jahren? Doch auch bei Lorenzo waren nicht die geringsten Probleme festzustellen, er fuhr die Ducati in seinem typischen Stil – mit viel Schräglage und ohne den kleinsten Wackler – pfeilschnell um die Strecke. Sogar das Pokerface von Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna konnte ein Lächeln nicht verbergen.

**Zwei Super-Rookies**

Doch was die Großen auch anstellten, zwei Rookies hatten die Show auf ihrer Seite. Moto2-Weltmeister Johann Zarco, in seiner gesamten Karriere als



Jonas Folger: Bester MotoGP-Neuling bei einem Test seit Casey Stoner 2005

der Analytiker, der erst alles verstehen muss, bevor er schnell wird, mischte nach nur wenigen Runden bereits im Mittelfeld mit. Aber da machte es einer noch viel besser. Jonas Folger, von dem Insider schon länger behaupteten, dass sich sein Fahrstil erst in der MotoGP richtig entfalten werde, bestätigte diese Vermutung auf spektakuläre Art. Zum Schluss war der 23-jährige Bayer ganze 0,973 Sekunden langsamer als die Bestzeit. Das ist weder Jorge Lorenzo noch Marc Márquez bei ihren Test-Debüts gelungen,

der Letzte, der so nah dran war, war Casey Stoner 2005.

**Weltmeistermacher geht**

Fast so spektakulär, wenn auch nicht ganz unerwartet, war auch eine Meldung aus dem Hintergrund. Schon während der Saison war oft darüber spekuliert worden, dass der oberste Befehlshaber des größten MotoGP-Teams, HRC-Vizepräsident Shuhei Nakamoto, Ende des Jahres abgelöst werde. Doch in typisch japanischer Manier gab es nur tiefes Schweigen, wem auch immer man bei

Honda zu diesem Thema eine offizielle Stellungnahme abringen wollte. Am Montag wurde dann aber offiziell bekannt gegeben: Der Mann, der das Honda-Werksteam seit seinem Amtsantritt 2009 aus einem tiefen Formtief geholt und mit Casey Stoner und Marc Márquez vier MotoGP-Weltmeisterschaften – dazu noch mit Alex Márquez und Danny Kent zwei in der Moto3 – gewonnen hat, wird im April 2017 mit 62 Jahren in Ruhestand gehen. Bis dahin kümmert er sich noch um Aufgaben bei HRC.

Für die komplexen Aufgaben, die der charismatische und manchmal knallharte, aber immer hoch motivierte und mit einem ganz besonderen Humor gesegnete Oberbefehlshaber alleine stemmte, wurden gleich drei neue Leute rekrutiert: Shinichi Kokubu, Tetsuhiro Kuwata und Naoki Hattori. Kokubu wird sich um die Technik kümmern, Kuwata um Sponsoren und Fahrerverträge, Hattori um Marketing und Administration.

Es wird spannend zu sehen, ob sie ihren Paradedfahrer Marc Márquez, einen Zögling Nakamotos, in gleicher Weise bedienen können, damit dieser zu Höchstleistungen in der Lage ist.

**KTM mit Hochdruck**

KTM hat nach dem Wildcard-Einsatz auch beim Test für 2017 die Feuerprobe bestanden. Wenn der Abstand zur Spitze auch in dem Bereich liegt, mit dem Renndirektor Pit Beirer und Teamchef Mike Leitner gerechnet haben, wollen die Österreicher ganz nach oben, wie sie es von allen bisherigen Renneinsätzen gewohnt sind. Dafür wird über den Winter in der Rennabteilung sicherlich das Licht stets bis spät in die Nacht brennen. «Die nötigen Änderungen, die wir an den beiden Testtagen mit dem Werksfahrern herausgefunden haben, werden einige Zeit brauchen», weiß Leitner. «Es ist ja nicht so, dass man mit dem Finger schnippt und sie sind da.» Aber eines ist sicher: Gleich im Februar wird es heiß weitergehen. ♦

Superbike-WM

# Bradl trifft auf das Establishment

**Beim ersten Test der Superbike-WM in Aragón konnte sich Stefan Bradl gut in Szene setzen. Weltmeister Johnny Rea gab aber das Tempo vor.**

Die Form von Chaz Davies und der Ducati Panigale R seit der Sommerpause hatte das WM-Team von Kawasaki aufgeschreckt. Doch das Weltmeister-Team konnte beim ersten Test in Aragón, wo zwar keine offizielle Zeitnahme stattfand, die Teams aber die selbst gemessenen Zeiten ihrer Piloten nicht unter Verschluss hielten, die Pace machen.

Jonathan Rea spulte an den beiden Tagen bei gutem Wetter

140 Runden ab und knallte mit 1:49,8 die klare Bestzeit hin. Zum Vergleich: Die Pole-Position von Tom Sykes lag im April bei 1:49,374, die schnellste Runde von Chaz Davies in den Rennen bei 1:50,421. Sykes und Davies schafften diesmal beide 1:50,4, Nicky Hayden und Ducati-Neuzugang Marco Melandri 1:50,8, Stefan Bradl 1:51,1, Yamaha-Werkspilot Alex Lowes 1:51,3 und Yamaha-Neuzugang Michael van den Mark 1:51,6.

So kann Bradl damit rechnen, dass, wenn er sich vollständig auf das Superbike akklimatisiert hat und die neue Fireblade, die erst bei den Tests im Januar zur Verfügung stehen wird, das hält, was von ihr versprochen wird,

er ganz vorne im Superbike-WM-Feld mitmischen kann.

Jonathan Rea war mit seiner Bestzeit sichtlich zufrieden. «Das Basis-Motorrad funktioniert sehr gut, und wir konnten an diesen beiden Tagen viel ausprobieren», so der Weltmeister. «Kawasaki hat hart an der Motorleistung gearbeitet und auch für das Chassis einige Updates gebracht, die sich bewährt haben. Showa hat neue Gabeln und Federbeine gebracht, und ich freue mich, dass wir nächste Woche in Jerez mit ihnen weiterarbeiten können. Der Motor bleibt auch auf der Renndistanz sehr konstant, alles in allem stimmt uns dieser Test sehr zuversichtlich.» ♦ IP



Jonathan Rea: Mit neuer Ninja in Aragón wieder ganz vorn

Jonas Folger: Nach überraschend gutem Testeinstand glücklicher und motivierter MotoGP-Rookie

# FOLGER!



Jonas Folger

## «Es hat einfach super gepasst»

### Zur Person

Jonas Folger

Geburtstag 13. August 1993  
Geburtsort Mühldorf (D)  
Herkunftsland Deutschland

#### WM-KARRIERE

2008: WM-34. 125GP (KTM)  
2009: WM-12. 125GP (Aprilia)  
2010: WM-14. 125GP (Aprilia)  
2011: WM-6. 125GP (Aprilia), 1 Sieg  
2012: WM-9. Moto3 (Ioda/Kalex-KTM), 1 Sieg  
2013: WM-5. Moto3 (Kalex-KTM)  
2014: WM-15. Moto2 (Kalex)  
2015: WM-6. Moto2 (Kalex), 2 Siege  
2016: WM-7. Moto2 (Kalex), 1 Sieg  
2017: MotoGP-WM (Yamaha)

Hobbys: Motocross, Radfahren

Von IMRE PAULOVITS

**Jonas Folger hat mit den Rundenzeiten bei seinem ersten MotoGP-Test wie eine Bombe eingeschlagen. Im MSA-Interview erzählt der 23-Jährige von seinen ersten Erfahrungen und erklärt, warum ein MotoGP-Bike besser zu seinem Fahrstil passt als die in der Moto2.**

**Wie fühlst du dich nach deinem ersten MotoGP-Test?**

**JONAS FOLGER:** Ich bin sehr erleichtert, weil die Zeiten gut waren, weil beim ersten Aufeinandertreffen alles super funktioniert hat und reibungslos abgelaufen ist. Ich glaube, wir haben bei diesem ersten Test mehr erreicht als erwartet. **Was war es für ein Gefühl, die Yamaha M1 erstmals zu spüren?** Es war ein komplett schönes Gefühl, die Leistung zu spüren und trotzdem so ein fahrbares Motorrad zu haben. Die Yamaha M1 ist dafür bekannt, wie weich sie zu fahren ist, und genauso hat sie sich auch angefühlt. Ich hätte nie gedacht, dass sie so schön zu fahren ist.

**Was war das Schwierigste bei der Umgewöhnung von der Moto2?**

Das Schwierigste ist noch immer, mich von der Fahrweise her anzupassen. Die Art zu bremsen, die Art von Linie zu finden, die man fahren muss. Nach drei Jahren in der Moto2 habe ich mich doch ganz schön an den Moto2-Fahrstil gewöhnt, und das dauert halt ein wenig, bis es selbstverständlich wird, den MotoGP-Fahrstil aufzunehmen.

**War es schwierig, sich von den Dunlop-Moto2 auf die Michelin-MotoGP-Reifen umzugewöhnen?**

Nein, ganz im Gegenteil. Mir haben einige Leute gesagt, dass ich mit den Reifen aufpassen muss, ob das jetzt Lorenzo war oder Stefan Bradl. Aber ich muss ganz ehrlich gestehen, dass das eine der einfachsten Sachen war. Der Reifen funktioniert sehr gut, besser als in der Moto2.

**Kein MotoGP-Rookie ist seit Casey Stoner 2005 bei seinem ersten Test so nah an die Bestzeit herangekommen wie du jetzt.**

**Wie erklärst du dir die so guten Zeiten?**

Es hat halt einfach gepasst. Die Zeiten waren von Anfang an gut. Es war eine Bestätigung, dass ich mich wohlfühle, dass wir den richtigen Weg eingeschlagen haben und richtig an die ganze Sache rangegangen sind. Das ist auch ein gutes Zeichen für die Zukunft. Auch die Kommunikation zwischen mir und dem Team hat gleich super funktioniert.

**Wie hat das Tech3-Team dir bei diesem Test geholfen?**

In erster Linie haben sie sehr viel Erfahrung mit MotoGP-Rookies, was mir sehr entgegengekommen ist. Weil sie gewusst haben, wie sie mit mir umgehen

müssen, welche Infos für mich die wichtigsten sind und wie ich am besten an die Sache ran-gehe. Für mich war der Einstieg mit dem Team sehr gelungen, weil sie gewusst haben, was ich brauche und auf was ich Acht geben muss.

**Wer ist dein Crewchief, und wie kommst du mit ihm aus?**  
Mein Crewchief ist der Nico Reynier. Der ist gut drauf und super entspannt. Er hat mir sehr viel Zeit gegeben und



## «Schönes Gefühl, die Leistung der M1 zu spüren.»

JONAS FOLGER

wir haben uns viel unterhalten. Wir haben schon vor dem ersten Test viel Zeit miteinander verbracht und sind sehr viele Dinge durchgegangen, haben alles durchgesprochen, was wir machen, wie wir es machen. Das war sehr wichtig, weil so der ganze Test von vornherein durchstrukturiert war. Der Nico ist echt fit, er hat genau gewusst, wie er mit mir als Rookie umgehen muss. Er hat fürs Erste nur die wichtigen Dinge im Fokus gehabt und hat stark nach dem Fahrstil geschaut. Anhand der Daten konnte er sehr viele Informationen herausfiltern, was ich noch verkehrt gemacht habe. Er hat sehr viel Wert darauf gelegt, dass er mir eintrichtert, wie ich die MotoGP zu fahren habe. Er hat mir immer wieder erklärt, was ich anders machen muss, und das war bei diesem Test ein sehr wichtiger Punkt.

**Waren auch Yamaha-Ingenieure bei euch in der Box, die dir geholfen haben?**

Ja, es waren immer zwei Yamaha-Ingenieure dabei, die jedes Mal, wenn ich reingekommen bin, sich die ganzen Infos und Aussagen von mir aufgeschrieben haben. Ich denke, die halten sich derzeit noch im Hintergrund und schauen sich noch aus der Entfernung an, was wir als Rookies machen. Ich glaube, die greifen erst während der Saison ein und fragen mich erst dann spezifisch aus. Fürs Erste war es mal wichtig, dass ich meine Leute kennenlernen. Trotzdem habe ich schon ein gutes Verhältnis mit den Yamaha-Leuten. Sie sind auch super freundlich und sie haben sich riesig über den Test gefreut.

**Hast du das Gefühl, dass dein natürlicher Fahrstil gut zu einem MotoGP-Bike passt?**

Ja, das habe ich. Die Probleme, die ich in der Moto2 hatte, sind in der MotoGP schon weitaus weniger. Zumindest was ich vom ersten Gefühl her sagen

kann. Ich weiß nicht, was in der Zukunft passiert, aber zum Beispiel bei dem Problem, dass mir das Motorrad am Kurveneingang auf der Bremse ausbricht und ich den Reifen dementsprechend aufarbeite, hilft die Elektronik ganz viel, und auch der Reifen. Trotz der ganzen Leistung ist das MotoGP-Bike einfacher zu fahren – zumindest für

mich, weil es mir einfach in den ganzen Punkten, wo ich in der Moto2 Probleme hatte, entgegenkommt. Von dem her genieße ich das Fahren auch viel mehr, und es macht auch doppelt so viel Spaß, wenn man so viel mehr Möglichkeiten hat, technisch eingreifen zu können. Wir können das Motorrad viel genauer abstimmen, und die Techniker können mir auch viel genauer sagen, was ich persönlich verkehrt mache.

**In welchem Bereich musst du deinen Fahrstil noch anpassen?**

Es gibt noch viele Punkte, wo ich mich verbessern muss. Kurveneingang, Kurvenausgang, ich brauche einfach mehr Speed. Es gibt in jeder Hinsicht noch viel Raum für Verbesserungen, deswegen habe ich noch viel Arbeit vor mir. Ich muss jetzt schauen, dass ich meinen weichen Fahrstil beibehalte, was nicht einfach ist. Man fällt ganz leicht in den aggressiven Fahrstil zurück, wenn man auf Rundenzeiten aus ist, und das ist genau der Knackpunkt in der MotoGP. Man muss dort ganz ruhig und mit viel Gefühl fahren.

**Johann Zarco war in der Moto2 zuletzt konstant**



## «Ein MotoGP-Bike fährt sich für mich leichter.»

JONAS FOLGER

**vorn, du hattest diese Konstanz nicht. Könnte dies in der MotoGP anders werden?**

Über Konstanz will ich in der MotoGP erst einmal gar nicht reden. Weil man nicht weiß, wie sich alles entwickelt. Aber Johann war schon konstant, und ich hatte Probleme damit gehabt. Ob es nun besser wird? Ich hoffe es. Ich kann nicht mehr tun als an mir zu arbeiten und mein Maximum zu geben.

**Welchen Unterschied siehst du zwischen deinen bisherigen Teams in der Moto2 und deinem MotoGP-Team?**

Jedes Team arbeitet mehr oder weniger gleich. Der Unterschied zwischen den MotoGP- und den Moto2-Teams liegt darin, dass in der MotoGP viel mehr möglich ist, da viel mehr Leute vor Ort sind, die sich auf Einzelheiten spezialisiert haben. So können

auch die Probleme besser behoben werden als in der Moto2. Auch, weil es mehr Möglichkeiten gibt. Ich denke, das macht den größten Unterschied aus. Natürlich ist MotoGP von den technischen Anforderungen her auch noch einmal ganz was anderes als die Moto2.

**Wie hat man dich in dem Team aufgenommen?**

Ziemlich entspannt. Sie haben sich sehr viel Zeit für mich genommen und haben auch die Erwartungen nicht zu sehr heraufgeschraubt. Damit haben sie mir für den ersten Test viel Druck genommen. Das war wichtig und hat mir auch gut getan.

