

MOTORSPORT aktuell

2,00 / Österreich €2,10 / Spanien, Italien €2,70 /
an. Inseln €2,80 / Benelux €2,30

MotoGP
**Dovizioso: Neunter
Sieger der Saison**

S. 24



Rallye-WM
**VW nach Ogier-Sieg auch
Team-Champion**

S. 17

Moto2
**Zarco nach Malaysia-
Sieg Weltmeister**

S. 28

Rallye/WEC/DTM
**Muss VW weitere
Programme streichen?**

S. 3

Superbike-WM
**Davies gewinnt, Rea
holt sich die Krone**

S. 32

Panorama
**Happy Birthday, Derek
Bell und Alan Jones**

ab S. 40

Vorteil für MOTORSPORT aktuell-Abonnenten:
**Montag auf dem iPad.
Dienstag in der Post.**

www.motorsport-aktuell.com

DAS WIRD KNAPP

Jeden
Dienstag
neu



Lewis Hamilton hält die WM-Entscheidung weiter offen. Mit seinem Sieg in Mexiko hat er den Rückstand auf

19 Zähler verkürzt. Doch der Brite braucht bei den noch ausstehenden zwei Grands Prix Schützenhilfe. Die scheint er

zu haben - in Form von Red Bull. Für Rosberg könnte die Mission WM-Titel noch ganz knapp werden. **ab S. 4**



LIEBE LESER!

Was hat in Wales den vierten Hersteller-Titel in Serie gewonnen – bravo, kann man da nur sagen! Leider stand der Gewinn dieses Titels am vergangenen Wochenende nicht so richtig im Zentrum. Zu groß ist die Unsicherheit, wie es mit dem Volkswagen-Konzern aufgrund des Abgasskandals weitergeht. Auch wir haben mögliche und bereits eingetretene Folgen nochmals beleuchtet (Seite 3) – und fragen uns: Ist das der Anfang vom Ende? Noch kein Ende ist in der FI-WM in Sicht. Lewis Hamilton hält die Entscheidung weiter offen, ist aber in den verbleibenden zwei Grands Prix auf Schützenhilfe angewiesen. Diese kann er durchaus kriegen. Vor allem Max Verstappen ist nach dem Mexiko-GP (ab Seite 4) mächtig angefressen. Er und sein Teamkollege Daniel Ricciardo haben die Mittel, Rosberg noch vom Thron zu stoßen. Und dann gibt es ja auch noch den Faktor Zuverlässigkeit. Was gäbe es Schöneres, als wenn die beiden Silberpfeile fast punktgleich zum Finale nach Abu Dhabi reisen würden? Vor allem in Zeiten, wo andere Motorsport-Programme infrage gestellt werden. In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Johann Zarco (F)
WO? Sepang (MAL)

WAS? Salto rückwärts zur vorzeitigen Titelverteidigung



WER? Fausto Gresini (I)
WO? Sepang (MAL)

WAS? Marco Simoncellis Ex-Teamchef legt zum Gedenken an den vor 5 Jahren in Malaysia tödlich verunglückten Piloten Blumen nieder



WER? Thierry Neuville (B)
WO? Rallye Wales (GB)

WAS? Mit schwerem Gerät gegen den walisischen Matsch: Damit die Startnummer lesbar bleibt, ist ständiges Kratzen angesagt

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- ! Volkswagen: Der Anfang vom Ende?; DTM/WTCC: Wackeln die Serien? S. 5
- ! FORMEL 1 Wie Hamilton auf Rosberg aufholte S. 4
- FORMEL 1 Die Karrieren der zwei Mexikaner S. 6
- FORMEL 1 Erste Probefahrten für nächstes Jahr S. 8
- FORMEL 1 Großes Interview mit Helmut Marko S. 10
- FORMEL 4 Wieder Titelpech für Mick Schumacher S. 14
- LANGSTRECKEN-WM Titelvergabe in Shanghai? S. 15
- ! RALLYE-WM Ogier sichert VW den vierten Titel S. 17

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- Motorrad-WM: So viel geplant wie fast nie zuvor; Superbike-WM: 2017 schon gestartet S. 23
- ! MOTOGP Dovizioso, der neunte Sieger der Saison S. 24
- ! MOTO2 Wie Zarco den ersten Matchball nutzte S. 28
- MOTO3 Sturzorgie sorgt für Fragezeichen S. 31
- ! SUPERBIKE-WM Davies siegt; Rea holt die Krone S. 32
- IDM SUPERBIKE Wilbers-BMW-Team verkleinert S. 35
- MOTOCROSS-WM Die große Saisonstatistik 2016 S. 37

PANORAMA

- ! AUTOMOBIL Zum 75. Geburtstag von Derek Bell S. 40
- AUTOMOBIL Rückspiegel: Highlights im November S. 42
- ! AUTOMOBIL Zum 70. Geburtstag von Alan Jones S. 44
- BOXENGEFLÜSTER Achtung Fahrerlager; Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 46
- IMPRESSUM S. 47
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 47

! = 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**

Volkswagen-Konzern

Das große Zittern

Von REINER KUHN und ARNO WESTER

Wegen der Folgen des Abgasskandals tritt der Volkswagen-Konzern vehement auf die Kostenbremse. Davon betroffen sind auch zahlreiche Motorsport-Engagements. Der nun bestätigte Ausstieg von Audi aus der Langstrecken-WM (WEC) könnte nur der Anfang einer Zäsur sein.

Ein Déjà-vu gibt es bei den Wolfsburger Rallye-Weltmeistern von VW, die vergangenen Sonntag bei der Wales Rally den vierten Hersteller-Titel in Folge einfuhren und die damit seit dem WM-Comeback Anfang 2013 alle zwölf vergebenen Trophäen einheimsten. Denn schon im Vorjahr wurde die Jubelfeier über den WM-Erfolg von der Zukunftsangst im VW-Team getrübt (siehe MSA 44/2015). Doch trotz der angespannten Lage und den damit notwendig gewordenen Sparmaßnahmen ging damals der Vorstandsdaumen zur Fortsetzung des erfolgreichen Auftritts in der weltweiten Driftliga – direkt vor der Rallye Großbritannien – nach oben. Diesmal scheinen die rund 200 Mitarbeiter von Volkswagen Motorsport länger zittern zu müssen. Verständlich bei den enormen finanziellen Belastungen, die auf den VW-Konzern zukommen. Seit vergangener Woche stehen bereits mindestens 15,5 Milliarden Euro an Strafzahlungen fest.

Kommt WRC-Präsentation?

Trotz der geschätzten 70 Millionen Euro, die VW das Rallye-WM-Engagement kostet, mag



Rallye-WM: Muss Volkswagen trotz Dauertiteln nach der Saison 2017 die Brocken zusammenpacken?

ein sofortiger Ausstieg wenig Sinn machen (siehe «Nachgehakt» mit VW-Entwicklungsvorstand Frank Welsch auf S. 18). Denn mit Weltmarktführer Toyota betritt der wichtigste Wettbewerber jene Bühne, auf der VW derzeit fast konkurrenzlos dominiert. Gewissheit dürfte es aber schon bald geben: Werden dieser Tage die Einladungen für die auf den 7. Dezember terminierte Präsentation des fertig entwickelten World Rally Cars der dritten Generation verschickt, ist eine weitere WM-Saison wohl gesichert. Allerdings wird spätestens im Herbst 2017 das große Zittern, auch bei weiteren Konzernmarken, erneut einsetzen.

Bei Audi war der WEC-Ausstieg absehbar. MSA hatte dieses Szenario schon exakt vor einem Jahr prognostiziert – und war dafür kritisiert worden! Acht Tage vor der offiziellen Audi-Verkündung in der vergangenen Woche lag MSA ebenfalls richtig mit der Ein-

schätzung, dass das WEC-Engagement der VW-Tochter schon nach der laufenden Saison beendet werden könnte.