**Tech3 wird zusammen mit dem Yamaha-Werksteam in Sepang testen. Was erwartest du von diesem Test?**

Ich gehe da ohne große Erwartungen hin. Ich will einfach da weitermachen, wo wir in Valencia aufgehört haben und wo es richtig gut funktioniert hat. Ich muss das Team und das Bike noch besser kennenlernen und auf der Yamaha einfach weiter Runden drehen, um mehr geht es jetzt erst einmal gar nicht.

**Kannst du mithilfe der Werksfahrer bei deiner Entwicklung rechnen?**

Das weiß ich nicht. Wir sind werksunterstützt und kriegen viele Infos und viel Material. Aber in erster Hinsicht geht's bei den Tests ums Fahren.

**Was machst du nach dem Sepang-Test?**

Da ist die Saison für mich erst einmal zu Ende. Ich bin bislang noch nicht wirklich zur Ruhe gekommen, deswegen will ich erst einmal ein paar Tage daheim genießen und etwas Zeit mit der Familie verbringen. Dann beginnt für mich bereits wieder die Vorbereitung.

**Wirst du dein Wintertraining für die MotoGP abändern?**

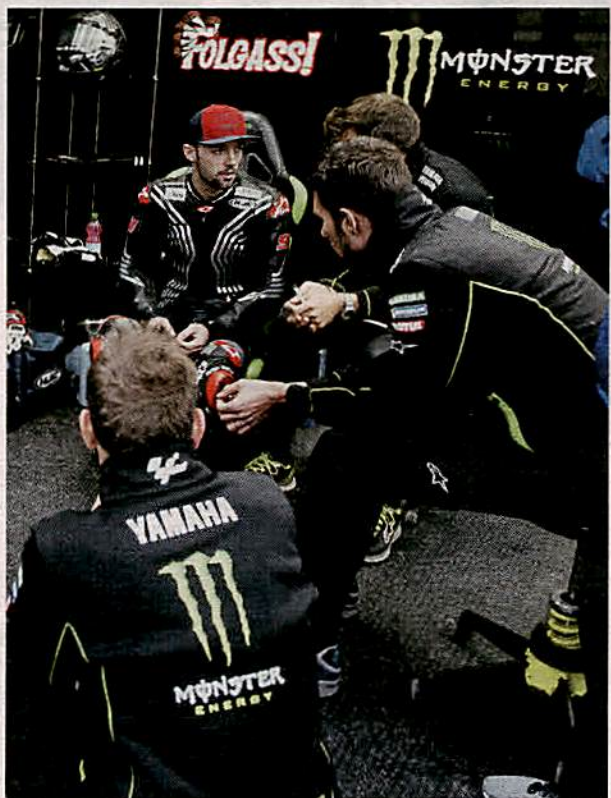
Ja, ich werde meinen Trainingsplan ändern. Ich hatte meinen Plan auch dieses Jahr anders gemacht als letztes. Ich finde es wichtig, dass man nicht jeden Winter das Gleiche macht, denn Abwechslung ist schon wichtig. Es wird trotzdem ein strenger Winter, weil wir viel vorhaben.

**Was erhoffst du dir von deiner ersten MotoGP-Saison?**

Erwartungen setze ich mir keine. Jetzt schauen wir erst einmal, wie der Winter verläuft, wie die Tests verlaufen. Dann erhoffe ich mir natürlich, dass es eine gute Saison wird. Ich hoffe, dass ich mit dem Johann um den Rookie-Titel kämpfen kann, das wäre das beste Ergebnis, das ich für mich persönlich erreichen kann. Das ist noch in weiter Ferne, aber das ist das Ziel von mir. Wir müssen aber erst die restlichen Tests abwarten, und ich denke, man kann erst in Katar sagen, wo wir genau stehen. ♦



Folger in Valencia: Bester MotoGP-Einstand seit Casey Stoner



Folger und das Tech3-Team: «Viel Erfahrung mit MotoGP-Rookies»



Folger und Crewchief Nico Reynier: «Vorab schon viel besprochen»

MotoGP

# «Top Gun» wirklich spitze



Maverick Viñales: Auf Yamaha gleich Schnellster und klarer Titel-Anwärter für 2017



Marc Márquez: Mit dem 2017er Prototyp noch unzufrieden

Von IMRE PAULOVITS

**In der Lackierung eines Abfangjägers stürmte Yamaha-Neuling Maverick Viñales an beiden Tagen der ersten Vorsaison-Tests an die Spitze. Doch auch die Zeiten der Konkurrenz ließen aufhorchen.**

Klar, es waren nur Tests, und nachdem die MotoGP-Piloten fast eine volle Woche in Valencia auf der Piste waren und die Bedingungen dazu noch richtig gut, überraschte es kaum, dass neue Rekordzeiten in den Asphalt gebrannt wurden. Doch es war umso erstaunlicher, wie sich die Umsteiger und die Neulinge schlugen. Am ersten Tag gab Michelin noch Standard-Reifen aus, am zweiten gab es erneut einen weiterentwickelten Vorderreifen.

Maverick Viñales war eine Augenweide, schon vom Auftritt her. Weil der bisherige Suzuki-Werkspilot – wie alle anderen Umsteiger – nicht in den Farben seines neuen Teams testen durfte, trieb er sein bisheriges Faible für seinen Namensgeber auf den einstweiligen Höhepunkt. Seinen Vornamen gab ihm sein Vater nach dem Helden des Films «Top Gun» von 1986,

und nachdem Viñales vor einem Jahr in einem Kampfjet mitgeflogen ist, wurde die M1 in dessen Farben und mit dessen Aufschriften versehen. Doch erst, wie der 21-jährige Spanier das schwarz-rote Gefährt um den Circuito Ricardo Tormo trieb, machte die Show perfekt. Valentino Rossi versuchte zwar zunächst, sich von seinem neuen Teamkollegen nicht abhängen zu lassen. Doch nachdem der neunfache Weltmeister am ersten Tag die 2017er M1 nachhaltig zerstört hatte, ließ er es ruhiger angehen, und Viñales machte die Pace. Die 1:29,975, die er schließlich in den Asphalt brannte, war nur einen Hauch langsamer als die grandiose Pole-Position-Zeit von Jorge Lorenzo vier Tage zuvor. Und der Yamaha-Neuling fiel kein einziges Mal runter.

## Márquez mit drei Bikes

Dass Honda alles daran setzt, einen Rückstand, wie sie ihn zu Beginn dieser Saison hatten, zu vermeiden, zeigte sich in dem Angebot, das sie für diesen Test nach Valencia mitbrachten. Marc Márquez fuhr den 2017er Prototyp und zu Vergleichszwecken seine Rennmaschine vom Wochenende. Dafür wurde der 2017er Motor zwischenzeitlich auch in ein 2016er Chassis ein-

gebaut. Neben den beiden Honda-Werkspiloten bekam auch Cal Crutchlow eine Werks-Honda zum Probieren, die noch den orangenen Tank hatte sowie nur die Verkleidungen und die Sitzbank in LCR-Farben montiert bekam. Doch allen Neuheiten zum Trotz fuhr Márquez seine beste Zeit mit dem 2016er Motorrad. «Wir haben viel probiert, und ich bin auch mehrere Longruns gefahren», sagte Márquez hinterher. «Zum Schluss blieb mir keine Zeit für eine Zeitenjagd, auch nicht, um den neuen Michelin-Vorderreifen zu vergleichen. Honda hat noch viel Arbeit vor sich, wenn wir um den Titel kämpfen wollen. Mit dem neuen Motor haben wir zwar etwas mehr Grip, und ich

kann das Gas besser kontrollieren. Aber unsere Schwäche bei der Beschleunigung ist noch immer nicht überwunden.»

Andrea Dovizioso konnte als bester Ducati-Pilot vorerst Jorge Lorenzo noch hinter sich halten. «Wir konnten zum ersten Mal schon hier das nächstjährige Motorrad ausgiebig testen, so liegen wir gar vor unserem Zeitplan», freute sich der Italiener. «Jetzt können wir nur noch besser werden, denn das neue Motorrad lässt noch viel mehr Abstimmungsmöglichkeiten zu.»

Richtig imponierend ging sein bisheriger Teamkollege Andrea Iannone mit der Suzuki ans Werk. Es war erstaunlich zu sehen, wie sanft der Italiener das handlichere und kompaktere

Bike im Vergleich zur bärenstarken Ducati fährt.

## Zwei Rookies verletzt

Doch Iannone hatte am zweiten Tag in Turn 12 einen bösen Abflug, den er glücklicherweise unverletzt überstand. Weniger Glück hatte sein Teamkollege und MotoGP-Neuling Alex Rins: Der 20-jährige Spanier flog im gleichen Eck ab und zog sich eine böse Stauchung seiner Brustwirbel zu. Einen Tag zuvor war auch Sam Lowes mit der Aprilia dort gestürzt und hatte solche Schmerzen, dass er auf den zweiten Testtag verzichtete. Umso erstaunlicher zeigte sich Teamkollege Aleix Espargaró, der mit der Aprilia nur 0,9 Sekunden auf die Spitze verlor. ♦

## TESTZEITEN MOTOGP / Valencia

Fahrer	Motorrad	1. Tag	2. Tag	Bestzeit
1. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1:30,930 (61)	1:29,975 (76)	1:29,975
2. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1:31,102 (53)	1:30,171 (78)	1:30,171
3. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP17	1:31,131 (54)	1:30,443 (61)	1:30,443
4. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	1:31,165 (41)	1:30,599 (51)	1:30,599
5. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	1:31,306 (42)	1:30,686 (41)	1:30,686
6. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1:31,156 (69)	1:30,709 (63)	1:30,709
7. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1:30,950 (47)	1:30,709 (69)	1:30,709
8. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP17	1:31,052 (60)	1:30,744 (66)	1:30,744
9. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1:32,177 (61)	1:30,885 (61)	1:30,885
10. Jonas Folger (D)	Yamaha YZR-M1	1:32,578 (52)	1:30,948 (63)	1:30,948
11. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	1:32,462 (61)	1:31,015 (61)	1:31,015
12. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	1:31,477 (62)	1:31,069 (59)	1:31,069
13. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP16	1:31,242 (71)	1:31,118 (48)	1:31,118
14. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP16	1:31,674 (58)	1:31,186 (69)	1:31,186
15. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP16	1:31,286 (43)	1:31,244 (59)	1:31,244
16. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP17	1:32,068 (47)	1:31,816 (69)	1:31,816
17. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	1:32,613 (57)	1:31,853 (70)	1:31,853
18. Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	1:32,578 (72)	1:31,918 (61)	1:31,918
19. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP15	1:32,315 (42)	1:32,161 (52)	1:32,161
20. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	1:32,806 (52)	1:32,538 (59)	1:32,538
21. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RS-GP	1:32,935 (45)	1:32,568 (57)	1:32,568
22. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP15	1:33,231 (59)	1:32,699 (41)	1:32,699
23. Takuya Tsuda (J)	Suzuki GSX-RR	1:34,110 (41)	1:33,305 (77)	1:33,305
24. Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	1:33,359 (63)	-	1:33,359
25. Alex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1:32,811 (71)	1:33,761 (5)	1:33,761
26. Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP14.2	1:36,940 (9)	-	1:36,940



Jorge Lorenzo: Keine Anpassungsprobleme mit der Ducati

MotoGP

# Erste neue Prototypen



2017er Honda-Prototyp: Rahmen wie die diesjährige Ausgabe



2017er Yamaha M1: Kürzerer Auspuff für mehr Leistung oben



Größere Airbox für Midrange

Von NEIL SPALDING

**Die Zeiten in Valencia waren sehr schnell, doch jeder Fahrer hatte eine andere Agenda zu erfüllen. Es war auch viel Neues zu sehen.**

Yamaha hatte seinem 2017er Prototyp eine kürzere Auspuffanlage und eine größere Airbox spendiert, als sie die diesjährige Variante der M1 hatte. Erstere verschiebt die Leistung in höhere Drehzahlen, mit Zweiterer will man das dadurch verlorene Drehmoment im mittleren Bereich wiederherstellen. Die neue Yamaha hatte am Fahrwerk einen geänderten Lenkkopfbereich, mit dem man ver-

sucht, etwas weniger seitliche Steifigkeit bei Erhalt der guten Bremsstabilität zu erzielen.

Honda hatte bereits im Sommer bei privaten Tests die ersten Varianten des Motors für 2017 probiert. Durch den tieferen Ton ist es offensichtlich, dass Honda eine Big-Bang-Zündfolge, wahrscheinlich mit 180-Grad-Kurbelwelle, verwendet. In Valencia probierten Márquez, Pedrosa und Crutchlow den neuen Motor in verschiedenen Varianten. Am längsten fuhr Pedrosa mit der Neuen. Am 2017er Prototyp fiel noch die geänderte Heckverkleidung auf. Der Motor hat jetzt offensichtlich weniger Schwungmasse. Doch da Márquez nicht so richtig glücklich wurde, dürften

bald noch weitere Varianten folgen. Wegen der geänderten Schwungmasse muss auch die Software für Traktionskontrolle und Motorbremse neu angepasst werden.

## Ducati noch mit Flügeln

Die Ducati Di6 GP17, die nach Valencia gebracht wurde, hatte ein völlig neues Chassis und einen neuen Motor, doch sie kam mit einer Verkleidung mit Flügeln. Offiziell, damit man die Daten, die man mit der aerodynamischen Hilfe hat, abgleichen konnte. Da diese Flügel aber noch elaborierter wirkten als die zuletzt verwendeten an der GP16, dürfte es wahrscheinlicher sein, dass Ducati bei der Konstruktion der GP17 vom völ-

ligen Flügelverbot überrascht wurde und sie deshalb noch immer im Windkanal arbeiten, um die endgültige Verkleidung für 2017 fertigzustellen. Bei dieser versucht man wohl, den Abtrieb, den man mit den Flügeln herausgearbeitet hat, auf andere Weise beizubehalten. Man wird wohl damit rechnen können, dass im Februar eine völlig andere, vielleicht etwas merkwürdig wirkende Verkleidung zu sehen sein wird. Ducati arbeitet auch am neuen Motor. Bei der weniger fortschrittlichen Elektronik ist die richtige Schwungmasse sehr wichtig. Ducati hat seine Schwungmasse für die Beschleunigung gut hinbekommen, für die sanfte Fahrweise von Jorge Lorenzo

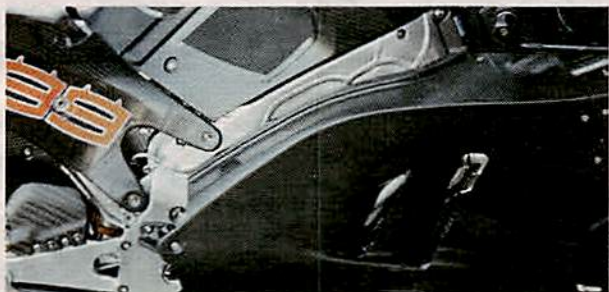
wird es wichtig sein, diese für eine möglichst sanfte Gasannahme zu optimieren.

Suzuki arbeitet mit den beiden Werksfahrern an der Abstimmung und mit dem Testteam an neun Motor-Varianten sowie der Abstimmung der Elektronik. Durch die Podestplätze von Maverick Viñales wird Suzuki im nächsten Jahr seine Konzessionen verlieren und muss seine sieben Motoren vor Beginn der Rennsaison verplomben lassen. Deshalb ist es für sie umso wichtiger, bis zum letzten Wintertest den Motor so weit wie möglich weiterzuentwickeln.

Bei Aprilia gab es nichts sichtlich Neues, es wurde an der Feinabstimmung gearbeitet. ♦



Ducati noch immer mit Flügeln



Neuer Rahmen mit vielen Schweißnähten an 2017er Ducati



Schlankeres Heck beim 2017er Honda-Prototyp

MotoGP

# KTM: einzigartig, aber schnell

**Die Werksfahrer Bradley Smith und Pol Espargaró bestätigten die gute Vorarbeit von Mika Kallio. Es gibt aber noch viel zu tun.**

Dadurch, dass man beim Rahmen auf Stahl und bei den Federelementen auf WP setzt, hat man bei KTM einen mutigen Weg gewählt. Bei Honda verwarf man vor einigen Jahren die eng mit dem größten Motorradhersteller der Welt zusammenarbeitenden Showa und Nissin,

damit man keine Variablen gegenüber der Konkurrenz hat. KTM will aber mit den eigenen Marken siegen.

Der Stahl-Gitterrohr-Rahmen hat den Vorteil, dass die Hitze um den Motor herum leichter abzuleiten ist. Aber ob KTM die fehlende Eigendämpfung der Stahlrohre gegenüber den Aluminium-Profilen in den Griff bekommt, muss sich erst zeigen. Auf welchem Stand die WP-Federelemente gegenüber den Öhlins sind, ist schwer zu sagen.

Mike Leitner äußerte sich aber sehr zufrieden vom Feedback, das die Fahrer spüren.

Beim Motor vertraut KTM entgegen dem aktuellen Trend auf einen Screamer. Es muss sich zeigen, ob sie ihn besser in den Griff bekommen als zuletzt Honda. Immerhin konnte Pol Espargaró nach den zwei Testtagen die Zeit, die Mika Kallio im Qualifying erzielt hat, um 0,25 Sekunden verbessern. Aber beide Fahrer lagen 1,5 Sekunden hinter ihrer Yamaha-Zeit. ♦ NS



Die MotoGP-KTM mit Bradley Smith

## Moto2

# KTM fehlt eine Sekunde



Moto3-Weltmeister Brad Binder: Debüt auf der Moto2-KTM

Von MARKUS LEHNER

**19 Moto2-Fahrer ließen sich beim Test in Jerez die Zeiten nehmen. Moto3-Weltmeister und KTM-Neuling Brad Binder war leider nicht darunter.**

Das Debüt der neuen Moto2-KTM-Piloten wurde mit Spannung erwartet. Während Miguel Oliveira viele Runden drehte und weniger als eine Sekunde auf die Bestzeit von Takaaki Nakagami einbüßte, zog Binder die Anonymität vor. «Es hat enormen Spaß gemacht», erzählte der Südafrikaner. «Ich habe nach den zwei Tagen bereits einiges von der KTM verstanden und spüre die Richtung, in die es gehen muss. Aber ich werde noch viele Runden

brauchen, bis ich die KTM ganz verstehe und mein Fahrstil angepasst ist.» Teamchef Aki Ajo, 2015/16 mit Johann Zarco und Kalex Weltmeister, war voll des Lobes über seine zwei Neuzugänge: «Brad entdeckt die Moto2 und hat viel Spaß daran, und Miguel hat mit enormem Fleiß und exakten Angaben seine Professionalität bewiesen.»

Erstmals war auch der nach dem Aragón-GP vom Schweizer carXpert-Team fristlos entlassene Dominique Aegerter wieder dabei. Mit dem Debüt der 2017er-Version der Suter-Teamkollege Danny Kent war Viertelschnellster – war er zufrieden: «Die Basis passt, das Gefühl ist sehr gut, auch das Kiefer-Team arbeitet sehr professionell. Ab jetzt geht es um die vielen Details.» ♦



Dominique Aegerter: «Die Basis der 2017er-Suter passt»

## TESTZEITEN MOTO2 / Jerez

Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	1:42,280
2. Alex Márquez (E)	Kalex	1:42,302
3. Lorenzo Baldassari (I)	Kalex	1:42,413
4. Danny Kent (GB)	Suter	1:42,633
5. Axel Pons (E)	Kalex	1:42,698
6. Luca Marini (I)	Kalex	1:42,780
7. Dominique Aegerter (CH)	Kalex	1:42,863
8. Edgar Pons (E)	Kalex	1:42,954
9. Francesco Bagnaia (I)	Kalex	1:43,151
10. Miguel Oliveira (P)	KTM	1:43,265
11. Isaac Viñales (E)	Kalex	1:43,308
12. Fabio Quartararo (F)	Kalex	1:43,346
13. Yonny Hernández (COL)	Kalex	1:43,350
14. Jorge Navarro (E)	Kalex	1:43,756
15. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	1:44,124
16. Axel Bassani (I)	Speed-Up	1:44,526
17. Andrea Locatelli (I)	Kalex	1:44,923
18. Stefano Manzi (I)	Kalex	1:45,142
19. Borja Quero (E)	Kalex	1:46,181

## Moto2

# «Rossi hat früh verlängert»

Seit Jahren hofft und träumt der mittlerweile 30 Jahre junge Schweizer Tom Lüthi vom Aufstieg in die MotoGP-Klasse. Doch trotz vier GP-Siegen, dem Vizeweltmeister-Titel 2016 und

der Rekordzahl von total 35 Moto2-Podestplätzen hat es dem 125-ccm-Champion von 2005 für 2017 wieder nicht gereicht. Und das, obwohl er außer Johann Zarco sämtliche weiteren Mo-

toGP-Aufsteiger (Alex Rins, Sam Lowes und Jonas Folger) vor allem in der zweiten Saisonhälfte deutlich hinter sich gelassen hat. «Vielleicht war mein Pech, dass Valentino Rossi seinen Yamaha-Vertrag bereits beim Auftakt in Katar für weitere zwei Jahre verlängerte und so das Transferkarussell extrem früh in Gang gesetzt wurde. Die nächsten Wechsel folgten sehr rasch, selbst die Moto2-Leute Zarco, Rins, Lowes und Folger durften sich außergewöhnlich früh über ihre MotoGP-Verträge freuen», meint Lüthi. «Mein Pech war, dass ich in der ersten Saisonhälfte noch nicht so weit vorne lag. Hätten Rossi & Co länger gewartet, sähe die Sache vielleicht anders aus.»

## «Wohne im falschen Land ...»

Lüthi ist überzeugt, dass auch seine Nationalität eine Rolle spielt. «Stefan Bradl hat 2011

nach dem Finale in Valencia, als er den Titel gesichert hatte, seinen MotoGP-Vertrag erhalten. Aber vielleicht ist die Schweiz einfach zu klein, um für die Werke und die großen Sponsoren ein interessanter Markt zu sein. Mir war immer klar, dass es in der MotoGP um sehr viel Geld geht.»

Dennoch lässt sich Lüthi nicht entmutigen. «Der Vizeweltmeister-Titel und die Leistungen in der zweiten Saisonhälfte sind eine große Motivationspritze für 2017. Das Ziel ist klar die Jagd auf den WM-Titel. Ob es dann für den Aufstieg reicht, werden wir sehen. Mein Traum ist noch lange nicht ausgeümt. Die immer wieder gestellte Frage nach dem Alter kann ich kaum noch hören. Man muss sich nur die Resultate von Rossi ansehen, und der ist ein paar Jahre älter als ich.» ♦ ML



Tom Lüthi auf der MotoGP-KTM: Plätze zu früh vergeben?

## NACHRICHTEN

## Di Giannantonio bei Jerez-Tests vorne

**Moto3** Bei den zweitägigen Testfahrten in Jerez kehrte der Mitte der Saison 2016 von Valentinos Rossis VR46-Team (KTM) wegen unsportlichen Verhaltens im Team fristlos entlassene Romano Fenati (20) im Ongetta-Rivacold-Honda-Team in die GP-Szene zurück. Am Mittwoch war der Italiener, der erstmals auf der Honda unterwegs war, der Schnellste mit 1:46,930 min, am Donnerstag erreichte er diese Zeit nicht mehr ganz und wurde Vierter. Schnellster Mann am zweiten Tag war sein 18-jähriger Landsmann Fabio Di Giannantonio, der gemeinsam mit Teamkollege Jorge Martín und anderen Moto3-Kollegen diese Woche noch in Valencia testen wird. Das KTM-Weltmeister-Team von Aki Ajo, das ebenfalls diese Woche in Valencia testet, trat mit dem Niederländer Bo Bendsnyder und erstmals mit dem Italiener Niccolò Antonelli an. Während Bendsnyder als Zweitschnellster seine starken Resultate der zweiten Saisonhälfte klar bestätigte, bekundete Neuzugang Antonelli mehr Mühe. Er stürzte und blieb als Zehnter von 13 gezeiteten Moto3-Piloten mehr als sechs Zehntelsekunden hinter der Bestzeit von Di Giannantonio zurück. Die Testzeiten von Jerez: (Donnerstag): 1. Fabio Di Giannantonio (I), Honda, 1:46,995; 2. Bo Bendsnyder (NL), KTM, 1:47,017; 3. Andrea Migno (I), KTM, 1:47,150; 4. Romano Fenati (I), Honda, 1:47,157; 5. Jorge Martín (E), Honda, 1:47,188; 6. Aron Canet (E), Honda, 1:47,321; – 13 Fahrer vor Ort. ♦ ML

## KOMPAKT

»» **Moto3** Der WM-12. Philipp Öttl (Schedl GP Racing, KTM) ließ sich vergangene Woche eine Platte und Schrauben aus dem beim Le Mans-GP gebrochenen rechten Handgelenk entfernen. Die OP verlief erfolgreich, der 20-Jährige trainiert bereits wieder.

»» **Moto2/3** Das Kiefer Team hat sich nach zwei Jahren vom Luxemburger Sponsor Leopard wegen «Nichteinhaltens der vereinbarten Rahmenbedingungen» getrennt. Ersatz sei in Sicht und werde Anfang 2017 vorgestellt, erklärte das deutsche Kiefer Team. ♦ ML

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# RUMSCHRAUBEN

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

**GRATIS**



## BOSCH-Akkuschauber „IXO V“

Damit haben Sie den Dreh raus! Kompakt und extrem leicht (nur 620 Gramm), mit automatischer Spindelarretierung, Power-Light-LED und Softgrip für besonders guten Halt.

3,6 Volt 1,5 Ah Lithium-Ionen-Akku (Ladedauer: 3 h). Inkl. Ladestation und Bitsethalter mit 10 Bits.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann, Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorstand), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

**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. 1509387  
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149,00 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 100,- € (D) (A: 105,- €; CH: 175,00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk, den BOSCH-Akkuschauber "IXO V"**, 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@dvp.de](mailto:widerruf@dvp.de) widerrufen.

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

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

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE7ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.  Ich bezahle per Rechnung.

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

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

**Direktbestellung:** ☎ +49 (0)711 3206-8888 ☎ +49 (0)711 182-2550 @ [motorsportaktuell@dvp.de](mailto:motorsportaktuell@dvp.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**

Stefan Bradl: Beim Test in Aragón mit 2016er-Fireblade nur knapp langsamer als Teamkollege Nicky Hayden



Stefan Bradl

## «Zufrieden mit erstem Test»

### Zur Person Stefan Bradl

**Geburtstag** 29. November 1989  
**Geburtsort** Augsburg (D)  
**Herkunftsland** Deutschland

#### KARRIERE

2003 7. Red Bull Rookies Cup (Honda)  
2004 5. IDM 125 (KTM)  
2005 Deutscher Meister IDM 125, WM-35, 125GP (KTM)  
2006 WM-26, 125GP (KTM)  
2007 Spanischer Meister 125GP, WM-18, 125GP (Aprilia)  
2008 WM-4, 125GP (Aprilia), 2 Siege  
2009 WM-10, 125GP (Aprilia)  
2010 WM-9, Moto2 (Suter), 1 Sieg  
2011 Weltmeister Moto2 (Kalex), 4 Siege  
2012 WM-8, MotoGP (Honda)  
2013 WM-7, MotoGP (Honda)  
2014 WM-9, MotoGP (Honda)  
2015 WM-18, MotoGP (Forward, Aprilia)  
2016 WM-16, MotoGP (Aprilia)

#### HOBBYS:

Motocross, Fitness, Modellbau

Von IMRE PAULOVITS

**Stefan Bradl hat in der letzten Woche seinen ersten Test mit dem Honda-Superbike absolviert. Im MSA-Interview erzählt der 26-jährige Zahlinger, welche Unterschiede er zur MotoGP erkennt und wie er sich auf eine erfolgreiche Saison in der Superbike-WM vorbereitet.**

**Wie hast du deine erste Testfahrt mit dem Superbike empfunden?**  
STEFAN BRADL: Gut. Wir waren recht fleißig in Aragón und waren auch sehr zufrieden mit dem, wie es verlaufen ist. Für mich war es von vielen Aspekten her eine große Umstellung: Motorrad, Motor, Leistungsentfaltung, Getriebe, Reifen. Das ganze Paket ist deutlich ein anderes, aber ich habe mich gut zurechtgefunden. Und es war wichtig, die zwei Tage optimal zu nutzen.

Ich habe mich ganz gut anpassen können, muss aber natürlich vom Fahrstil her noch mehr umstellen. Der erste Ausflug mit der Superbike-Fireblade war alles in allem aber ganz gut.

**Inwiefern muss mit einem Superbike anders gefahren werden als mit einem MotoGP-Motorrad?**

Es ist nicht unbedingt ein Riesenunterschied, aber es sind halt viele Kleinigkeiten. Man muss die Reifen anders fahren, es gibt ein anderes Gefühl, das Motorrad muss am Limit anders bewegt werden. Man kann deutlich mehr über das Hinterrad steuern. Bei der MotoGP muss man etwas mehr über das Vorderad fahren. Solche Themen sind, grob gesagt, einfach Feintuning-Sachen.

Ich habe gemerkt, dass man den Hinterrifen gut belasten kann und am Kurvenausgang auch deutlich mehr beschleunigen kann. Da ist die MotoGP anfälliger, wenn das Hinterrad anfängt durchzudrehen. Von daher ist es auch nicht notwendig, in der Kurvenmitte so viel Schräglage zu fahren.

**Wie unterscheidet sich die Leistungsentfaltung eines Superbikes von der einer MotoGP-Maschine?**

Sie ist nicht ganz so spitz. Die Leistung ist nicht schlecht, aber sie setzt nicht ganz so brachial, sondern, einfach gesagt, etwas gemütlicher ein. Dazu hat es kein Seamless-Getriebe, und da merkt man schon einen Unterschied.

**Ist beim Fahrwerk der Unterschied zwischen Serien-Rahmen**

**und den stark auf Flex optimierten Prototypen-Rahmen zu spüren?**

Man merkt Änderungen nicht ganz so drastisch. Aber man hat trotzdem viele Aspekte, mit denen man was verändern kann. Lenkkopfwinkel, Schwingenlänge: Die Grundprinzipien sind die gleichen wie in der MotoGP. Ich habe aber noch gar nicht so viel probiert. Ich bin bisher nur zwei Tage gefahren, habe meinen Fahrstil anpassen müssen, so habe ich bislang erst den ersten Eindruck bekommen. Deshalb kann ich noch nicht zu viel dazu sagen, wie das Motorrad genau auf die Veränderungen reagiert, und wie die Unterschiede in jedem einzelnen Bereich sind. Da brauche ich schon noch etwas Zeit, bis ich das Ganze auch vom Kopf her verstanden und mich an die Arbeitsweise vom Team und das Reagieren des Motorrads gewöhnt habe.