WEC: Audi nein, Porsche ja

Für alle, die es immer noch nicht begriffen haben, erklärte Rupert Stadler, der Vorstandsvorsitzende der Audi AG, den künftigen Rennsport-Kurs in einer offiziellen Pressemitteilung unmissverständlich: «Das Rennen um die Zukunft tragen wir elektrisch aus!» Wenn die Serienautos mehr und mehr elektrisch würden, müssten die Rennwagen als technologische Speerspitze dies «erst recht sein».

Der von Audi schon Anfang September dieses Jahres schrittweise angekündigte Einstieg in die erste rein elektrische Rennserie war der Vorboten für den WEC-Ausstieg und passt laut Stadler perfekt zur Strategie, «ab 2018 im Jahrestakt rein Batterie-elektrische Modelle anzubieten.» Auf dem

Weg zu einem vollen Werks-einsatz steigt Audi nun aktiv in die technische Entwicklung ein und intensiviert damit die bereits bestehende Partnerschaft mit dem Team Abt Schaeffler Audi Sport.

Welche Möglichkeiten man jedem einzelnen der rund 300 Mitarbeiter von Audi Sport angeboten hat, auch weiterhin für die «Herren der vier Ringe» zu arbeiten, und wie die Zukunft des erfolgreichen Audi Sport Teams Joest sowie der sechs Werkspiloten ausschaut, war bei Redaktionsschluss nicht bekannt. Möglich, dass der ein oder andere Fahrer demnächst für Porsche in einem dritten 919 Hybrid Gas gibt. Das werde nachhaltig betrachtet und bewertet, heißt es auf MSA-Anfrage in Stuttgart.

Porsche bedauert den Verlust «dieses großen Wettbewerbers ganz außerordentlich». Ein LMP1-Rückzug sei aber kein Thema. Im Gegenteil: «Für Porsche gilt weiterhin das

Commitment des Vorstandes. Wir werden wie geplant die gesamte Saison 2017 in der WEC bestreiten. Schon die aus dem bisherigen Engagement gewonnenen Erkenntnisse und Innovationen für die Serie sind immens. Und wir sprechen hier nicht ausschließlich von der WEC, sondern auch insbesondere von Le Mans. Das 24h-Rennen ist ein Juwel im weltweiten Rennengeschehen, zu dem Porsche eine einzigartige Verbindung hat.»

Kritische WEC-Entwicklung

Kritisch sieht Porsche dagegen die Entwicklung in der WEC. Nur vier Fahrzeuge in der LMP1-«Königsklasse» seien nicht ideal: «Da muss eine gemeinsame Bewertung der Situation mit der WEC und dem ACO (Le-Mans-Veranstalter, d. Red.) erfolgen.» Dies würde in den nächsten Tagen sein.

WEC-Promotor Gerard Neveu macht es sich definitiv zu einfach, wenn er meint: «Ein Hersteller geht, andere (wie bzw. BMW, d. Red.) werden kommen.» Ob sich die von ihm gemeinten Autobauer wie Audi 18 Jahre in Folge (!) in Le Mans engagieren, darf bezweifelt werden. Die auch von Audi immer wieder hervorgehobene, innovative Technologie kostet viel, zu viel Geld. Nach MSA-Informationen verschlingt allein das WEC-Engagement von Audi rund 400 Millionen Euro jährlich!

Die Verantwortlichen der WEC müssen bezüglich der Kostenexplosion schnellstens die Reißleine ziehen, sonst ist Audi nicht der letzte Hersteller, der aus der WEC aussteigt, bevor ein neuer LMP1-Interessent vor der Tür steht. ♦

DTM/WTCC

«Class One»: Wackeln beide Serien?

Seit Bekanntwerden der Zukunftspläne von DTM-Chef Hans Werner Aufrecht (siehe letzte Ausgabe) machen sich nicht nur Fans, sondern auch viele Menschen, die in Europas populärster Tourenwagen-Serie ihr Geld verdienen, Sorgen um die Zukunft der DTM.

Fakt ist: Die Vorstände der drei deutschen Premiumhersteller Audi, BMW und Mercedes-

Benz haben sich im September 2015 auf der IAA gemeinsam darauf verständigt, dass sich ihre Marken bis einschließlich 2018 in der DTM engagieren.

Interessant ist in diesem Zusammenhang aber, dass die im Mai vergangenen Jahres vom sogenannten «Class One» Steering Committee abgesegnete Einführung des für 2017 geplanten Einsatzes eines rund 600 PS starken Vierzylinder-Turbo-Motors mit zwei Litern Hubraum aus Kostengründen auf

2019 verschoben wurde. Und zwar genau von jenen Vorständen und ebenfalls auf der IAA.

Dass die eine Entscheidung (dass die Zukunft der DTM bis einschließlich 2018 gesichert ist) nicht zu der angekündigten Verschiebung (bis 2019) des Turbomotors passt, liegt klar auf der Hand. Die Frage ist nur: Was stimmt und was eben nicht? Bestenfalls ist daraus abzuleiten, dass es die DTM auch 2019 und vielleicht sogar darüber hinaus geben wird.

Andererseits könnte das von vielen kolportierte Ende der DTM gleichbedeutend mit der Premiere einer von «HWA» geplanten neuen Rennserie sein – und eben nicht das schon prognostizierte Aus der Tourenwagen-WM bedeuten. Bei zwei Treffen Montag und Dienstag letzte Woche in Paris, an denen nach MSA-Informationen Verantwortliche der WTCC am Tisch saßen, war davon jedenfalls keine Rede. ♦ AW



Aufrecht: Neue Serie geplant?

GP Mexiko - Mercedes/Ferrari

Wer hilft Hamilton?



Hamilton wird zum 51. Mal als Sieger eines F1-GP abgewunken. Doch Gewinnen allein bringt nichts - er braucht Schützenhilfe

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Mercedes hat in Mexiko den zweiten Doppelsieg innerhalb einer Woche gefeiert. Wie schon in Austin triumphierte Lewis Hamilton vor Nico Rosberg. Und hat somit den Rückstand auf 19 Punkte eingedampft. Zu reden gab nach dem Rennen aber nicht unbedingt die Mercedes-Dominanz. Im Fokus des Interesses stand Ferrari-Pilot Sebastian Vettel.

Der WM-Kampf zwischen den beiden Silberpfeil-Piloten hat sich in Mexiko weiter zugespitzt. Mit seinem achten Saisonsieg konnte Lewis Hamilton die Lücke zu Nico Rosberg um 7 Zähler verkleinern. Zwei Rennen vor Schluss sind die beiden damit nur noch durch 19 Punkte getrennt. Ein weiterer zweiter und ein dritter Platz in Brasilien und Abu Dhabi würden Rosberg zum Titel reichen.

Der Sieg in Mexiko war für den Deutschen schon nach der ersten Runde außer Reichweite. Hamilton gewann den Start und verteidigte die Führung auch in der ersten Kurve. Der Weltmeister verbremste sich zwar

kurz, doch ein Ausweichmanöver über die Wiese hielt ihn in Front. Danach ging es nur noch darum, die Reifen in Schuss zu halten und die Einstopp-Strategie über die Runden zu bringen.

Rosberg lief während des Rennens zweimal kurz Gefahr, den zweiten Platz zu verlieren. In Kurve 1 musste er sich gegen die Attacke von Max Verstappen verteidigen. Der Red-Bull-Pilot schubste den Mercedes neben die Strecke. Doch Rosberg hielt seine Nase mit einem Abkürzmanöver in Kurve 2 vorne. Die FIA-Stewards untersuchten die Szene, sprachen aber keine Strafe aus. Rosberg hatte zwar abgekürzt, war aber nicht freiwillig neben der Piste unterwegs.