**Wie schätzt du die Konkurrenz in der Superbike-WM ein, und wie schätzt du dich im Vergleich zu ihnen ein?**

Es gab keine offizielle Zeitnahme in Aragón, aber ich denke, ich war nicht so schlecht dabei. Natürlich ist es keine Frage, dass die Ducati und die Kawasaki im Moment die Stärksten sind. Wir werden im Januar, wenn wir die neue Fireblade das erste Mal fahren dürfen, sehen, wo die Messlatte bei uns hängt. Ich habe in Aragón nicht groß auf die Zeiten und auf die Gegner geschaut. Mir war wichtig, meinen Job durchzuziehen. Ich habe mich auf meine Sachen konzentriert, und es ging primär darum, das Motorrad kennenzulernen und mich anzupassen. Wir haben jetzt am Montag und Dienstag noch den Test in Jerez. Die Wettervorhersage ist zwar schlecht, aber vielleicht werden wir doch noch ein paar Sachen durchprobieren können. Dann werde ich versuchen, über den Winter gut zu trainieren und gespannt auf die neue Fireblade warten.

**Was wirst du in den anderthalb Monaten bis zu den ersten Januar-Tests machen?**

Ich werde mein Trainingsprogramm über den Winter durchziehen wie immer. Über die Weihnachtszeit werde ich es etwas ruhiger angehen lassen. Die Saison geht bei uns recht früh los, früher als die MotoGP, insofern wird die Pause, in der ich trainieren gehe, auch nicht sehr lang.

**Wirst du etwas an deinem Training umstellen?**

Im Prinzip gibt es von meinem Trainingsplan her keine Änderungen. Ich werde das Ganze straff durchziehen. Ich habe gemerkt, dass Superbike körperlich nicht unbedingt anstrengender ist als die MotoGP. So war es für mich auch ein guter Eindruck, wie ich mich physisch vorbereiten habe. Ich werde dann sehen, wie so ein Wochenende mit zwei Rennen abläuft. Aber ich glaube nicht, dass große Veränderungen notwendig sind. ♦



## Moto3 Junior WM

## Dalla Porta holt den Titel



Lorenzo Dalla Porta: Den Titel trotz Sturz ins Ziel gerettet

Lorenzo Dalla Porta musste nach einem Sturz im ersten Rennen um seinen Junior-WM-Titel bangen. Doch der Crash von Marco Ramirez im zweiten Lauf brachte ihm den Titel doch noch ein.

Der Italiener Lorenzo Dalla Porta (19, Laglisse-Husqvarna) und der Spanier Marcos Ramirez (Leopard-KTM) hatten beim Finale in Valencia noch Chancen auf den Junioren-WM-Titel. Ramirez fehlten nur 14 Punkte auf Dalla Porta, und maximal 50 Punkte waren in Valencia noch zu holen.

Im ersten Rennen lief alles für Ramirez. Der Spanier gewann klar, während Dalla Porta, dessen Maschine kurz vor dem Start Feuer fing und nach dem Unterbruch wieder für renntauglich erklärt wurde, aus-

rutschte und nur auf Platz 13 ins Ziel fuhr. Damit lag Ramirez in der Gesamtwertung plötzlich neun Zähler vor dem Italiener.

## Der zweite Lauf entschied

Ramirez und Dalla Porta lagen nach dem turbulenten Start zum zweiten Lauf in der Spitzengruppe, zu der auch Raul Fernandez, Karel Hanika (Freundenberg-KTM), Jeremy Alcoba und Albert Arenas gehörten. Fernandez versuchte, gemeinsam mit seinem Teamkollegen Dalla Porta den Gesamtleader Ramirez in Schach zu halten.

Die Entscheidung fiel, als Ramirez in der zwölften von 18 Runden am Ende der Zielgeraden ausrutschte. Ramirez fuhr zwar weiter, lag aber zu weit zurück, um noch in Tuchfühlung mit der Spitze zu kommen; er beendete das Rennen nur auf



Moto3-Champion Dalla Porta

Platz 13. Mit dem Titel vor Augen sicherte Dalla Porta seinen zweiten Platz hinter seinem Teamkollegen Fernandez ab.

In der Moto2 hatte sich der Südafrikaner Steven Odendaal den Titel vorzeitig gesichert. In



Moto2-Champion Odendaal

Valencia stürzte er in der 13. von 19 Runden in Führung liegend, der Japaner Tetsuta Nagashima gewann und sicherte sich den Vize-Titel. Der junge Deutsche Lukas Tulovic beendete den Lauf in den Top-10. ♦ ML

## JUNIOR MOTO3-WM / Resultate

Valencia (E): 19./20. Oktober 2016

Moto3, 1. Lauf: 1. Marcos Ramirez (E/KTM), 17 Runden in 28:34,117; 2. Raul Fernandez (E/Husqvarna) +1,370; 3. Karel Hanika (CZ/KTM) +8,354; 4. Albert Arenas (E/Mahindra); 5. Alonso Lopez (E/Honda). – Ferner: 17. Tim Georgi (D/KTM); 23. Max Kappler (D/KTM)  
Moto3, 2. Lauf: 1. Fernandez, 18 Rdn in 30:18,532; 2. Lorenzo Dalla Porta (I/Husqvarna) +0,011; Dennis Foggia (I/KTM) +0,504; 4. Hanika; 5. Lopez. – 27. Kappler  
Endstand (nach 12 Läufen): 1. Dalla Porta 214; 2. Ramirez 205; 3. Fernandez 137; 4. Toba 103; 5. Lopez 87; 6. Sasaki 83; 7. Foggia 79. – 35. Kappler 2  
Moto2: 1. Tetsuta Nagashima (J/Kalex), 19 Rdn in 30:48,057; 2. Eric Granado (BR/Kalex) +1,773; 3. Ricard Cardus (E/Transformers) +2,344; 4. Alan Techer (F/NTS); – 9. Lukas Tulovic (D/Kalex); 17. Marcel Brenner (CH/Kalex); 20. Max Enderlein (D/Kalex)  
Endstand (nach 11 Läufen): 1. Odendaal 206; 2. Nagashima 137; 3. Techer 162; 4. Granado 129. – Ferner: 19. Enderlein 26; 20. Brenner 22; 23. Tulovic 10; 26. Gradinger 6

Internet: www.fimcevrepsoil.com

## 50. Macau Grand Prix

## Zweiter Sieg von Hickman



Peter Hickman setzte sich zum Schluss an die Spitze und gewann

Vorjahressieger Peter Hickman (BMW) war auch dieses Jahr nicht zu schlagen.

Zum 50. Mal fuhren beim Macau Grand Prix auch die Motorräder mit. Und bei diesem spektakulären Straßenrennen in der einstigen portugiesischen Kronkolonie gaben auch dieses Jahr wieder die britischen BMW-Piloten den Ton an. Martin Jessopp war Trainingsschnellster vor Michael Rutter, doch Macau-Neuling Glenn Irwin sorgte auf

seiner Ducati mit dem dritten Startplatz für Furore. Diese drei bildeten mit Vorjahressieger Peter Hickman auch das Führungsquartett, in dem zunächst Rutter, dann Jessopp führte, bevor sich zum Schluss Hickman durchsetzte und vor Rutter und Jessopp gewann. Irwin musste in der letzten Runde mit Defekt aufgeben.

Brillant war auch wieder Horst Saiger. Der Österreicher stellte seine Kawasaki auf Startplatz 6 und beendete das Rennen als Fünfter. ♦ IP

## IDM Superstock 1000

## «Die Pause war schädlich»

Von ANKE WIECZOREK

Der IDM-Neunte Daniel Kartheininger weiß nicht, wie es 2017 weitergeht, steht aber mit dem Chef von Kawasaki Schnock Team Motorex weiter in Kontakt.

Vor zwei Jahren bekam Kartheininger keine Saison auf der Reihe und legte eine unfreiwillige Pause ein. «Die anderen haben sich auf der Strecke rumgeschlagen und ich musste zusehen.» Als er 2016 sein Comeback im Kawasaki Schnock Team Motorex gab, fehlten dem 23-jährigen Memminger Grund-schnelligkeit und Gefühl auf dem Motorrad. Die nagelneue Kawasaki ZX-10R fuhr er privat bei einem Renntaining in Valencia ein, dem eine Woche Pirelli-Reifentests mit dem Team in Almeria folgten. «Zu diesem Zeitpunkt kannte sich noch niemand mit der Elektronik aus. Wir haben viel Zeit verloren, andere Teams waren da schon mit Feinheiten beschäf-

tigt. Eine Woche später war das erste Rennen. Leider stand uns auch Roman Stamm wegen seiner Beinverletzung noch nicht zur Verfügung. Und ich selbst konnte nach einem Jahr Pause zum dem neuen Motorrad gar keine Aussagen machen.»

Kartheininger hofft deshalb auf eine weitere Chance auf der 1000er-Kawasaki bei Schnock. Robert Werth von Hauptsponsor ITW habe schon bei Rainer Schnock vorgefühlt, der sich nicht abgeneigt zeigte. Solange nichts feststeht, fährt Kartheininger Supermoto mit seinem Kumpel Marcel Schrötter, dem Moto2-WM-Piloten. ♦



Daniel Kartheininger

## NACHRICHTEN

## Erste Ausfahrt mit geliehenem Bike

IDM Superstock 1000 Stefan Ströhlein macht sich nicht verrückt. Der aktuelle Suzuki GSX-R 750-Challenge-Sieger will 2017 wieder in der IDM antreten. Aber wie diese aussieht, wurde von den neuen Verantwortlichen noch nicht verkündet: «Das war in den Vorjahren nie anders. Da gab es die Termine und das Reglement auch erst spät.» Der 32-jährige Rothenburger geht davon aus, dass es eine 1000-ccm-Klasse geben wird, und hat mit den Vorbereitungen bereits begonnen. Mit einem in die Jahre gekommenen Superbike drehte er erste Runden in Almeria: «Ich habe die 185 PS rausgekitzelt. Das ist ein richtiges Männermotorrad.» Als Sieger der Suzuki-Challenge bekommt Ströhlein ein Jahr lang die nagelneue GSX-R 1000 zur Verfügung gestellt, mit der er in die IDM zurückkehren und aufsteigen will. 2015 fuhr Ströhlein in der Klasse Superstock 600. Auf der InterMot erhielt er vom deutschen Suzuki-Chef Jan Breckwoldt symbolisch den Schlüsselanhänger für das neue Motorrad. Die Auslieferung erfolgt erst im Februar.

## Gino Rea 2017 auf Kawasaki

Supersport-WM Der Engländer Gino Rea, dieses Jahr mit einer MV Agusta im eigenen Team unterwegs, wird nächstes Jahr bei Go Eleven fahren. Der Superstock-600-Europameister von 2009 ist überzeugt: «Ich habe in den letzten Jahren mitverfolgt, wie diese Truppe immer mehr zu einem Siegerteam gewachsen ist, und ich denke, mit der ZX-6R Ninja haben wir eine gute Basis, um ganz vorne mitzufahren.» ♦ AWI/IP

## KOMPAKT

»» Superbike-WM Xavi Forés, Superbike-IDM-Meister von 2014 und dieses Jahr Superbike-WM-9., wird auch im nächsten Jahr bei Barni-Ducati fahren.

»» Supersport-WM Jules Cluzel, dreifacher Supersport-Vizeweltmeister, wechselt für 2017 vom MV-Agusta-Werksteam zu CIA Landlord Insurance Honda und wird dort Teamkollege von Hikari Okubo und Robin Mulhauser. ♦ IP

## ADAC SX Cup München

# In vier Tagen zum König

Von THORSTEN HORN

**Vergangenen Mittwoch bereitete sich US-Boy Kyle Cunningham in Texas noch in aller Ruhe auf die Saison 2017 als Privatfahrer vor, als ihn ein Anruf aus Deutschland erreichte. Am nächsten Tag saß er im Flieger gen München – und nach zwei heißen Rennabenden wurde er dort «König».**

Cole Martinez hatte sich in der Vorwoche beim Auftakt zum ADAC SX Cup in Stuttgart das Fußgelenk gebrochen, sodass

sein Einsatz-Team Ersatz suchte. Dass Cunningham mehr als nur Ersatz war, zeichnete sich jedoch schon am ersten Abend ab.

Der planmäßige Neueinsteiger Gavin Faith gewann nach seinen beiden Vorläufen auch das SX1-Finale souverän. Hinter ihm beendete Kyle Cunningham seine Aufholjagd von Position 5 auf dem zweiten Platz.

## Den Sieg weggeworfen

Hinter dem amtierenden Vizemeister Jace Wayne Owen wurde der aktuelle Tabellen-Leader Nicholas Schmidt nach einem

Ausrutscher wenigstens noch Vierter.

Am zweiten Abend war Gavin Faith im «Main Event» wieder von Beginn vorn, doch nach einem Ausrutscher fiel er auf Platz 3 zurück. Damit war der Weg für Kyle Cunningham zum Tages- und Gesamtsieg frei. «Ich war gestern erst zehn Minuten vor Trainingsbeginn in der Halle. Es war sicherlich eine etwas verrückte Aktion, aber es hat echt Spaß gemacht. Ich war noch nie zuvor in Deutschland, aber ich muss sagen, dass die Rennen härter sind, als manche Leute bei uns annehmen. Ges-

tern war ich, obwohl ich kaum geschlafen habe, besser drauf als heute», meinte der Shootingstar.

Nick Schmidt verteidigte mit seinem zweiten Platz die Tabellenführung.

Die deutsche Hoffnung Dominique Thury schaffte zwei Finalteilnahmen, stand sich am Freitag allerdings selbst etwas im Weg und musste mit Platz 9 vorliebnehmen. Am zweiten Abend wurde er als bester Nicht-Ami guter Sechster.

In der SX2 war Stephan Büttner mit vier Heat-Siegen «Mr. 100 Prozent». ♦



Aus Texas direkt in die Olympiahalle: «König» Kyle Cunningham

## ADAC SUPERCROSS CUP / Resultate

München (D): 18./19. November, 3. und 4. Lauf.

**SX1-Finale Freitag:** 1. Gavin Faith (USA/Honda), in 7:13,068 min.; 2. Kyle Cunningham (USA/Suzuki), + 4,427 sec.; 3. Jace Wayne Owen (USA/Honda), + 7,413 sec.; 4. Nicholas Schmidt (USA/Suzuki); 5. Charles Lefrançois (F/Suzuki)

**SX1-Finale Samstag:** 1. Cunningham in 7:09,806 min.; 2. Schmidt + 1,622 sec.; 3. Faith + 2,145 sec.; 4. Owen; 5. Christopher Blose (USA/Yamaha); 6. Dominique Thury (D/KTM)

**SX2-Tageswertung Freitag:** 1. Stephan Büttner (D/Kawasaki), 1-1; 2. Julien Lebeau (F/Kawasaki), 2-4; 3. Clement Briatte (F/Kawasaki), 3-5; 4. Luca Nijenhuis (NL/Kawasaki), 6-3; 5. Gracie Featherstone (GB/Suzuki), 12-2; 6. Chris Bayliss (GB/Honda), 5-7

**SX2-Tageswertung Samstag:** 1. Büttner 1-1; 2. Bayliss 3-2; 3. Brian Hsu (GER/Husqvarna), 2-4; 4. Lebeau 8-3; 5. Adrien Malaval (F/Suzuki), 4-6; 6. Johannes Klein (A/KTM), 7-5

**Stand SX1:** 1. Schmidt, 83 Punkte; 2. Blose 52; 3. Cunningham 45; – ferner: 6. Thury 33

**Stand SX2:** 1. Büttner, 93,0 Punkte; 2. Lebeau 59,5; 3. Nijenhuis 59,0; 4. Bayliss 50,0

Nächstes Rennen: 25./26. November, Chemnitz Internet: www.supercrossmuenchen.de

## Freestyle-MX-WM Danzig

# Bronze für Bizouard

Maikel Melero, der längst als Weltmeister feststand, gewann auch den 11. und letzten Contest der FMX-WM 2016 am Samstag in Danzig. Damit hat der überlegene Spanier jeden Contest, bei dem er in dieser Saison startete, gewonnen! Auch Rob Adelbergs (Tages-Vierter) Vize-Weltmeistertitel stand schon vor dem Saison-Showdown in Polen fest.