Kamikaze und Harakiri

In Runde 50 versuchte es Verstappen in Kurve 4 erneut. Durch überrundete Autos war der Holländer ganz nah an Rosberg herangekommen. Doch das Ausbremsmanöver mit der Brechstange misslang.

Was danach an der Spitze passierte, ist rasch erzählt: Hamilton fuhr zu seinem 51. GP-Sieg und hat damit Alain Prost eingeholt, was ihn emotional nicht besonders zu berühren schien. Rosberg, der am Mittwoch in

München zum «ADAC Fahrer des Jahres» gewählt wurde, fuhr P2 nach Hause - mit dem verschmutzten Blick auf die Meisterschale. Nach dem Rennen meinte er: «Am Start dachte ich, dass ich eine gute Chance gegen Lewis habe, weil er durch die Wiese musste. Doch dann bin ich durch eine Kamikaze-Aktion angerempelt worden. Da habe ich gedacht: Über die Wiese ist es kein schlechter Weg und habe auch abgekürzt. Der zweite Angriff von Max war auch ein bisschen Harakiri. Das waren ein paar heiße Duelle. Aber es hat Spaß gemacht.»

Hinter den Silbernen brannte der Baum. Verstappen geriet in

die Fänge von Vettel. Der Heppenheimer hatte mit guten Zeiten lange auf dem ersten Reifensatz ausgehalten. Dadurch hatte er im Finale die frischeren Gummis als der Red-Bull-Pilot. Unter Druck von Vettel musste Max nach einem Verbremser in Kurve 1 durch die Wiese. Nur das Abkürzen blieb er vorn.

Eigentlich hätte der Youngster den Platz sofort hergeben müssen, doch Verstappen dachte gar nicht daran. Eine Fünf-Sekunden-Strafe durch die Stewards korrigierte die Reihenfolge erst nach der Zieldurchfahrt. Vettel landete aber nur so lange auf dem Podium, bis auch er nachträglich eine

10-sek-Strafe kassierte. Ausgerechnet wegen eines «Verstappen-Manövers» gegen Ricciardo, der so Platz 3 erbt.

Vettel nach dem Rennen: «Er hat einen Fehler gemacht. Ich dachte, es war klar, dass er den Platz hergeben muss. Er wurde über Funk ja auch dazu aufgefordert. Doch das hat ihn nicht interessiert. Ich war sehr geladen. Durch die Aktion von Max bin ich in die Fänge von Daniel geraten. Und der ist ja bekanntlich sehr angriffslustig und hatte am Ende die besseren Reifen.» Fakt ist: Red-Bull-Berater Helmut Marko schnaubte nach dem GP vor Wut: «Wenn Max für die Aktion eine Strafe bekommt, dann muss Lewis auch eine bekommen.»

Vorausgesetzt, das Auto hält

Zurück zur WM-Entscheidung. In zehn Tagen hat Rosberg den zweiten Matchball. Ein Sieg - und alles wäre geritzt. Reitet Hamilton jedoch weiter auf seiner Erfolgswelle, wird Rosberg bis Abu Dhabi warten müssen. Das ist nicht unangenehm. Aber es gibt sicher leichtere Aufgaben. Hamilton hat bewiesen: Wenn es nichts mehr zu verlieren gibt, ist er der Schnellere der beiden - vorausgesetzt, das Auto hält. ♦



Hamilton und Mechaniker: Man soll die Feste feiern, wie sie fallen



Mit geballter Faust: Sieger Hamilton nach der Zieldurchfahrt



Hamilton vs. Rosberg: Und wieder war der Start entscheidend



Wie gewonnen, so zerronnen: Doch-Nicht-Podiumsfahrer Vettel

Red Bull

Ärger mit Vettel

Von ELMAR BRÜMMER

Je näher das Saisonende kommt, desto näher kommt Red Bull an Mercedes heran. Beim Großen Preis von Mexiko sogar im Wortsinn. Ein Vorbote für die Zeit nach dem Reglementwechsel 2017? Es sieht so aus, als würde das Team aus Milton Keynes schon dafür proben, die Siegerepfeile richtig zu ärgern. Und Max Verstappen tut scheinbar alles, um seinen Ruf als Pisten-schreck zu zementieren. Dass er damit das Titelrennen entscheidend beeinflussen kann, ist dem Niederländer offenbar schnurz.

Wie sehr ihn die Fünf-Sekunden-Strafe nach dem Abkürzungs-Manöver gegen Sebastian Vettel in der Schlussphase des Rennens und der Absturz vom dritten auf den vierten Platz hinter seinen Teamkollegen Daniel Ricciardo tatsächlich schmerzt, bleibt abzuwarten. Dass er sich einmal mehr kräftig mit dem Establishment angelegt hat und die übelsten Schimpfwörter und Fingerzeige aus Vettel herausgeholt hat, könnte der 19-Jährige auch als weitere Ehrbezeugung verstehen. Allerdings: Bei aller Unterhaltung für die Fans tut er sich mit seinem Verhalten auf Dauer wohl keinen Gefallen. Die Red-Bull-Führungsspitze, die ihm nach außen den Rücken freihält, wird ihm intern auch mal die Meinung sagen. Oder war die Entwürdigung, vor laufenden Kameras aus dem Raum hinter dem Podium hinauskom-

plimentiert worden zu sein, doch lehrreich? Scheinbar nicht. «Sebastian hat vor niemand Respekt. Im Augenblick ist er ein sehr frustrierter Typ, er sollte zurück in den Kindergarten gehen oder sich eine andere Ausdrucksweise zulegen», provozierte Verstappen nach dem Rennen weiter. «Und wie er Daniels Angriff pariert hat, war einfach lächerlich.»

Vielleicht das stärkste Duo

Ricciardo steht häufiger im Schatten des schillernden Juniors, doch der Australier überzeugt durch eine höchst professionelle, harte, aber faire Fahrweise. Das zeigte sich in der 22. Runde, als er den schnelleren Teamkollegen durch-

«Sebastian soll zurück in den Kindergarten.»



MAX VERSTAPPEN

ließ, und am Ende in einem Duell höchster Rennfahrer Kunst mit Vettel, als er eine Kollision gerade noch vermeiden konnte. Das brachte den Aussie auf die Palme: «Sebastian hat es nicht verdient, lächelnd auf dem Podium zu stehen. Er hat beim Bremsen einfach die Tür zugemacht.» Ricciardo ist von allen Fahrern derjenige, der in dieser Saison mit den größten Schritt hin zu einem kommenden Champion gemacht hat. Selbst

mit einem Auto, das in der dünnen Luft nicht optimal ausbalanciert war, holte er durch kluge Strategie und Fahrweise das meiste heraus.

Die Red-Bull-Fahrerpaarung ist der Garant für die besten Aussichten, Zweiter vor Ferrari in der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft zu werden, und Hoffnung für den großen Angriff im kommenden Jahr ist vor allem die Fahrerpaarung. Nachdem sich Ricciardo und Verstappen jetzt ein halbes Jahr aneinander gewöhnt haben, treiben sie sich und das Team zu neuen Höhen. Es ist das gleiche Prinzip wie bei Mercedes, und Red Bull hat in der aktuellen Rangliste sicher das zweitbeste Fahrerduo. Auf lange Sicht gesehen vielleicht sogar das stärkste.

Da ist der laute Verstappen und der nicht minder fröhliche, aber etwas überlegere Ricciardo – eine perfekte Ergänzung. Frechheit siegt? Jeder Erfolg bereitet den beiden die bische Freude, und beide wissen, dass ihre große Zeit noch kommt. Immer volles Risiko, immer volle Provokation – das Grundmotto der Konzernmutter wird von Ricciardo und Verstappen gelebt. Vom gestrauchelten Team zum gefährlichen Underdog mit Aufstiegschancen im nächsten Jahr. Dazulernen gehört zu diesem Prozess, bei Verstappen ist es vorrangig der Umgang mit dem eigenen Ehrgeiz und den Emotionen. «Max muss die richtige Balance zwischen Attacke und Abwarten finden», wusste sein Ziehvater Helmut Marko schon vor dem drittletzten GP. Er wurde bestätigt. ♦

KOMMENTAR

Showbiz ja - aber zu welchem Preis?