## Überraschung Remi Bizouard

Das Duell zwischen dem bis dato verletzten Franzosen Remi Bizouard und dem Tschechen Petr Pilat musste die Entscheidung um WM-Rang 3 bringen. Bizouard, mit noch immer nicht verheilte gebrochener Hand,



WM-Dritter: Remi Bizouard

war die Überraschung des Abends. Mit allen Tricks wie Egg Roll, Ruler Flip, Cliffhanger Flip, Hartattack Flip und Volt im Double up verwies er Pilat auf WM-Rang 4. Zum Tagessieg reichte es gegen Melero trotzdem nicht. Eine solche Dominanz wie der kleine Spanier hat in zehn Jahren FMX-WM-Historie noch keiner erreicht. ♦ TS

## FREESTYLE-MOTOCROSS-WM / Resultate

Danzig (PL): 19. November 2016, 11. WM-Lauf.

**Qualifikation:** 1. Maikel Melero (E/KTM), 341 Punkte; 2. Remi Bizouard (F/Kawasaki), 366; 3. Petr Pilat (CZ/KTM), 329; 4. Leonardo Fini (I/KTM), 328; 5. Rob Adelberg (AUS/Yamaha), 324; 6. B. Izzo (F/Yamaha), 293; – ferner: 8. Hannes Ackermann (D/KTM), 238

**Finale:** 1. Melero, 391 Punkte; 2. Bizouard 391; 3. Pilat 378; 4. Adelberg 366; 5. Izzo 314.

**WM-Endstand nach 11 Läufen:** 1. Melero, 200 Punkte; 2. Adelberg 158; 3. Bizouard 137;

4. Pilat 134; – ferner: 9. H. Ackermann 69; 11. Luc Ackermann (D/Husqvarna), 55

Internet: www.nightofthejumps.com

## US-Endurocross Ontario

# Haaker US-Meister

Mit einem zweiten Platz beim Finale der US-Indoor-Enduro-Meisterschaft holte sich SuperEnduro-Weltmeister Colton Haaker auch dort den Titel.

Mit 14 Punkten Vorsprung war Haaker zum Finale nach Kalifornien angereist, doch er versuchte trotzdem sein Bestes zu geben, zumal Titelverteidiger Cody Webb von Anfang an Druck aufgebaut hatte: Der KTM-Fahrer hatte ihn schon im Vorlauf geschlagen, ihm mit dem Sieg bei der «Hot Lap» schon im Vorfeld den ersten Meisterschaftspunkt wegknabbert und sich den besten Startplatz gesichert.

Doch Haaker holte sich auf der Husqvarna trotzdem den

Holeshot und ging in Führung. Bereits nach einer Runde ging Webb an ihm vorbei. «Ich habe dann so viele Stürze gehabt, wie die gesamte Saison nicht», gestand der frischgebackene Meister. Dagegen fuhr Webb einen fehlerfreien Lauf und hätte den zweitplatzierten neuen Meister Haaker fast noch überundet. ♦ RP



Welt- und US-Meister Haaker

## ENDUROCCROSS / Resultate

Ontario (USA): 19. November 2016, 9. Lauf.

1. Cody Webb (KTM); 2. Colton Haaker (Husqvarna); 3. Cory Graffunder (KTM); 4. Ty Cullins (Beta); 5. Ty Tremaine (KTM); 6. Noah Kepple (KTM); 7. Geoff Aaron (GasGas); 8. Kyle Redmond (Beta); 9. Nick Thompson (KTM); 10. Mike Brown (Husqvarna); 11. Max Gerston (Beta); 12. Trystan Hart (Husqvarna); 13. Eric Rhoten (Yamaha, alle USA)

**Endstand nach 9 Läufen:** 1. Haaker, 201 Punkte; 2. Webb 192; 3. Tremaine 127; 4. Brown 126; 5. Redmond 116; 6. Graffunder 111; 7. Gerston 104; 8. Kepple 100; 9. Hart 97

Internet: www.endurocross.com

## NACHRICHTEN

# Offroad-Prädikate wieder eingeführt

**Motocross/Enduro** Vor einem Jahr hatte der DMSB gegen den Widerstand von Aktiven und Veranstalter zahlreichen Prädikaten im Offroadsport den Status «Deutsche Meisterschaft» entzogen. Jetzt kommt eine partielle Kehrtwende: Die Enduro-Hubraumklassen E1, E2 und E3 sind 2017 wieder als offizielle Deutsche Meisterschaften ausgeschrieben. Mit dem Deutschen Enduro-Cup wurde auch das B-Championat wieder als Meisterschaft ausgeschrieben. Auch im Motocross-Bereich wurden die Prädikate weitgehend wieder dem Stand vor 2016 angepasst.

# Drei Langbahn- und Speedway-GP-Läufe

**Bahnsport** Die FIM vergab zwei der fünf Langbahn-GP-Rennen 2017 nach Deutschland: GP1 am 25.5. nach Herxheim, GP3 nach Mühldorf (9.7.). Der WM-Challenge ist erstmals am 27.8. in Bergshaupten. Ein Speedway-WM-Qualifikationslauf findet Pfingstmontag (5.6.) in Abensberg statt; das Semifinale I an Fronleichnam (15.6.) in Olching. Ein Semifinale der U21-Team-WM ist in Pocking (3.6.). Das deutsche Nationalteam muss sich am 25.6. in Riga (LV) für den World Cup qualifizieren. Der deutsche GP in Teterow ist am 9. September. ♦ RP/TS

## KOMPAKT

»» **Offroad** Motocross-Weltmeister Jeffrey Herlings gewann das Red Bull Knockout am Strand von Scheveningen (NL) vor seinen KTM-Teamkollegen Nathan Watson und Glen Coldenhoff.

»» **Langbahn-WM** Martin Smolinski hat auf die ihm angebotene Wildcard für die Langbahn-GP-Saison 2017 verzichtet. Damit ist nur Weltmeister Erik Riss nominiert, der noch nicht erklärt hat, ob er tatsächlich teilnimmt.

»» **Supercross** Nach Stuttgart, München und Dortmund bietet auch SX-Cup-Veranstalter Chemnitz kommenden Wochenende unter www.supercross-chemnitz.de erstmals einen Livestream an. ♦ RP/TS/TH

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Aston Martin



**V12 Vantage \*Handschalter \*Keramik**, EZ 09/2009, 18587 km, 380 kW (516 PS), Jet Black, 109.900,- €. Assetto Corsa SA, 11, rue Kalchesbruck L-1852 Luxembourg, Tel. 00352-404443, [www.assetto-corsa.lu](http://www.assetto-corsa.lu)

H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 35963

## Audi



**R8 V10 plus \*B&O\***, EZ 01/2016, 2008 km, 449 kW (610 PS), 169.900,- € (MwSt. abw.) Assetto Corsa SA, 11, rue Kalchesbruck L-1852 Luxembourg, Tel. 00352-404443, [www.assetto-corsa.lu](http://www.assetto-corsa.lu)

H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 35972

## Bentley



**Continental GTC Speed**, EZ 05/2015, 14903 km, 460 kW (625 PS), Keramik Bremse, NR-Fzg., 179.900,- € Assetto Corsa SA, 11, rue Kalchesbruck L-1852 Luxembourg, Tel. 00352-404443, [www.assetto-corsa.lu](http://www.assetto-corsa.lu)

H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 35964

## assetto-corsa



**Continental GTC V8 \*Mulliner\***, EZ 06/2013, 44900 km, 373 kW (507 PS), 139.900,- €. Assetto Corsa SA, 11, rue Kalchesbruck L-1852 Luxembourg, Tel. 00352-404443, [www.assetto-corsa.lu](http://www.assetto-corsa.lu)

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 35966

## BMW

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

H

[www.bmw-gebrauchtwagen.com](http://www.bmw-gebrauchtwagen.com)



**i8 Pure Impulse**, EZ 12/2014, 10754 km, 99.900,- € MwSt. ausw. Assetto Corsa SA, 11, rue Kalchesbruck L-1852 Luxembourg, Tel. 00352-404443, [www.assetto-corsa.lu](http://www.assetto-corsa.lu)

H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 35970

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

H

## Ferrari



**599 GTB F1 \*Carbon \*Daytona Sitze\***, EZ 07/2006, 30900 km, 456 kW (620 PS), 109.900,- €. Assetto Corsa SA, 11, rue Kalchesbruck L-1852 Luxembourg, Tel. 00352-404443, [www.assetto-corsa.lu](http://www.assetto-corsa.lu)

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 35974

## Jaguar

**ERSATZTEIL-GROSSLAGER!** Neu und geb., alle Typen. [www.jaguar-teile.de](http://www.jaguar-teile.de) 04332/1419

H

## Land Rover



**Range Rover Sport Supercharged Autobiogr**, EZ 09/2013, 50600 km, 375 kW, AHK, 69.900,- €. Assetto Corsa SA, 11, rue Kalchesbruck L-1852 Luxembourg, Tel. 00352-404443, [www.assetto-corsa.lu](http://www.assetto-corsa.lu)

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 35971



**mariani Diesel-Sound ohne elektronische Helfer!** Sport-Auspuff für sämtliche Motoren und Modelle. 30 Jahre mariani - Aktionspreise für SDV8-Modelle. Siehe Rubrik Mercedes u. VW Tel: +49 (0) 5264 / 8601, Soundprobe per E-Mail: [info@mariani.de](mailto:info@mariani.de)

H



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

## Lexus



**LEXUS! Neu und gebraucht kauft man bei Auto Lackas GmbH.** 0281/95295-55, [www.lackas.de](http://www.lackas.de)

H

## Mercedes



**SLS AMG Roadster \*B&O\***, EZ 07/2012, 40100 km, 420 kW (571 PS), obsidian-schwarz-metallic, 189.900,- €. Assetto Corsa SA, 11, rue Kalchesbruck L-1852 Luxembourg, Tel. 00352-404443, [www.assetto-corsa.lu](http://www.assetto-corsa.lu)

H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 35975

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice\* und Abo-Service [motorsportaktuell@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)

\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

**Mercedes**



**www.mariani.de**  
**mariani m700 Black-Series E63 AMG W212**, Breitbau in Blech mit Vollaustattung, EZ 12/14, nur 16000 km, 430 kW/ 585 PS (optional auf 515 kW/700 PS), Komplettumbau: Karosserie-Verbreiterung, Rad-Reifen (13J x20 Zoll mit 325er Bereifung an HA), Fahrwerk, Sportauspuff, Chip-Tuning, Zustand neuwertig, 118.900,- € (MwSt. abw.) Tel. 05264 / 8601 mariani, Inh. Manuela Mariani, Am Rachenbornbach 11, 32689 Kalletal, www.mariani.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36084



**www.varex.com**  
**SLS- / G-PARADE:** div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN ANI! Kfz-Handel am Tegernsee varex@varex.com, 08022/6607080 H  
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35973

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



**assetto-corsa**  
**SL 560 \*Hardtop\* R107**, EZ 05/1989, 42700 km, 170 kW (231 PS), weiss, Leder, 47.900,- €. Assetto Corsa SA, 11, rue Kalchesbruck L-1852 Luxembourg, Tel. 00352-404443, www.assetto-corsa.lu H  
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35976

**VANSPTS.DE**  
 BY HARTMANN-TUNING  
 VanPartner by Mercedes-Benz



**Vans - sportlich - einzigartig „V 250 D HARTMANN VP Spirit“** Avantgarde Edition, EZ 10/2015, ca. 11000 km, Frontspoilerlippe VP Spirit, Edelstahl-Seitenrohre oval, Alu-Radsatz TORGET 3 mit 245/45 R18, Leder schwarz u. weitere Interieur-Pakete, VOLLAUSSTATTUNG! Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehm. uvm., Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A. 64.500,- € (MwSt. abw.) VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H  
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36017

**Wir rüsten nach: original Mercedes TV-Tuner**  
  
**www.digitaletechnik.de**

**Wie werksseitig - für fast alle aktuellen MB-Modelle mit Comand Online.** Auch neue E-Klasse! Tel. 0700/2202011 H

**VANSPTS.DE**  
 BY HARTMANN-TUNING  
 VanPartner by Mercedes-Benz



**Einmaliger Luxuskombi „MetroLINE“ - HARTMANN Citan 111 CDI**, EZ 10/2016, ca. 1000 km, Aerodynamikpaket MetroLINE (Front-, Seiten-, Heckund Dachspoiler), Volleder toffeebraun + Sportlenkrad Nappa, Sportfedersatz, Alu-Sportradsatz VARA 4 mit Bereifung 225/40 R18, Navi, Klima, Glas-Panoramadach und vieles mehr... Verbr. l/100 km: in.orts 5,0; auß.orts 4,4; komb. 4,6; CO2 komb. 119 g/km, CO2-Effizienz A, 38.890,- € (MwSt. abw.) VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr.5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H  
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36016

**Mini**

**Leistungskits inkl. Vmax für alle MINI!** Ganz neu: MINI F56 Cooper S bis 235 kW/320 PS 450 Nm. www.wintertuning.de H

**Morgan**



**assetto-corsa**  
**Aero 8 \***, EZ 09/2003, 15693 km, 210 kW (285 PS), blau, Leder, 72.900,- €. Assetto Corsa SA, 11, rue Kalchesbruck L-1852 Luxembourg, Tel. 00352-404443, www.assetto-corsa.lu H  
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35978

**Nissan**



**assetto-corsa**  
**GT-R Nismo \*LED Licht\***, EZ 02/2016, 3100 km, 441 kW (599 PS), 139.900,- € (MwSt. abw.) Assetto Corsa SA, 11, rue Kalchesbruck L-1852 Luxembourg, Tel. 00352-404443, www.assetto-corsa.lu H  
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35977

**Porsche**



**assetto-corsa**  
**911 GT3 3.8 \*Lift\* Keramik**, EZ 11/2009, 33800 km, 320 kW (435 PS), meteorgrau-metallic, 119.900,- €. Assetto Corsa SA, 11, rue Kalchesbruck L-1852 Luxembourg, Tel. 00352-404443, www.assetto-corsa.lu H  
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35973

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



**assetto-corsa**  
**991 GT3 RS \*Lift \*LED\***, EZ 03/16, 10200 km, 368 kW, keine Rennstreckel, 199.900,- €. Assetto Corsa SA, 11, rue Kalchesbruck L-1852 Luxembourg, Tel. 00352-404443, www.assetto-corsa.lu H  
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35968

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

**Wir rüsten nach: original PORSCHE Rückfahrkamera**  
  
**www.digitaletechnik.de**

mit dyn. Leitlinien - Cayman auch GT4, 991 auch GT3/RS, Cayenne, Boxster, Macan, Panamera. Tel. 0700/2202011 H