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Es ist nicht das erste – und wahrscheinlich auch nicht das letzte Mal. Formel-1-Chef Bernie Ecclestone ist im Rahmen des Mexiko-GP wieder mal gründlich übers Ziel hinausgeschossen. Der 86-Jährige meinte, dass man bei Unfällen in Zukunft ruhig etwas theatralischer vorgehen darf. Man sollte eine große Plane zur Abdeckung nehmen, den Fahrer in jedem Fall ins Krankenhaus bringen und dann Stunden später Entwarnung geben. «Ein bisschen

Showbiz», nennt Ecclestone das, «die Leute lieben es», glaubt er. Ja, Showbiz ist gut. Und die Formel 1 ist Unterhaltung. Aber um welchen Preis? Ecclestones Aussagen machen deutlich, wie kopflos die Formel 1 in den vergangenen Jahren geworden ist. Mehr Theatralik bei Unfällen, um die Formel 1 spannender zu machen? Um mehr Leute an die Strecke zu locken? Was für ein kompletter Blödsinn. Was für ein hirnloses Geschwätz! Ob es unter den neuen Besitzern besser wird? Man kann es nur hoffen.



Wird auch in Brasilien und Abu Dhabi in den Titelkampf eingreifen wollen: Red-Bull-Pilot Verstappen

MOMENT MAL!

Die Formel Trump

Wenn Lewis Hamilton in seiner Wahlheimat USA die Wahl hätte, dann würde er Hillary Clinton wählen. Aber vermutlich auch nur, weil er gegen Donald Trump ist: «Seit er im Rennen ist, hat sich der Blick auf das Land verändert. Mir scheint es, dass er für Amerika nicht gut wäre...» Doch wo die Formel 1 gerade vom Management her amerikanisiert werden soll: Was wäre eigentlich, wenn Donald Trump mitmischen würde? Man müsste, ähnlich wie alle vernünftigen US-Bürger, das Schlimmste befürchten. Umgehend würde ein Zehn-Punkte-Programm in Kraft treten.

Erstens: Dem Beinamen «Königsklasse» entsprechend dürften nur noch goldene Rennwagen mitfahren (Pech für die Silberpfeile).

Zweitens: Die Formel 1 wird in «Formel Donald» umbenannt. Wer künftig von Micky-Maus-Rennen spricht, wird umgehend verklagt.

Drittens: Als Oberbefehlshaber streicht Trump alle PKs. Fahrer, Teams und Medien bekommen einen morgendlichen Twitter-Appell. Bei Öffnung der Tore des Fahrerlagers wird «Lobet den Herrn» über die Lautsprecher gespielt.

Viertens: Das Rennen in Mexiko muss gestrichen werden, weil niemand über die Mauer kommt, die Trump an der texanischen Grenze errichtet hat.

Fünftens: Sämtlichen Staaten, deren Oberhäupter Trump im Vorfeld der Wahl kritisiert haben, wird der Grand Prix ebenfalls entzogen. Stattdessen werden künftig 14 der 21 Rennen im befreundeten Putin-Land ausgetragen. Der Große Preis der USA wird auf Trumps Anwesen in Palm Beach gefahren. Die Startzeit richtet sich danach, wann der Privatfriseur mit dem Haare-Legen fertig ist.

Sechstens: Unter «Frauenbewegung» versteht Trump die Rekordrunden des weiblichen Personals beim Abräumen im Paddock-Club. Jede Beschäftigte muss eine Enthaltungs-Erklärung unterzeichnen, wie das - bisher aus anderen Gründen - an den Strecken so üblich war.

Siebtens: Sämtliche Rennfahreranzüge müssen von seiner Tochter Ivanka geschneidert werden. Über Geschmack wird nicht gestritten. Statt dem Hinweis auf die Blutgruppe ist ein goldenes «D» eingestickt, auf dem Rücken, auf der Brust und auf den Ärmeln. Bei ihrem guten Ruf kann die Rennserie getrost auf andere Sponsoren verzichten (es gibt auch keine mehr).

Achtens: Hermann Tilke hat einen Mammut-Job zu erledigen. Sämtliche Rennstrecken müssen nach einem Schema umgebaut werden, dass sich der neue Präsident der Vereinigten Renn-Nationen einprägen kann: Ein eiförmiger Kreisverkehr, dem Oval Office in Washington nachempfunden. Neuntens: Bernie Ecclestone ist ein Mann nach Trumps Geschmack. Deshalb macht er ihn zu seinem persönlichen Sprecher. Empfohlen hat sich Ecclestone durch die Idee, mehr Mauern an den Kurven zu bauen und durch sein ganz besonderes Demokratieverständnis.

Zehntens: Die Sicherheitskampagne des entmachteten FIA-Präsidenten Jean Todt («There is only one Mr. President!») wird abgesetzt. Für Sicherheit soll nur noch der Secret Service sorgen.

Und was wäre, wenn Hillary Clinton in die Formel 1 einziehen würde? Schwer zu sagen, weil uns ihre privaten E-Mails dazu noch nicht vorliegen. Aber die Renn-Welt wäre mit Sicherheit ein besserer Platz, wenn es die Formel Trump niemals geben würde.



Elmar Brümmer

Sergio Pérez und Esteban Gutiérrez

Mechiko, Mechiko

Von ELMAR BRÜMMER

Der GP von Mexiko ist ein Volksfest. Mittendrin zwei einheimische Fahrer. Doch deren Karrieren verlaufen sehr unterschiedlich. Während Sergio Pérez die Weichen längst (in Richtung Ferrari) gestellt hat, ist Esteban Gutiérrez irgendwie «lost».

Nirgendwo wird die Formel 1 leidenschaftlicher zelebriert - sorry, liebe Italiener - als in Mexiko. Das mag mit dem großen Nachholbedarf zu tun haben oder mit dem außerhalb des Autódromo Hermanos Rodríguez stets zäh fließenden Verkehr. Aber eigentlich ist es auch völlig egal, warum die Besucherzahl und die Begeisterung der Menschen in der PS-Arena der Maßstab für die motorsportliche Unterhaltungs-Branche sind. Man nehme allein die

letzte Runde der ersten Qualifikations-Viertelstunde von Esteban Gutiérrez. Wie häufig kann man in 1:21:401 Minuten wohl «Mechiko! Mechiko!» ins Kommentatoren-Mikrofon brüllen? Unzählige Male! Allein, es hat den Haas-Ferrari nicht schnell genug gemacht für Q2, was in ein langgezogenes „Ooooooooooooooooooooooooooooo“ mündete.

Formel-1-Spannung mit einfachen Mitteln, ganz ohne Mystik. Und selbst der Patriotismus kommt auf eine spielerische Art daher. Sicherlich mit ein Grund, warum sich die gesamte GP-Gemeinde auf 2300 Metern Höhe so wohlfühlt: Es handelt sich tatsächlich um die Fiesta, die in der Millionen-Metropole auf großflächigen Plakaten angekündigt wird. Im vergangenen Jahr wurde das Rennen als die beste Station auf der Formel-1-Tour ausgezeichnet. Mittlerweile tragen drei Bot-

schafter den guten Ruf in die Welt - McLaren-Urgestein Jo Ramirez, Ex-CART-Pilot Adrian Fernandez und neuerdings auch der zweifache Champion Emerson Fittipaldi, obwohl der Brasilianer ist: «Aber ich fühle mich hier zu Hause, es ist wie in São Paulo.» Méxiko mágico.

Beide bei Sauber angefangen

Natürlich tun Lokalhelden immer besonders gut, und man fragt sich, warum das nur in Deutschland nicht so publikumsfördernd funktioniert. Die mexikanische Renn-Nation sieht in Sergio Pérez den strahlenden Helden und in Esteban Gutiérrez den Schattenmann. Der perfekte Kontrast - jedenfalls, solange noch zwei Mexikaner am Start sind. Denn die Karrieren der beiden aus der Escudería Telmex stammenden Talente, beide beim Schweizer Sauber-Rennstall ausgebildet,

AUS DEM FAHRERLAGER

Von MICHAEL SCHMIDT



Verstappen: Richtig gruselig

Lewis Hamilton bringt abwechselnd Tennis-Stars an die Strecke. Letzte Woche in Austin Venus Williams, jetzt in Mexiko ihre Schwester Serena. Der Weltmeister hatte die Zeit zwischen den Rennen ganz brav bei Freunden in Tennessee verbracht.

Bernie Ecclestone feierte seinen 86. Geburtstag ohne Trommelwirbel. Bei Red Bull gab es eine Torte für den Jubilar. Bernie hat es so geschmeckt, dass er den Koch rufen ließ. Der wurde von Toro Rosso eilig herbeigebracht. Zu Ehren von Ecclestone wurde der FOM-Pavillon umgetauft. Über dem Eingang stand nicht mehr «FOM», sondern «Mr. E».

Martin Brundle zog angesichts der starken letzten Runden von Fernando Alonso in den letzten Turns von Austin einen originellen Vergleich: «Alonso ist für mich wie ein

Fuchs in einem Hühnerstall. Und du kannst sicher sein, dass er keines der Hühner am Leben lässt.»

Sebastian Vettel bezeichnete Fernando Alonso während des zweiten Trainings am Funk als «Idiot». Der Spanier hatte nicht schnell genug Platz gemacht. Hinterher entschuldigte sich Vettel: «Der Verkehr auf der Strecke war wirklich schlimm heute. Ich fühlte mich wie in der Rushhour in der Stadt.» Alonso konterte: «Ich habe das gehört, mache aber keine große Sache daraus. Er befindet sich gerade in einer sehr frustrierenden Phase seiner Karriere bei Ferrari.»

Es war die kurioseste Frage bei einer FIA-Pressekonferenz seit langer Zeit. Der mexikanische Reporter Enrique Gutiérrez wollte von Sergio Pérez wissen: «Wie denkst du über den Tod?» Pérez stutzte zuerst, antwortete dann aber brav: «Nette Frage. Es ist ein Punkt in deinem Leben, an dem du am liebsten nie ankommen würdest, aber leider irgendwann ankommen musst.» Dann erklärte er dem Publikum, warum die Frage gar nicht so abwegig war: «Wir feiern hier in Mexiko am Sonntag das Fest der Toten. Da wird viel über den Tod geredet.»

Daniel Ricciardo und Max Verstappen liefen mit aufgeschminkten Totenköpfen durch das Fahrerlager. Das Make-up dauerte jeweils eine Stunde. Frage an Malaysia-Sieger Ricciardo: Bekommt Teamchef Christian Horner das gleiche Outfit verpasst? Ricciardo grinst zurück: «Ich glaube, er hat abgelehnt.»

Es ist ein offenes Geheimnis, dass McLaren-Chef Ron Dennis Ende des Jahres von seinen Partnern Mansour Ojeh und der Bahrain Mumtalakat in



Brown: Dennis-Nachfolger?

die Wüste geschickt wird. Dennis dementiert trotzdem heftig. Einem englischen TV-Sender sagte er kürzlich: «Den Zeitpunkt meines Rücktritts bestimme ich.» Als Nachfolger wird Zak Brown gehandelt, der auch schon mal als neuer Bernie Ecclestone die Runde machte.



Im Pace-Car saß er schon: US-Präsidentschaftskandidat Trump

- Oooooooooooooo!

gehen wie eine Schere auseinander.

Pérez, das hatte man auch in Hinwil schnell erkannt, war ein Rohdiamant. Ein paar Jahre später und um ein missglücktes McLaren-Abenteuer reicher, ist er das immer noch. Bei Force India scheint er jenes Maß an Freiheit zu bekommen, das seinem Habitus entspricht. Er weiß natürlich, welche Finanzkraft hinter ihm steckt, aber er hat eben auch auf der Piste gezeigt, dass seine Kampfkraft ein durchschnittlich gutes Auto noch einen ganzen Tick besser machen kann. Pérez sieht sich auch als eine Art Entwicklungshelfer für den Motorsport in seiner Heimat: «Die Formel 1 wächst stetig in Mexiko, und das macht mich sehr stolz.»

Für Gutiérrez war es der erste Auftritt in einem Rennwagen vor der großen Kulisse, im Vorjahr war er nur als Ferrari-

Ersatzpilot in der Boxengarage. Eine Rolle, in die er schneller wieder zurückfallen könnte, als ihm lieb ist. Weshalb er es als «Ehre» bezeichnet, dass er das Rennwochenende mit seinen Unterstützern feiern kann. In der Tat hatten viele Fans zweigeteilte Fahnen und Plakate dabei, auf denen neben «Checo» auch «Guti» zu lesen stand. Trotz der allgegenwärtigen Partystimmung legte der 25-Jährige häufig eine angespannte Miene an den Tag, er war auch immer wieder im Gespräch mit Ferrari-Teamchef Maurizio Arrivabene zu sehen. Zukunftsaussichten also eher bewölkt, was allerdings für beide Gesprächsteilnehmer gilt.

Nasr, Ocon, Palmer, Wehrlein?

Ganz im Gegensatz zu denen von Pérez. Nach dem (überstürzten) Aufbruch von Nico Hülkenberg zum Werksteam

von Renault scheint der 26-Jährige umso mehr überzeugt, mit seinem Verbleib bei Force India die richtige Wahl getroffen zu haben. Er fühlt sich in dem Auto wohl, er sieht auch für 2017 Mercedes als den überlegenen Motor an, er hat die für sein Ego besonders wichtige Nummer-Eins-Rolle für sich reklamiert, egal welcher Teamkollege dann neben ihm Platz nehmen wird. Und er hat sich vor allem die Option offengelassen, dass er bei einigermaßen ansprechenden Leistungen einer der Kandidaten für den Ferrari-Sitz in der Saison 2018 sein wird: «Ich hätte mich bei einem Wechsel in diesem Jahr nur verschlechtern können. Wenn es eine neue Rennwagen-Generation gibt, findet man eher die nötige Stabilität, wenn man bleibt, wo man ist und mit Leuten arbeitet, die man kennt.» Klingt vernünftig und nachvoll-

ziehbar, warum er Renault, wo er der favorisierte Kandidat war, einen Korb gegeben hat.

Wer bei Force India andockt, könnte schon am Rande des GP von Brasilien entschieden werden. Die Sponsorenritter Felipe Nasr und Jolyon Palmer gehören ebenso wie die Mercedes-Junioren Pascal Wehrlein und Esteban Ocon zu dem engeren Kreis, den Teammanager Robert Fearnley dem Force-India-Machthaber Vijay Mallya zur Auswahl vorstellen wird.

Für Pérez aber bleibt Hülkenberg der Maßstab: «Das war definitiv der stärkste Teamkollege, den ich bisher in der F1 hatte. Er wird schwer zu ersetzen sein. Wir beide sind uns sehr ähnlich auf der Strecke, davon hat natürlich auch das Team profitiert. Wir haben uns gut ergänzt. Ich gebe auch gern zu, dass ich viel von Nico gelernt habe.» Pérez befindet sich tatsächlich noch in einer vielversprechenden Entwicklungsphase, er brauchte offenbar nur die Zeit von 112 Grand-Prix-Teilnahmen, um seine Ambitionen zu schärfen.