**Renault**

**Megane RS Cup Recaro**, EZ 3/2016, 2800 km, 195 kW (265 PS), gelb, Teilleder, Klima, NR-Fzg., 24.900,- EUR (MwSt. abw.). Tel. 0911/751130  
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36050

**Renn/Rallye**

Beratung - Verkauf - Service  
  
 Direkt vom Importeur  
**Lütticke motorsport**  
 02354-7046993  
**www.lms-racing.com**

**brembo**  
**Motorsport- und High Performance Bremsanlagen**  
 Service - Verkauf -  
 Wartung & Instandsetzung - Beratung  
  
**CORSE**  
 TECHNOLOGY FOR SPORT  
 e-mail: info@bsa-corse.de

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

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

**MOTORSPORT aktuell** **Jetzt online abonnieren!**  

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

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

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

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

**ISA-RACING**  
 MOTORSPORTZUBEHÖR  
**BEKLEIDUNG**  
  
**OMP**  
 Beratung • Verkauf • Service  
**ISA-Racing GmbH**  
 Tel.: 02651-9625 0 - www.isa-racing.de

**www.Rennsportshop.com**

**Rennttransporter**

www.BRATKE-TRAILER.DE



Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, Kippbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900,- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211-54169751 oder Mobil +49 (0)172-7186266 H

**Rolls-Royce**

assetto-corsa



Silver Spur II \*Topzustand\*, EZ 11/1990, 81161 km, 160 kW, schwarz, Leder, SHZ, 31.900,- €. Assetto Corsa SA, 11, rue Kalchesbruck L-1852 Luxembourg, Tel. 00352-404443, www.assetto-corsa.lu H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35979

assetto-corsa



RR Dawn, EZ 06/2016, 20 km, 465 kW (632 PS), 358.900,- € (MwSt. awb.), Neu mit TZ, Kraftstoff: 13/1100 (kommt) 16/1100 (innero.), 9,5/100km (außero.), Co2-Ausst: 330g/km, Effizienz Kl. F. Assetto Corsa SA, 11, rue Kalchesbruck L-1852 Luxembourg, Tel. 00352-404443, www.assetto-corsa.lu H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35980

assetto-corsa



Ghost Series II, Extended Wheel Base, 10 km, 420 kW (571 PS), English White, Neupreis: 380.000,- € jetzt: 286.900,- € (MwSt. awb.), Kraftstoff: 13/1100 (kommt), 16/1100 (innero.), 9,5/100km (außero.), Co2-Ausst: 330g/km, Effizienz Kl. F. Assetto Corsa SA, 11, rue Kalchesbruck L-1852 Luxembourg, Tel. 00352-404443, www.assetto-corsa.lu H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35981

assetto-corsa



Ghost Series II, EZ 06/2015, 14181 km, 420 kW (571 PS), Gunmetal, 228.900,- € (MwSt. awb.) Assetto Corsa SA, 11, rue Kalchesbruck L-1852 Luxembourg, Tel. 00352-404443, www.assetto-corsa.lu H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35982

**Seat**

www.autodiscount-nrw.de H

**Skoda**

www.autodiscount-nrw.de H

**Smart**

www.berlin-tuning.com H

**Subaru**

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

**VW**

**memminger**  
www.feine-cabrios.de

>>>Das exklusive Understatement<<<  
Wir beraten Sie gerne:  
www.feine-cabrios.de  
info@feine-cabrios.de  
FON: +49-8453-347467 H

**www.mariani.de**

mariani Diesel-Sound ohne elektronische Helfer! Sport-Auspuff für den VW Touareg 7P. 30 Jahre mariani - Aktionspreise für 4.2 TDI-Modelle. Siehe Rubrik Mercedes u. Land Rover  
Tel: +49 (0) 5264 / 8601, Soundprobe per E-Mail: info@mariani.de H

**Geschäftsverbindungen**

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

**Verschiedenes**

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge u. Benzindirekteinspritzer ab 148,- €; + 20-25% Leistung und Drehmoment.  
www.asa-tuning.de, +49-7622-673635 H

**LOGO in Garn**  
Aufnäher, Direktbestickung, ab 1 Stck., Liefern von Team-Bekleidung, Hemden, Caps, Overalls usw. Tel. 05021/62198, www.logo-in-garn.de H

**Veranstaltungen**

**14. Int. ADAC Sachsen SUPERCROSS Chemnitz**

**25. & 26.11.2016**

TICKETHOTLINE  
**0371 - 380 38 380**

**Chemnitz arena**

www.supercross-chemnitz.de

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

**Versicherungen**

**RENNKASKO.DE**

**RENNSPORT** **clickvers.de**  
**VERSICHERUNGEN**  
CLICKversichert ins Ziel!

Versicherungen für den Motorsport **sportvers.de**  
**Rennkasko**  
**Veranstalterhaftpflicht**

**Zubehör**

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

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung  
Tel. 07231/101000, www.uni-kat.de H

**Motorradmarkt**

**Zubehör**

**wilbers.de**

**Stellenangebote**

Zur Erweiterung unseres Teams suchen wir folgende Mitarbeiter mit Motorsportenerfahrung:

Mechaniker, Lagerleiter und LKW Fahrer

Sende deine aussagefähigen Bewerbungsunterlagen mit Gehaltsvorstellung an:  
Engstler Motorsport GmbH  
Wendelins 4, 87487 Wiggensbach  
per E-Mail: info@engstler-motorsport.de

**Engstler motorsport**

**MOTORSPORT aktuell**

**Jetzt online abonnieren!**

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

- **Leser werben Leser** ■ **Testabos**
- **Jahresabos** ■ **Geschenkabos**

**www.motorsport-aktuell.com/abo**

Kaspersky Motorsport

# Ferraris Wächter



Gemeinsam gegen Cyberkriminalität:  
Ferrari und Kaspersky Lab sind seit 2010  
Partner für die IT-Sicherheit der Scuderia

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Der digitale Wandel beim Automobil schreitet auch und vor allem im Motorsport voran. Damit steigt die Gefahr, Cyberkriminalität zum Opfer zu fallen. Eine der Firmen, die für die Sicherheit von Daten und Equipment sorgt, ist Ferrari-Partner Kaspersky.**

Ein modernes Formel-1-Auto ist bestückt mit allerlei Sensoren, die Unmengen von Daten sammeln. Beispiel Ferrari: Ein Rennwochenende produziert 600 GB allein an Telemetrieaufzeichnungen. Diese werden nicht nur in Echtzeit zum Hauptquartier nach Maranello übertragen, sondern auch vor Ort analysiert. Am Rechner, Laptop, Tablet oder Smartphone. Über ein lokales Netzwerk ist das gesamte Team verbunden, damit immer jeder Zugriff auf die not-

wendigen Daten hat. Bei jedem Rennen wird an der Strecke ein Serverraum mit 30 Rechnern aufgebaut. Auch die Rennautos selbst sind beinahe rollende Computer.

So viel digitale Technik birgt natürlich auch große Gefahren. Viren, Würmer, Trojaner, Hackerangriffe – alles, womit sich auch Otto Normalverbraucher auseinandersetzen muss, ist genauso eine Gefahr für die Scuderia Ferrari. Und das gilt natürlich für alle Formel-1-Teams sowie im gesamten Motorsport, wo entsprechende Technologie eingesetzt wird.

## Angriffe an der Tagesordnung

So wundert es kaum, dass es längst nicht mehr unüblich ist, entsprechende Partner für die Sicherheit von Hardware, Software und Daten zu haben. Seit 2010 ist Kaspersky Lab so ein Partner beim Ferrari-F1-Team.

«Wir sind ständig Angriffen ausgesetzt», sagt Vittorio

Boero, der an der Rennstrecke für die Ferrari-IT zuständig ist. «Eindringversuche sind Teil unserer alltäglichen Realität.»

Dementsprechend gründlich suchte man sich einen passenden Partner, der in der russischen Softwarefirma gefunden wurde. «Um unser geistiges Eigentum zu schützen, brauchten wir einen zuverlässigen Partner. Es hatte schon einige Angriffe gegeben. Man kann sich also vorstellen, wie wichtig uns Sicherheit war», so Boero.

Den Roten aus Maranello war es dabei wichtig, dass nicht nur die Sportabteilung, sondern auch die Produktionsstätte der Straßenmodelle mit in die Sicherheitslösung einbezogen wird. Kaspersky Lab war gleichzeitig daran interessiert, in die hoch technisierte moderne Formel 1 einzusteigen. IT ist schließlich auch aus dem Motorsport nicht mehr wegzudenken, gleichzeitig ist sie der beste Entwick-

lungsmotor. Und Ferrari, mit der schillerndsten und längsten Historie in der Königsklasse, schien der perfekte Partner.

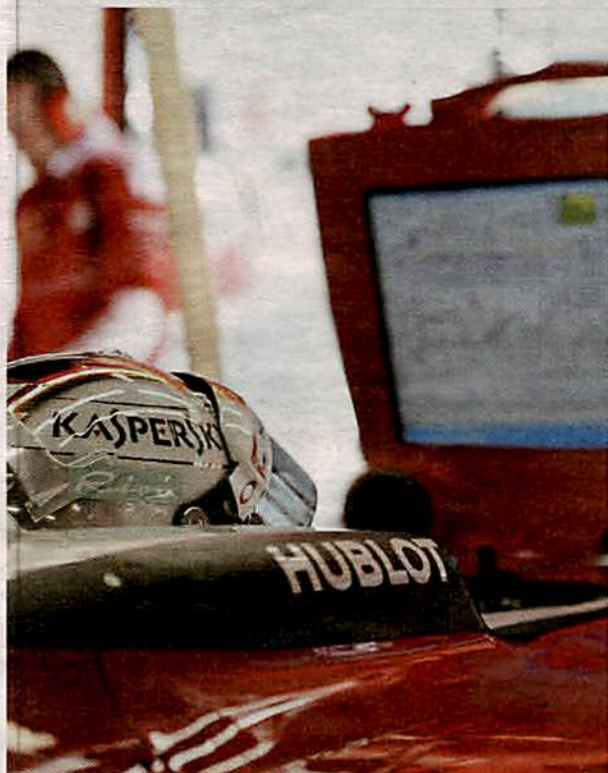
«Die Ferrari-Spezialisten waren am meisten von unserer Aufdeckrate von Malware beeindruckt», berichtet Yevgeny Kaspersky, der wie auch Enzo Ferrari seine Firma nach sich selbst benannt hat. «Sie haben unsere Software auf verschiedenen Computern getestet und waren überrascht, dass diese einige Gefahren erkannt haben, die ihr installiertes Antivirenprogramm übersehen hatte. Dadurch waren sie angespornt, weiter mit uns zu verhandeln.»

## Ein digitales Wettrennen

Kurze Zeit später, im November 2010, wurde die Zusammenarbeit offiziell gemacht. Aber mit einem einfachen Antivirenprogramm von der Stange war es natürlich nicht getan. Über mehr als sechs Monate entwi-

ckelten die besten Experten der Russen an der optimalen Lösung für die komplexe Ferrari-Infrastruktur. Dabei galt zudem: Bei aller Sicherheit müssen die Arbeitsprozesse natürlich immer noch so schnell wie möglich stattfinden. Das sicherste System nützt nichts, wenn alles doppelt so lange dauert. Der beste Kompromiss ist gefragt.

Dazu kommt, dass täglich Hunderte neuer Malware-Programme in Umlauf kommen. Und auch die Hacker entwickeln immer bessere Techniken, um die Sicherheitsbarrieren zu durchbrechen. Es ist ein Rennen, bei dem es für die Experten von Kaspersky (und natürlich anderen Firmen für Sicherheitssoftware) darum geht, immer den einen Schritt voraus zu sein – fast wie bei einem Formel-1-Rennen. Anders als in der aktuellen Realität der Königsklasse gewinnt dabei meist das springende Pferd.



Telemetriedaten: Hochsensible Informationen, die Schutz bedürfen



Gewappnet: Das Equipment des Ferrari-F1-Teams wurde per Software gegen Angriffe fit gemacht



Bei den 6h von Vallerlunga ersten Sieg für Kaspersky Motorsport geholt: Fisichella/Cioci/Moiseev (v.l.)

Wie zufrieden die Ferrari mit ihrem Partner für digitale Sicherheit sind, zeigt sich auch daran, dass auf den Boliden sowie der Fahrerkleidung seit 2012 auch die Kaspersky-Firmenlogos zu sehen sind. Darüber hinaus hat man erst im vergangenen Jahr die Verträge bis Ende 2021 verlängert. Dazu unterstützt man die Partner in der russischen Heimat, zum Beispiel mit einer F1-Demofahrt (unter Kaspersky-Banner) beim Moscow City Racing.

### Eigenes Rennteam wächst

Mittlerweile trägt die Verbindung von Kaspersky und Ferrari übrigens noch ganz andere Früchte. Seit 2013 unterstützt man zum Beispiel Ferrari-Academy-Fahrer Antonio Fuoco, der 2016 in der GP3 startet (vor dem Saisonfinale kommendes Wochenende in Abu Dhabi Gesamt-3.). Und Alexander Moiseev, Geschäftsführer von Kas-

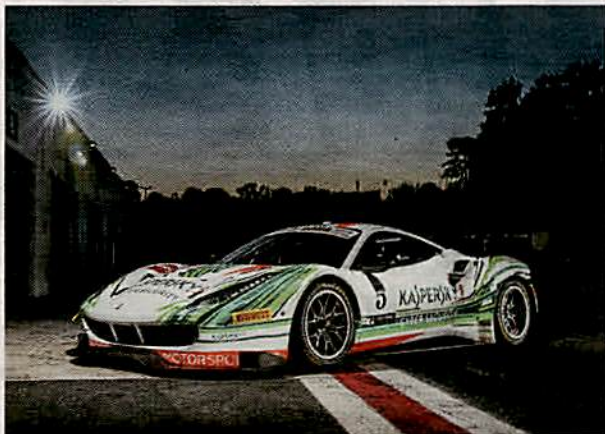
persky Lab Europe, hat mit Kaspersky Motorsport sogar ein eigenes Rennteam für die Russen aus der Taufe gehoben. «Die Idee kam mir 2010», so Moiseev. Nach einigen Renneinsätzen in der Ferrari Challenge erfolgte 2015 der Aufstieg in die Blancpain Endurance Series. Dafür nutzt man bis heute die Struktur von Ferraris GT-Werksteam AF Corse, welche den auch in diesem Jahr eingesetzten Ferrari F458 GT3 betreute.

«Wir sind bei AF Corse integriert, aber es sind eigene Mechaniker und Ingenieure nur für unser Auto abgestellt. Langfristig ist schon das Ziel, ein eigenes Rennteam zu haben», erklärt der Gentleman-Fahrer.

Das nächste Kapitel hat dabei schon begonnen. Während man in den vergangenen zwei Saisons ein reines Amateur-Team an den Start schickte, will man 2017 mit einem Profi-Team und dem neuen 488 GT3 angreifen.

Die bereits feststehenden Fahrer Giancarlo Fisichella und Marco Cioci – der als Fahrercoach und (inoffizieller) Teamchef längt an Bord ist – waren beim ersten Renneinsatz für das Team gleich erfolgreich: Mit dem zweiten Gesamtrang gewann man die GT-Wertung bei den 6h von Vallerlunga. Auch der dritte Fahrer für das Pro-Auto soll ein echter Hochkaräter mit «berühmtem» Namen werden. Im Januar soll ebendieser dann verkündet werden.