Rückschritt verhindern

Für Gutiérrez kann hingegen nach nicht ganz 60 Rennen und drei Formel-1-Jahren schon alles vorbei sein. Nachdem sich Gene Haas und Günther Steiner nicht wirklich positiv in Sachen Weiterverpflichtung geäußert haben, setzt sich der Rennfahrer aus Nuevo León selbst eine Deadline – er will nicht bis zum Saisonende warten, so wie es der Haas-Rennstall gerne hätte. «Ich habe zum Glück noch andere Optionen», sagt er trotzig, «und die werde ich jetzt in Erwägung ziehen. Es muss schnell eine Entscheidung fallen, denn ich kann nicht riskieren, am Saisonende plötzlich zwischen allen Stühlen zu sitzen.»

Mit seinem ersten Punktgewinn in diesem Jahr könnte Esteban Gutiérrez seinen Marktwert, der ansonsten aus den üblichen Sponsoren-Millionen besteht, sicher verbessern. Mit Galgenhumor fragte er in Richtung Pérez: «Kannst du bei Force India nicht einen Landsmann als Teamkollegen gut gebrauchen...?»

Den gibt es in Silverstone tatsächlich schon, allerdings heißt er Alfonso Celis jr. und ist Testfahrer aus betuchtem Hause. Der 20-Jährige fährt beim Saisonfinale seinen sechsten Freitagseinsatz. Aber genau diese Rolle will Gutiérrez verhindern, es wäre eine gewaltige Rückschritt. ♦

NACHRICHTEN

Große Sorge um Frank Williams

Williams Sorge um Frank Williams. Der Rollstuhlgeneral war seit dem GP Italien nicht mehr an der Rennstrecke. Jetzt kam heraus: Der einsame Frank erholt sich nur langsam von einer Lungenentzündung. Seitdem wacht seine Tochter Claire an seinem Krankenbett. Geschäftsführer Mike O'Driscoll erzählte in Vertretung der beiden: «Wir hoffen, Frank bald wieder in Grove zu sehen und Claire an der Rennstrecke.» Bei der Behinderung von Williams ist mit einer Lungenentzündung nicht zu spaßen. In der Woche nach Monza soll das Leben des Teamchefs am seidenen Faden gehangen haben.

Mobil zu Red Bull, BP bei McLaren

Benzin Red Bull wird im nächsten Jahr mit Kraftstoff und Öl von Mobil fahren. McLaren-Honda tröstet sich mit Benzin von BP und Öl von Castrol über den Verlust des langjährigen Partners hinweg. Nach Aussagen aus dem Red-Bull-Lager entstand der Kontakt zu Mobil dadurch, dass die Amerikaner auf das Team zugekommen sind. Ähnlich wie bei TAG Heuer, dem Namensgeber des Renault-Motors im Red Bull, BP verhandelt auch noch mit dem Werksteam von Renault. Hier winkt ein Geschäft ganz anderer Dimension: Es geht nicht nur um die Formel 1, sondern auch um die Erstbefüllung der Straßenautos. Im Fahrerlager ist allerdings zu hören, dass Total die Hochzeit wegen bestehender Verträge verhindern will.

Warum ist Nasr so viel langsamer?

Sauber Felipe Nasr will nicht verstehen, dass er in den letzten Rennen so weit hinter Marcus Ericsson zurückgefallen ist. In Mexiko fehlten erneut sechs Zehntelsekunden auf den Schweden: «So viel langsamer bin ich nicht.» Seine brasilianische Entourage vermutet, dass Sauber Nasr absichtlich schlecht aussehen lassen will, damit andere Teams das Interesse an ihm verlieren. Das Team bezeichnet diese Vorwürfe als «Blödsinn». Nasr setzte sich selbst zu stark unter Druck und überfahre das Auto. Und Ericsson gewinnt mit jedem Trainingssieg mehr Selbstvertrauen. ♦ MS



Volksfest - bis hinunter zu den kleinsten Fans: Der GP Mexiko ist mit nichts zu vergleichen



Hat bei HaasF1 schweren Stand: Gutiérrez



Die drei schnellsten Mexikaner: Pérez, Celis und Gutiérrez

Technik GP Mexiko

Erste Probefahrten für 2017

Von TOBIAS GRÜNER

Beim Mexiko Grand Prix kamen Technik-Freunde noch einmal voll auf ihre Kosten. Die dünne Höhenluft zwang die Ingenieure zu speziellen Modifikationen. Und nebenbei wurden im Training bereits einige Experimentalteile für 2017 ausprobiert.

Seitdem der Grand-Prix-Zirkus wieder in Mexico City Station macht, bekommen die Formel-1-Techniker einmal im Jahr Schweißausbrüche. Die dünne Höhenluft 2229 Meter über dem Meeresspiegel hat Einflüsse auf Antrieb und Aerodynamik, die man nicht unterschätzen darf. Die Motoren laufen mit speziell angepassten Mappings. So müssen zum Beispiel die Turboschaufeln schneller drehen, damit den V6-Triebwerken bei 23 Prozent weniger Sauerstoff nicht der Atem stockt. Die Flügel der Autos werden trotz langer Geraden so steil gestellt wie in Monaco. «Es fühlt sich vom Abtrieb her aber so an, als fahre man in Monza», erklärte Nico Hülkenberg. Die Top-Speeds jenseits von 360 km/h toppen die Werte aus dem italienischen Vollgastempel sogar.



Hinten offen: Wegen der dünnen Luft besonders große Öffnungen in der Red-Bull-Motorhaube

Die größten Sorgenfalten bereitet den Ingenieuren aber die Kühlung. Die dünne Luft leitet die Hitze der Motoren und der Bremsen deutlich weniger effizient ab als bei normalen Rennen auf Meereshöhe. Im Heck werden alle Autos deshalb extrem geöffnet. Red Bull und

McLaren hatten Motorhauben speziell für Mexiko im Gepäck, die im hinteren Teil besonders stark ausgeschnitten waren. Auch in Sachen Bremshutzen gehen die Techniker ans Limit. Hier war Toro Rosso mit der extremsten Version unterwegs. Große Trichter an den Innen-

seiten der vorderen Radträger schaufelten viel Luft zu den Karbon-Scheiben.

Aber nicht nur die speziellen Kühlpakete lohnten einen genauen Blick. An vielen Autos wurden auch schon spezielle Aerodynamik-Elemente ausprobiert, mit denen Daten für

die kommende Saison gesammelt wurden. McLaren fuhr im Training einen neuen Frontflügel, bei dem der Übergang zwischen Hauptblatt und Endplatte komplett umgestaltet wurde. Aufgesprühte FloViz-Farbe zeigte an, wie die Modifikation die Strömung veränderte. Auf den Bügelflügel über den Seitenkästen wurden zudem Kameras montiert.

Ferraris Suche nach Abtrieb

Auch bei Ferrari sind die Ingenieure weiter auf der Suche nach mehr Abtrieb. Erst in Malaysia wurde an den roten Autos ein sogenannter «Batwing» unter dem vorderen Chassis-Segment angebracht, der die Luft kontrolliert nach hinten lenken sollte. Das Konzept war von Mercedes kopiert worden. Bei den Rennen in Austin und Mexiko hatten die Italiener dann schon wieder eine Alternativ-Lösung parat. Nach dem Vorbild von Red Bull wurde ein Flügel-Element auf der vorderen Kufe des Unterbodens angebracht. Beim ersten Test in Texas flog das Teil bei Sebastian Vettel allerdings schon nach wenigen Runden ab und beschädigte den Außenspiegel. Der Probelauf von Kimi Räikkönen in Mexiko verlief ohne Komplikationen. ♦



Toro Rosso: Große Trichter an vorderen Radträgern



McLaren: Mit FloViz-Farbe am neuen Frontflügel



Ferrari: Kufen-Flügel nach Vorbild von Red Bull

Zahl und Zitat des Wochenendes

Ferrari-Durststrecke: 25 GP ohne Sieg



Vettel: Seit 25 Rennen sieglos

Mexiko war der 25. GP in Folge, bei dem Ferrari sieglos blieb. Teamleader Sebastian Vettel hat die Hoffnung aber noch nicht aufgegeben.