Zusammenfassend also rosige Aussichten nicht nur für das eigene Rennteam. Die F1-Mannen von Ferrari können ihre Daten als sicher ansehen. Und unter anderem dank der Experten von Kaspersky Lab darf der Motorsport auch in Zeiten, wo alles technischer, computerisierter, vernetzter und allgemein elektrischer und elektronischer wird, entspannt in die immer digitalere Zukunft blicken. ♦



Die Waffe für 2017: Ferrari 488 GT3 von Kaspersky Motorsport

## CHRONIK

### Kaspersky Motorsport

- »» 2010 Die Zusammenarbeit mit dem Formel-1-Team von Ferrari wird gestartet.
- »» 2011 Alex Moiseev, Geschäftsführer von Kaspersky Lab Europe, nimmt erstmals selbst an Rennen teil und wird Gesamtdritter der Ferrari Challenge (Trofeo Pirelli).
- »» 2012 Erstmals und seitdem ist das Kaspersky-Logo auf den F1-Boliden der Scuderia Ferrari zu sehen.
- »» 2013 Als Partner von Ferrari-Academy-Fahrer Antonio Fuoco steigt Kaspersky auch in die Nachwuchsförderung ein.
- »» 2015 Mit einem eigenen, von AF Corse betreuten Team erfolgt der Einstieg in den Am-Cup der Blancpain Endurance Series mit einem Ferrari 458. Fahrer: Alex Moiseev, Riccardo Ragazzi und Garry Kondakov. Der Vertrag mit dem Ferrari-F1-Team wird bis einschließlich 2021 verlängert.
- »» 2016 Weiter Blancpain GT Series. Dazu Testeinsätze in der International GT Open mit dem Ferrari 488 GT3 und GT-Sieg bei den 6h von Vallerlunga. Verkündung einer Pro-Fahrerpaarung für 2017 mit Marco Cioci, der zuvor schon als Fahrercoach im Team war, und Giancarlo Fisichella. ♦ MBR

1970: Peter Mücke als Schrauber bei den Sportwagen



70. Geburtstag Peter Mücke

# Der Sportaholic

Von HENDRIK MEDROW

**Ein geruhsames Statement mit nostalgischem Rückblick auf die vergangenen Erfolge ist von Peter Mücke nicht zu erwarten, wenn man ihn auf seinen Siebzigsten anspricht. Ob oder wann er ans Aufhören denkt, erübrigt sich nach den ersten zwei Gesprächsminuten ohnehin zu fragen. Stattdessen bricht der drahtige Teamchef von Mücke-Motorsport ein Bündel an Lanzen für Teamgeist und Motivation, für Bindung zu den Aktiven und fürs Nachvoranschauen.**

1946 geboren, hat er den unbändigen Rennsport-Enthusiasmus wohl vom Vater geerbt. Der damalige Landestrainer für Motorenrennsport hatte ihn schon als Jungen ins Fahrerlager an der Bernauer Schleife mitgenommen und damit dessen Leidenschaft begründet. In den 1960ern durfte er dann als Lehrling bei einem Kollegen an dessen Formel-III-Rennwagen mit-schrauben. Von da an ließ ihn der Rennsport nicht mehr los. 1970 tauchte er als Mechaniker eines Melkus RS1000 am Start der ersten ostdeutschen Sportwagen-Rennserie auf. Als sich ein Jahr später die erste DDR-Tourenwagenmeisterschaft for-

mierte, hatte der Berliner dann selbst einen Helm auf und griff für den Dresdner MC Lockwitzgrund ins Lenkrad eines Wartburg 353. Auf Anhieb pachtete er für die nächsten drei Jahre einen festen Platz unter den ersten dreien. Damit war ihm sowohl die jährliche Nominierung in die Nationalmannschaft als auch ein begehrter «Werbevertrag» mit dem ostdeutschen Leuchtenhersteller NARVA sicher.

## Unbesiegbare Mücke-Zastava

Die Grundlage für die Haupt-etappe seines Höhenflugs legte er selbst im Jahr 1976. Er baute mit seinen Mechanikern aus einem Zastava 101 einen Renn-tourenwagen auf, der seinesgleichen suchen sollte. Eine Unfall-karosserie dieses frontgetriebenen jugoslawischen FIAT 128-Li-

zenzbaus wurde gefunden und entkernt. Nicht eine Schraube blieb an ihrem Platz, nicht ein Lager an seiner Stelle. Motor, Getriebe, Anlenkungen, Aufnahmen, Lenkungsteile – alles wurde demontiert, pedantisch geprüft und für den Renneinsatz optimiert wieder eingebaut. Als das Fahrzeug rennfertig dastand, brachte es weniger als 700 Kilogramm auf die Waage – der leichteste Renntourenwagen weit und breit.

1976 mutierte dieser aus dem Nichts und ohne Vorbild aufgebaute Zastava zum Hecht im Karpfenteich. Mit ihm fuhr der Kraftfahrzeugmeister Kreise um die Konkurrenz und düpierte seine Widersacher mit vier Meistertiteln fast in Folge. 1977, 1978, 1980 und 1981 blieb das Traumgespann Mücke/Zastava

ungeschlagen und ließ der Konkurrenz nur die Hoffnung auf zweite Ränge und Folgeplätze. Egal auf welcher Strecke – das blau-gelbe Narva-Kraftpaket mit der 88 kam, sah und siegte.

Obwohl die Konkurrenz nach und nach aufholte, fuhr Mücke in einer anderen Welt. Wie konnte das eigentlich sein? Ging da etwas nicht mit rechten Dingen zu? Hat das Auto wirklich nur 1100 ccm und vier Gänge? Stimmt das Mindestgewicht? Immer wieder kamen diese Fragen auf und wurden auch als offizielle Proteste hinterlegt. Kaum ein Rennwagen wurde deshalb nach den Rennen so oft von den Technik-Kommissaren unter die Lupe genommen. Weitestgehend ohne Befund: Der Zastava war regelkonform. Alles andere blieb Gerücht, das

sich allerdings zum Teil bis zum heutigen Tag hält.

Peter Mücke sagte dazu vor Jahren in einem Interview mit MSA: «Das ist doch immer und überall das Gleiche im Motorsport: Wer Erfolg hat, wird auch verdächtigt. Immer wieder gewinnt doch aber keiner, der ein Bescheißer vor dem Herrn ist, sondern einer, der auf Dauer gute Arbeit macht.»

Als Garanten der Siege und Titel erwiesen sich deshalb eher drei Gründe: Mücke als Spitzenfahrer, das geniale Konzept des Rennwagens und die professionelle Arbeit seines Rennteams. Regelmäßige Revisionen des Kurbeltriebes, der Ventile und des Zylinderkopfes sowie der drehenden Teile, Lager und Aufhängungen des Fahrzeuges nach jedem Rennen



1974: Peter Mücke auf Wartburg am Sachsenring



Mücke und sein Zastava: Über Jahre ein Synonym für Siege



2008: Mücke (auf dem Roller) bei der Schleizer Dreieck Classic



Große Sprünge beim Auto-Cross: Peter Mücke im siegreichen Buggy Mitte der 80er-Jahre



2014: Mücke mit seinem Macau-Sieger Felix Rosenqvist (2. v. l.)



2015 am Sachsenring: Mücke im Ex-Ludwig-DRM-Capri in der ersten Startreihe

gehörten bei ihm damals schon zum Standard und setzten in der Amateurszene der DDR Maßstäbe.

Nach diesen fünf erfolgreichen Jahren war Mücke endgültig ein mit kräftiger Farbe beschriebenes Blatt im ostdeutschen Autorennsport. Der meisterliche Rennfahrer, der gleichermaßen als Konstrukteur, Mechaniker und Teamchef aufs oberste Treppchen gestiegen war, hatte fast alles erreicht, was man im Tourenwagensport erreichen konnte. Folgerichtig suchte er nach einer neuen Herausforderung und wechselte 1982 zum Auto-Cross-Sport, wohin ihn schon seit 1977 immer wieder kurze Abstecher geführt hatten. Hier war auch wieder mehr der Konstrukteur in ihm gefragt, fast alles an den Fahrzeugen war freigestellt. Auch mit hochfesten Werkstoffen konnte der Berliner in seinem neuen Metier experimentieren und fand Spaß an den neuen Herausforderungen.

Anfangs mit Zastava- und Lada-Power unterwegs, stellte er Mitte der 80er-Jahre seinen revolutionären Allrad-Buggy vor: Jede Achse wurde von einem eigenen 750er-Yamaha-Motorradmotor angetrieben. Mit diesem unschlagbaren Kraftpaket fuhr Mücke wiederum allein um die Ohren. Seine Bilanz: sieben DDR-Meistertitel und erste in-

ternationale Erfahrungen sowie Erfolge bei Europameisterschaften. Nach dem Fall der Grenzen krönte Mücke seine Auto-Cross-Laufbahn mit weiteren drei EM-Titeln (1992, 1993 und 1995). Zum Schluss zählte sein Vater als eifriger «Buchhalter» und Chronist insgesamt elf Meistertitel und über 400 Siege.

### Keine Zeit für andere Hobbys

Heute ist Mücke in der Rennsportwelt als ein respektierter Mentor und Organisator sportlicher Erfolge und gleichsam Förderer junger Motorsport-Talente ein Begriff. Seit 1998 Teamchef von Mücke Motorsport, hat er einen in Europa fast einzigartigen Rennstall aufgebaut. Er kennt die heutige Welt des internationalen Profi-Rennsports wie kaum ein Zweiter und agiert in dieser absolut selbstsicher und seriös.

Heute in Macau, morgen in Le Mans, das nächste Mal in Moskau, kurz danach auf dem Nürburgring – für den Mann aus Altglienicke Alltag. Über 70 motivierte Leute stecken heute in den orangen Team-Overalls und bilden in den Augen ihres Chefs die Basis für alle Erfolge. Allein in diesem Jahr betreut Mücke Motorsport erfolgreich zwei AMG-Mercedes in den Deutschen Tourenwagen Masters, zwei Dallara in der Formel 3 und zweimal vier ADAC-F4-

Fahrzeuge mitsamt der Fahrer und der Boxencrews.

Talente wie Markus Winkelhock, Christian Klien, Robert Kubica, Sébastien Buemi, Christian Vietoris oder Pascal Wehrlein nutzen in den letzten Jahren die von Peter Mücke aufgestellte Leiter zum Aufstieg in die Erfolgzone des Rennsports. Sie lernten bei ihm nicht nur das Rennfahren, sondern gingen allesamt auch durch eine harte Schule, die gleichsam hohe technische und charakterliche Anforderungen stellt. Allein seine fast allgegenwärtige Anwesenheit unterstreicht die Ernsthaftigkeit, mit der der erfahrene Teamchef die Entwicklung junger Rennsportler begleitet. Und der Erfolg gibt ihm recht: Die allerersten Sprossen erklimm der vierfache FI-Weltmeister Sebastian Vettel. 2004 hatte er sich unter Mücke die ersten Spuren in Form der BMW-Meisterschaft verdient.

Mit Mücke Motorsport hat der zielstrebige Berliner den steilsten Aufstieg eines ostdeutschen Rennsportlers im internationalen Motorsport geschafft. Fast nebensächlich, dass er nach dem Ende der DDR mit viel Kraftaufwand ein Ford-Autohaus und eine Yamaha-Motorrad-Vertretung aufbaute. Es ist kaum zu glauben, aber wer Glück hatte, konnte noch vor zwei, drei Jahren den

Kfz-Meister und Autohaus-Inhaber Peter Mücke an manchen motorsportfreien Tagen morgens in der Service-Annahmesitzung antreffen und bei ihm seinen Kleinwagen zur Inspektion abgeben. Inzwischen ist die Führung des Rennstalls zum Ganzjahresjob geworden. Bleibt noch Zeit für Hobbys? «Ich hatte mal mit dem Surfen angefangen. Das hat mir auch anfangs Spaß gemacht, aber nach einem Jahr war der Reiz weg. Surfbretter haben eben keinen Zündschlüssel.»

### Mit 70 immer noch aktiv

So dreht sich Mückes Welt auch in der Freizeit um den Rennsport. Sohn Stefan ist neben seiner Karriere als erfolgreicher Profi-Longstreckenfahrer auch Chefmechaniker bei Mücke Motorsport Classic. Hier betreut er unter anderem die Schätze der Mückes: fünf Ford-Capri und Escort aus der Zeit der DRM, die für außergewöhnliche Renneinsätze bereitstehen. Diesen Spaß gönnt sich der Teamchef als persönliche Belohnung für den angespannten und mit wenig Schlaf gesegneten Alltag. Aber auch hier sind Professionalität und Ehrgeiz angesagt. Das stellte er mit einem Doppelsieg auf seinem Zakspeed-Turbo-Capri (Ex-Ludwig) beim Saisonfinale des Historic-Cups Austria vor vier Wo-

chen eindrucksvoll unter Beweis. Es ist offensichtlich: Der routinierte Senior beherrscht sein Metier nicht nur im Chassis, sondern auch im Schalenstanz.

Ewiger Enthusiasmus, glühende Begeisterung und grenzenlose Leidenschaft – diese Begriffe beschreiben nur unzureichend die Hingabe, mit der sich der erfahrene Altmeister dem Rennsport widmet. Wenn man ihn nach seinem Credo fragt, dann nennt er den eigenen festen Willen gepaart mit geliebtem Teamgeist an vorderster Stelle. Seine Ziele zu leben und mit aller Kraft daran zu arbeiten, waren immer die Maxime des Berliners – ob vor oder nach der Wende. Dabei «nach vorn schauen, selbst hart arbeiten und nie den Boden unter den Füßen verlieren», ist aus seinem Munde zu hören. Aus diesem Grund erteilt er auch im Umfeld seines Siebzigsten nostalgischen Rückblicken eine Abfuhr: «Wer immer zurückschaut, verliert den Anschluss.»

Im Mittelpunkt stehen deshalb in diesen Tagen die Planungen für die Formel 4 und Formel 3 für das kommende Jahr.