«Es ist richtig, dass wir dieses Jahr nicht die erhofften Ergebnisse eingefahren haben», sagte Sebastian Vettel vor dem Großen Preis von Mexiko. «Aber in der Fabrik haben sich viele Dinge verbessert, seitdem ich gekommen bin. Leider lässt sich das in der Formel 1 nicht direkt mit einem Mausklick in bessere Resultate umwandeln.»

Kalt lassen den erfolgsverwöhnten Deutschen diese Ergebnisse aber nicht. «Wir haben uns sehr hohe Ziele gesetzt, deshalb sind wir auch selbst enttäuscht. Es ist klar, dass wir uns verbessern müssen. Wir müssen uns aber etwas mehr Zeit geben. Die Arbeit von 1300 Leuten zu koordinieren, ist nicht so einfach. Aber die Dinge fügen sich zusammen. Bei Red Bull und Mercedes hat es auch seine Zeit gedauert, bis der Erfolg da war.»

Eine Chance könnten die Regeländerungen für 2017 sein. Sie könnten Ferrari aber noch

weiter ins Mittelfeld abtreiben lassen. Doch davon will Vettel nichts wissen. Die Niederlagen aus diesem Jahr haben laut Vettel keine Auswirkungen auf die Zielsetzung 2017. Es zählt nach wie vor nur der Titel: «Wir sind nicht hier, um Zweiter zu werden. Deshalb sollten wir jetzt auch nicht anfangen, kleinere Brötchen zu backen, sondern die Latte weiter hochhängen. Mit den Regeländerungen ist alles drin. Da kann es hier oder da eine Überraschung geben. Wir hoffen, dass wir die Nase vorne haben.» ♦ TG

«Einige Freunde sagen mir: «Ich kann auch woanders schlafen als vor dem Fernseher.»»

TORO-ROSSOS FRANZ TOST



MOTORSPORT
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 Spindelarettierung, 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, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Dr. Ingo Bräunig, Betreuung und Kassas erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Überschiep (Vorsitz), Christina Dornmann, Dr. Michael Pflüger, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, für westlicher 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

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@dpv.de widerrufen.

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

Findet oft klare Worte – und auch Talente wie Max Verstappen:
Red-Bull-Berater Helmut Marko



Helmut Marko

«F1 soll pures Racing sein»

Zur Person Helmut Marko

Geburtstag 27. April 1943
Geburtsort Graz (A)
Herkunftsland Österreich

KARRIERE

1967 Anfänge in der Formel Super Vau
1971 Europameister 2l-Prototypen, Sieger 24h von Le Mans, Formel-1-Debüt
1972 Formel 1 mit BRM, Unfall bei GP Frankreich (verliert sein linkes Auge)
ab 1973 Einstieg in die Talentförderung
1985-1988 eigenes DTM-Team
1989 Formel-3-Titel mit K. Wendlinger
1994 Formel-3-Titel mit Jörg Müller
1996 Formel-3000-Titel mit Jörg Müller
1999-2003 aus RSM Marko wird in der F3000 das Red-Bull-Juniorteam
seit 2004 Red-Bull-Sportchef/Talentförderer/Berater (4 Titel mit Vettel)

HOBBYS

Motorsport, Kunst

Von MICHAEL SCHMIDT

Red-Bull-Berater Helmut Marko ist ein Freund klarer Worte. Wir haben uns mit dem Österreicher über Red Bulls Rückkehr als Topteam, die Aussichten in 2017, den Wirbel um Wunderkind Max Verstappen und die Technik in der Formel 1 unterhalten.

Wie hat Red Bull die Wende geschafft?

HELMUT MARKO: Es war wichtig, die Motivation aufrechtzuerhalten. Dann kam Gott sei Dank der 2016er-Renault-Motor, der standfest war und etwas mehr PS hatte. Danach wurde das Upgrade nachgeschoben, und Verstappen stieß zu uns. Das hat dem ganzen Team einen derartigen Aufschwung gegeben,

«Technik ist sauteuer und zu hochgestochen.»

HELMUT MARKO



sodass ab da die Devise herrschte: Wir wollen Zweiter werden. Der Kampf gegen Ferrari hat uns gleichzeitig näher an Mercedes herangebracht.

War die harte Kritik an Renault im Endeffekt für das heutige Resultat verantwortlich?

Sie war notwendig, damit die Änderungen, die wir gefordert hatten, durchgeführt wurden.

Ihr seid nie Freunde dieser Antriebstechnik gewesen. Habt ihr euch jetzt damit abgefunden?

Nein, wir sind noch immer kein Freund dieser Antriebstechnik. Diese Technik ist sauteuer, und sie ist zu hochgestochen. Wir haben weder den Anspruch der Sportprototypen, Langstreckenrennen zu fahren, noch wie die

Formel E die Elektro-Technik zu demonstrieren. Die Formel 1 sollte pures Racing sein.

Seid ihr guter Hoffnung, dass mit dem 2017er-Reglement Aerodynamik und Motor wieder im Gleichgewicht sein werden?

Nein, ohne guten Motor gewinnt man im nächsten Jahr keine Rennen. Aber man kann natürlich bei einem neuen Reglement vieles verbessern. Oder es gelingt einem ein goldener Schuss. Die Aerodynamik wird sicher wieder wichtiger sein, als es gerade der Fall ist. Vor allem wird es auch die Fahrer mehr fordern.

Trägt Max Verstappen den Titel «Wunderkind» zu Recht?

Es ist unglaublich, was er leistet, und wie reif er für sein Alter ist. Aber hier und da schlagen halt bei gewissen Aktionen die 18 oder 19 Jahre durch. Für die wenigen GP, die er bisher gefahren

ist, und für sein Alter glaube ich, dass wir hier ein Ausnahmetalent sehen, wie es nur alle zehn Jahre daherkommt.

Ricciardo und Verstappen kommen gut miteinander aus. Was ist anders als bei dem Duo Vettel und Webber?

Die sind nie gut miteinander ausgekommen. Das war im Prinzip immer ein Kampf von zwei Teams, und das hindert natürlich auch die Weiterentwicklung. Das gesamte Klima ist ein anderes. Wir sind froh, dass wir das jetzt so haben – zwei absolute Top-Fahrer, die sich gegenseitig respektieren.

Ricciardo ist ja auch so etwas wie der Platzhirsch im Team. Wieso geht er so gut damit um, wenn da so ein Junger kommt, der ihm seine Rolle streitig machen will?

Ricciardo ist ein vernünftiger, gescheiter Bursche, der weiß, dass er Leistung bringen muss. Er lässt sich von Verstappen die Daten geben, fragt auch im Rennen, wenn die Zeit langsamer ist, wo er verliert. Das hilft ihm, seine Reserven im positiven Sinne zu mobilisieren. Ricciardo ist eher unspektakulär zum Top-Fahrer aufgestiegen. Wann haben Sie gesehen, dass er ein Großer werden kann?

Da waren ein paar sehr gute Trainingsergebnisse bei Toro Rosso. In Bahrain hat er sich mal als Sechster qualifiziert, viel besser als es das Auto eigentlich erlaubt hat. Auch schon im HRT hat er auf Anhieb Leute wie Liuzzi geschlagen, die sehr viel Routine hatten. Mit systematischer Arbeit. Wenn er anfangs hinten lag, hat er so lange gearbeitet, bis er vorne lag.

Eure Entscheidung bei Toro Rosso pro Kvyat gegen Gasly zeigt irgendwie, dass es im Moment einen Mangel an Talenten gibt. Ist das Zufall oder sehen Sie da irgendeinen Trend?