Was er an seinem Geburtstag Besonderes vorhat? «Vielleicht bleibe ich nach dem Kaffee mit der Familie etwas länger sitzen – ist ja kein besonderer Tag.» ♦

# FAN SHOP

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

## < Der erste HaasFi

HaasFi zählt zu den positiven Überraschungen der Formel-1-Weltmeisterschaft 2016. Minichamps hat den ersten Haas von Romain Grosjean (Bild) und Esteban Gutiérrez in 1:43 verkleinert. Rund 65 Euro, im Fachhandel, weitere Infos: [www.minichamps.de](http://www.minichamps.de)

## Das waren noch Zeiten >

Seine Liebe zum Automobilsport des Ostens hat er nie verleugnet. Jetzt hat MSa-Autor Hendrik Medrow sein zweites Buch «Von Könnern, Machern und Legenden» veröffentlicht. 34 Euro, 220 Seiten, ISBN 978-3-00-054444-1, bei: [www.top-speed.info](http://www.top-speed.info)



## < Quadratisch, praktisch, gut

Bewährtes Konzept im neuen Design: Der «Desktop Rally Calendar» von McKlein wird 2017 erstmals mit einer hochwertigen Spiralbindung ausgestattet. Und ist damit noch praktischer. 9,95 Euro, 11,5 x 14 cm, 56 Farbfotos, ISBN: 978-3-92-745885-7 bei: [www.rallyandracing.com](http://www.rallyandracing.com)



## Porsche by Max Moritz >

1970 tauchte überraschend ein Rennteam auf, dessen Porsche 914/6 bereits im ersten Jahr zu den schnellsten 2-Liter-GT-Fahrzeugen gehörten: das Max Moritz Racing Team. 69 Euro, 304 Seiten, ISBN 978-3-94-539704-6, im Handel wie z.B.: [www.raceland.de](http://www.raceland.de)

## < Loeb's Supercup-Renner

Modellautoanbieter Spark macht Porsche-Liebhabern eine Freude. Mit dem Supercup-Wagen von Sébastien Loeb in 1:43. Der Rallye-Rekordweltmeister fuhr 2015 in Spa damit ein Gastrennen. Rund 60 Euro, im Handel, weitere Infos: [www.sparkmodel.com](http://www.sparkmodel.com)



## 28 legendäre Strecken >

Formel-1-Rennstrecken aus der Vogelperspektive? Dank Google Earth kein Problem. Nun ist die zweite Edition eines ganz speziellen Buches herausgekommen. 37 Euro, 224 Seiten, engl., ISBN-13: 978-1-78-097839-0, bei: [www.formula1.com/stores](http://www.formula1.com/stores)

## Namen & Nachrichten

# Rosberg-Flüsterer gestorben

»» **Aki Hintsa** Der langjährige Formel-1-Arzt ist im Alter von 58 Jahren seinem Krebsleiden erlegen. Der Finne stieß 1998 zu McLaren und arbeitete eng mit seinen Landsleuten Mika Häkkinen und Kimi Räikkönen zusammen. Später wechselte er zu Mercedes, wo er für Nico Rosberg und Lewis Hamilton u.a. ein spezielles Schlafprogramm entwickelte. Neben seinem F1-Engagement betrieb der allseits geschätzte Mediziner Leistungszentren in Helsinki, Genf und London. 2015 veröffentlichte Hintsa ein Buch. Infos: [hintsa.com/the-core](http://hintsa.com/the-core)

»» **RCCO** MSa hat zum zweiten Mal in Folge als Medienpartner des Audi Team tv racing den Media-Cup der «großen kleinen» Rennserie RCCO gewonnen. Auch die Team- und Herstellerwertung bei der bekanntesten Slotcar-Meisterschaft ging an MSa, dazu Platz 2 in der Fahrerwertung für «Pilot» Thomas Voigt. Den Fahrertitel erfolgreich verteidigt hat Jürgen Stüdemann vom Team Prototyp-Shell (Porsche).

»» **Timo Bernhard** Sei letzter Woche ist der 35-jährige

Porsche-Werksfahrer neuer DMSB-Athletenvertreter. Der MSa-Kolumnist wurde von Bundeskaderathleten im Rahmen eines Kadertrainings der dmsj (deutscher motorsport jugend) einstimmig gewählt. Bernhard will seine Motorsport Erfahrung an den Nachwuchs weitergeben. Gleichzeitig vertritt er die Interessen der Kader und Nationalmannschaften innerhalb des Verbandes sowie im DOSB (Deutscher Olympischer Sport Bund). «Ich möchte dafür kämpfen, dass unser Sport noch bekannter wird», so Bernhard.

»» **Slim Borgudd** Der schwedische Ex-F1-Pilot wird am Freitag (25.11.) 70 Jahre alt. 1981/1982 fuhr er insgesamt zehn GP für ATS und Tyrrell und holte einen WM-Punkt. Daneben war er Musiker - u.a. als Studiomusiker am Schlagzeug bei ABBA.

»» **Dale Jarrett** Am Samstag (26.11.) feiert der NASCAR-Cup-Champion von 1999 seinen 60. Geburtstag. Von 1984 bis 2008 bestritt er 668 Cup-Rennen und gewann davon 32 - u.a. dreimal das Daytona 500. ♦ CE/MBR



Aki Hintsa



Thomas Voigt



Timo Bernhard

## LESERBRIEFE

### Indiskutabel

#### Zum Formel-1-Grand-Prix von Brasilien, MSa 48/2016

Das beste Beispiel dafür, wie indiskutabel die Formel 1 mit ihren Rennleitern und Stewards ist, zeigte der GP von Brasilien. Auf der einen Seite gab es Strafen für leichtes Berühren der Autos, auf der anderen Seite ließ man ein Rennen bei Null-Sicht weiterlaufen, nur weil die Zuschauer brüllten. Sämtliche Schutzengel haben sich über der Strecke eingefunden, sonst hätte es womöglich Tote geben können, wie beim Räikkönen-Crash, der quer auf der Strecke stand.

Wie krank ist die Formel 1 eigentlich? Hat da noch irgendeiner einen gesunden Menschenverstand?

Michael Günther  
D-40667 Meerbusch

### Thronfolger

#### Zum MotoGP-Finale in Valencia, MSa 48/2016

Ich bewundere immer noch den Einsatz von Valentino

Rossi, obwohl er seinen Zenit schon etwas überschritten hat. Speziell die jüngeren Fahrer machen ihm das Leben inzwischen ganz schön schwer. Es gibt einige vielsprechende Talente und auch Eintagsfliegen (Jack Miller), die nach seinem Thron greifen. Es hat noch nie so viele verschiedene Sieger in einer Saison gegeben. Rossi und Dani Pedrosa sollten ihre Karrieren noch einmal überdenken und ihren Platz dem Nachwuchs überlassen.

Volker Heinrich  
D-32547 Bad Oeynhausen

#### Irgendwie veräppelt Zur MotoGP beim TV-Sender Eurosport

Ich kann den TV-Sender Eurosport 2 nicht empfangen und erwarte immer mit großer Freude die Wiederholungen der MotoGP-Rennen auf Eurosport 1. Bis dato war ich so weit zufrieden. Was aber am 31. Oktober 2016 abends ausgestrahlt wurde, konnte mich in keinster Weise zufriedenstellen. Alle drei Rennen (Mo-

toGP, Moto2, Moto3) waren dermaßen schlecht geschnitten, dass entscheidende Rennsituationen nicht nachvollzogen werden konnten. Zum Beispiel führte Brad Binder in der Moto3 - aber nach einer Reklame war von ihm an der Spitze nichts mehr zu sehen. Unglaublich war auch, dass von keinem Rennen das Endergebnis nachvollziehbar war. Irgendwann wurde einfach abgebrochen. Irgendwie kam man sich als Zuschauer veräppelt vor. Keine Ahnung was sich Eurosport dabei gedacht hat. Zum Glück gibt es die MSa, um dienstags die Rennen nachvollziehen zu können.  
Heiner Knabe  
D-65191 Wiesbaden

### KONTAKT

**MOTORSPORT aktuell**  
«Leserbriebe»  
70162 Stuttgart  
E-Mail: [m-sa-lesertribune@motorpresse.de](mailto:m-sa-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.motorsport-aktuell.com  
 rsa@motorpresse.de

**Redaktion:** Michael Bräutigam (Redakteur),  
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)

**Sonderkorrespondenten:**  
 Einar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,  
 Markus Lehmer, Imre Paulovits, Thomas Schiffner

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

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

**Kolumnisten:** Daniel Abt, Timo Bernhard,  
 Mike Rockenfeller

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

**Schlussredaktion:**  
 Schlussredaktion.de

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

**Redaktionelle Gesamtleitung:**  
 Ralph Alex, Jens Katemann  
 Stellvertreterin: Birgit Priemer

**Leitung Geschäftsbereich Automobil:**  
 Tim Rammis, Kai Feyerabend (Stv.)

**Gesamtanzeigeneleitung Automobil:**  
 Markus Fibberger

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

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

**Auftragsmanagement:**  
 Iris Eifrig  
 iefrig@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  
 ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit  
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem  
 Kioskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

**Abonentenservice:**  
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,  
 70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,  
 Telefax 07 11-182 25 50,  
 E-Mail: motorsportaktuell@dov.de  
 © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.  
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages  
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung,  
 ISSN 1421-8488



Gänsehautmomente: Videos zum Audi- und VW-Rückzug

**Ehre, wem Ehre gebührt** Es war ein gewohnt feuchtes Wochenende: Audi und Volkswagen verspritzten einmal mehr Sieger-Champagner. Aber am vergangenen Wochenende verdrückten Piloten und Verantwortliche sowie Fans auch Tränen. Tränen zum Abschied der erfolgreichen Hersteller in der Langstrecken- beziehungsweise Rallye-WM. Tribute-Videos tauchten im Internet einige auf in den vergangenen Tagen und Wochen. Zwei mit Gänsehaut-Potenzial hat MSA rausgeplückt. Viel Spaß – und vielleicht die eine oder andere Träne – beim Erinnern.

Youtube.com: Audi The greatest Le Mans manufacturer; WRC VW Polo (End Tribute)

TERMINE			
AUTOMOBIL			
25.11.	WTCR/Tourenwagen, Losail	WM	Q
26./27.11.	GP2/GP3, Abu Dhabi		UAE
27.11.	Formel 1, Abu Dhabi	WM	UAE
27.11.	Rallycross, Rosario	WM	RA
3./4.12.	Trophée Andros, Val Thorens		F
4.12.	Asian Le Mans Serie, Fuji		J
MOTORRAD			
25./26.11.	ADAC Supercross, Chemnitz		D

**MOTORSPORT IM TV**

**AUTOMOBIL**

**DIENSTAG, 22.11.**

19.15 Tourenwagen-WM, Rückblick auf Rennen 2016 (H/MAR/D/Zus.) **EUROSPORT 1**  
 19.55 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen (Zus.) **SPORT 1+**  
 20.20 Inside Grand Prix: Magazin zum bevorstehenden Formel-1-GP **MOTORS TV**  
 22.30 Langstrecken-WM, 6h Bahrain (BRN), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**

**MITTWOCH, 23.11.**

1.30, 10.55 Langstrecken-WM, 6h Bahrain (BRN), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**  
 19.05 Tourenwagen-WM, Rückblick auf Rennen 2016 (D/RUS/Zus.) **EUROSPORT 1**  
 22.30 FIA GT World Cup, Macau (MAC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**  
 22.35 NASCAR, Homestead/Florida (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**

**DONNERSTAG, 24.11.**

19.00 Tourenwagen-WM, Rückblick auf Rennen 2016 (P/RA/Zus.) **EUROSPORT 1**  
 20.15 Rallye-ÖM, Rallye Waldviertel (A), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**  
 22.10 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

**FREITAG, 25.11.**

9.55 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), 1. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**  
 11.30 Inside Grand Prix: Magazin zum bevorstehenden Formel-1-GP **MOTORS TV**  
 12.30 Tourenwagen-WM, Losail (Q), Qualifikation (live) **EUROSPORT 2**  
 13.30 PS – Formel 1 Inside: Magazin zum bevorstehenden Grand Prix **N-TV**  
 13.55 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), 2. Freies Training (live) **N-TV, ORF 1, SKY SPORT 1**  
 15.00 Tourenwagen-WM, Losail (Q), Qualifikation (Zus.) **EUROSPORT 1**  
 16.30 Formel 3, Macau-GP (MAC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**  
 19.15 Tourenwagen-WM, Losail (Q), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 1**  
 21.30 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), 1. und 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**  
 23.30 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

**SAMSTAG, 26.11.**

0.15 Rallye-ÖM, Rallye Waldviertel (A), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**  
 1.40, 11.30 Formel 3, Macau-GP (MAC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**  
 8.30 Tourenwagen-WM, Losail (Q), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**  
 9.30 PS – Formel 1 Inside: Magazin zum bevorstehenden Grand Prix **N-TV**  
 10.55 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), 3. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**  
 12.45 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), 3. Freies Training (Zus.) **RTL**  
 12.45 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), 3. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**  
 13.00 Formel-3-EM, Rückblick auf die Saison 2016 (Zus.) **MOTORS TV**

13.15 Langstrecken-WM, 6h Bahrain (BRN), Rennen (Zus.) **RTL**  
 13.25 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen (Zus.) **RTL**  
 13.45 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Qualifikation (live) **RTL, ORF 1**  
 13.50 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Qualifikation (live) **SKY SPORT 1**  
 14.00 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Qualifikation (live) **SRF 2**  
 15.35 GP2, Abu Dhabi (UAE), 1. Rennen (live) **SKY SPORT 1**  
 19.00 TCR International, Macau (MAC), Rennen (Zus.) **SPORT 1**  
 19.15, 22.00 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Qualifikation (W) **SKY SPORT 1**  
 19.50 TCR International, Macau (MAC), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**  
 20.55 NASCAR, Homestead/Florida (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

**SONNTAG, 27.11.**

11.15 GP2, Abu Dhabi (UAE), 2. Rennen (live) **SKY SPORT 1**  
 11.30 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen (Zus.) **ORF 1**  
 12.30 Formel E, Marrakesch (MAR), Rennen (Zus.) **ORF 1**  
 12.45 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Vorbereitete zum Rennen (live) **ORF 1**  
 13.00 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Vorbereitete zum Rennen (live) **RTL, SKY SPORT 1**  
 13.25 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Rennen (live) **ORF 1**  
 13.30 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Rennen (live) **SRF 2**  
 13.55 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Rennen (live) **SKY SPORT 1**  
 14.00 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Rennen (live) **RTL**  
 18.20 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Rennen (Zus.) **N-TV**  
 19.00 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**  
 19.30, 21.30 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Rennen (W) **SKY SPORT 1**  
 20.45 Formel-3-EM, Rückblick auf die Saison 2016 (Zus.) **MOTORS TV**

**MONTAG, 28.11.**

3.30 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Rennen (W) **ORF 1**  
 21.45 TCR International, Macau (MAC), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**

**MOTORRAD**

**DONNERSTAG, 24.11.**

21.15 Macau-Grand-Prix (MAC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

**FREITAG, 25.11.**

16.00 Macau-Grand-Prix (MAC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

**SAMSTAG, 26.11.**

23.15 Macau-Grand-Prix (MAC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

**DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL**

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Die nächsten Einsätze: 25. November bis 5. Dezember: Motor-Show 2016 in Essen.

Weitere Infos im Internet: [www.dskev.de](http://www.dskev.de)



**IM NÄCHSTEN HEFT/29.11.2016**

**AUTOMOBIL**  
 Formel 1: Finale in Abu Dhabi  
 Rallycross-WM: Argentinien  
**MOTORRAD**  
 MotoGP: Hintergrundstorys

# RECARO

## CARBON TRIFFT LEDER

Die limitierte Sportster CS „Performance Edition“ von RECARO



Sieht aus wie edelstes Carbon. Ist edelstes Leder. Mit dem einzigartigen Carbonleder an Kopfstütze und Seitenwangen zieht die neue RECARO Sportster CS „Performance Edition“ alle Blicke auf sich. Aber nicht nur damit: Weiße Kontrastnähte und leuchtend rote Lederbänder betonen die aufregend dynamischen Konturen. Tiefschwarzes Dinamica in der Rückenlehne unterstreicht die exklusive Optik. Reinrassige Sportlichkeit, erstklassige Ergonomie und beste Körperunterstützung inklusive.

Zu haben ist die schwarz-rot-coole Schönheit von RECARO nur in limitierter Auflage. Ab Dezember 2016 bei den RECARO Handelspartnern.



Sieger in der Kategorie „Sitze/Sportsitze“ der Leserwahl sport auto BEST BRAND 2016 (Ausgabe 11/16) und auto motor und sport BEST BRAND 2016 (Ausgabe 07/16). Sieger in der Kategorie „Sportsitze“ der Leserwahl MOTORSPORT aktuell BEST BRAND 2015 (Ausgabe 13/16). Herzlichen Dank für Ihre Wahl!

[www.recaro-automotive.com](http://www.recaro-automotive.com)