Ich weiß es nicht, ob es Zufall oder Trend ist, aber Fakt ist, dass außer Verstappen kein richtiger Knaller unterwegs ist. Und je weiter man in den Kategorien hinunterschaut, desto trauriger wird es.

Adrian Newey arbeitet in der Formel 1 nur noch Teilzeit.

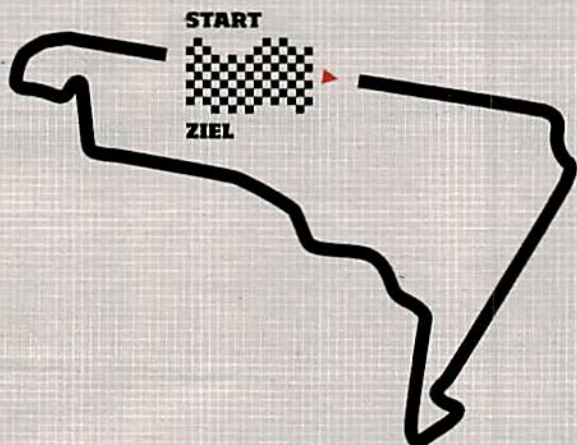
Trotzdem habt ihr dieses Jahr einen Aufschwung erlebt.

Wie wichtig ist er für euch noch? Ist das restliche Technik-Team schon so gewachsen, das es auch ohne ihn zurechtkommt?

Adrian ist eine Vollzeit-Arbeitskraft. Aber er teilt seine Arbeit zwischen dem Aston Martin Sportwagenprojekt und dem Rennsport auf. Adrian ist irrsinnig wichtig, weil er einer der erfahrensten und besten Designer ist, und natürlich ist er auch ein Racer. Je größer die Chancen für uns sind, umso intensiver und umso interessierter arbeitet er. Das hat einen merkwürdigen Aufschwung genommen, denn Regeländerungen sind immer seine Stärke gewesen. ♦

STRECKE

Mexiko / Autódromo Hermanos Rodríguez



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Ultrasoft- (blau markiert), Supersoft- (rot), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi-Mischungen (orange) unterteilen. Pro Grand-Prix-Wochenende stehen immer drei Mischungen zur Wahl. Diese Auswahl trifft Reifenhersteller Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer mindestens zwei der drei Mischungen benutzen. Die ersten zehn müssen mit dem Set losfahren, mit dem sie im Quali ihre Bestzeit erzielt haben. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es insgesamt 13 Trockenreifensets. Die Fahrer können diese im Voraus bestimmen (MOTORSPORT aktuell wird diese Auswahl immer eine Woche vor dem Rennen abdrucken). Dazu kommen weitere sieben Reifensets für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Jeder Fahrer darf nur vier Antriebseinheiten pro Saison verwenden. Beim fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Das Autódromo Hermanos Rodríguez hatte 2016 zwei DRS-Zonen: Auf der Recta Principale (Start-/Ziel-Gerade) und auf der Recta Transera (nach Kurve 3).

TRAININGS

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.		2. Freies Training (Fr) min/Rdn.		3. Freies Training (Sa) min/Rdn.		Topspeed Qualifying (Sa) km/h	
1. Hamilton	1:20,914 (34)	1. Vettel	1:19,790 (47)	1. Verstappen	1:19,137 (16)	1. Massa	365,9
2. Vettel	1:20,993 (23)	2. Hamilton	1:19,794 (37)	2. Hamilton	1:19,231 (23)	2. Bottas	365,3
3. Räikkönen	1:21,072 (19)	3. Rosberg	1:20,225 (46)	3. Ricciardo	1:19,370 (17)	3. Ocon	363,6
4. Pérez	1:21,200 (23)	4. Räikkönen	1:20,259 (37)	4. Rosberg	1:19,618 (27)	4. Vettel	363,0
5. Hülkenberg	1:21,409 (23)	5. Ricciardo	1:20,448 (43)	5. Bottas	1:19,811 (19)	5. Wehrlein	362,6
6. Bottas	1:21,447 (34)	6. Hülkenberg	1:20,574 (43)	6. Vettel	1:19,937 (16)	6. Ericsson	362,4
7. Rosberg	1:21,673 (32)	7. Verstappen	1:20,619 (42)	7. Räikkönen	1:19,994 (16)	7. Rosberg	361,9
8. Ricciardo	1:21,727 (27)	8. Bottas	1:20,629 (41)	8. Massa	1:19,997 (22)	8. Räikkönen	361,5
9. Massa	1:21,836 (31)	9. Sainz jr.	1:20,974 (46)	9. Hülkenberg	1:20,255 (21)	9. Hamilton	360,9
10. Kvyat	1:22,215 (29)	10. Alonso	1:21,003 (25)	10. Sainz jr.	1:20,325 (22)	10. Pérez	360,2
11. Grosjean	1:22,500 (21)	11. Kvyat	1:21,193 (39)	11. Pérez	1:20,472 (20)	Magnussen	360,2
12. Sainz jr.	1:22,563 (32)	12. Button	1:21,198 (39)	12. Kvyat	1:20,586 (20)	12. Nasr	358,9
13. Ericsson	1:22,723 (17)	13. Massa	1:21,326 (45)	13. Alonso	1:20,600 (18)	13. Gutiérrez	358,8
14. Verstappen	1:22,877 (10)	14. Magnussen	1:21,442 (39)	14. Palmer	1:20,959 (18)	14. Verstappen	357,8
15. Gutiérrez	1:22,910 (23)	15. Pérez	1:21,579 (41)	15. Button	1:21,152 (19)	15. Ricciardo	357,7
16. Alonso	1:23,089 (25)	16. Palmer	1:21,785 (44)	16. Ericsson	1:21,245 (21)	16. Hülkenberg	357,6
17. Nasr	1:23,089 (12)	17. Wehrlein	1:21,980 (42)	17. Gutiérrez	1:21,338 (16)	17. Grosjean	357,2
18. Button	1:23,342 (24)	18. Ericsson	1:21,997 (42)	18. Magnussen	1:21,345 (17)	18. Alonso	357,0
19. Magnussen	1:23,556 (32)	19. Nasr	1:22,037 (43)	19. Grosjean	1:21,601 (15)	19. Button	355,9
20. Ocon	1:24,083 (30)	20. Grosjean	1:22,105 (14)	20. Wehrlein	1:21,758 (23)	20. Sainz jr.	351,1
21. Palmer	1:24,097 (35)	21. Ocon	1:22,298 (44)	21. Ocon	1:21,921 (22)	21. Kvyat	348,3
22. Wehrlein	1:24,350 (28)	22. Gutiérrez	1:22,408 (33)	22. Nasr	1:22,354 (18)	Palmer	-

QUALIFYING

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Hamilton	1:19,447	1. Verstappen	1:18,972	1. Hamilton	1:18,704	Hamilton	10:9 Rosberg
2. Räikkönen	1:19,554	2. Hamilton	1:19,137	2. Rosberg	1:18,958	Vettel	10:9 Räikkönen
3. Ricciardo	1:19,713	3. Vettel	1:19,385	3. Verstappen	1:19,054	Massa	3:16 Bottas
4. Vettel	1:19,865	4. Ricciardo	1:19,553	4. Ricciardo	1:19,133	Ricciardo	10:5 Verstappen
5. Verstappen	1:19,874	5. Rosberg	1:19,761	5. Hülkenberg	1:19,330	(Ricciardo)	4:0 Kvyat
6. Rosberg	1:19,996	6. Hülkenberg	1:19,769	6. Räikkönen	1:19,376	Pérez	9:10 Hülkenberg
7. Pérez	1:20,308	7. Räikkönen	1:19,936	7. Vettel	1:19,381	Magnussen	11:6 Palmer
8. Bottas	1:20,338	8. Bottas	1:19,958	8. Bottas	1:19,551	Kvyat	4:11 Sainz jr.
9. Massa	1:20,423	9. Massa	1:20,151	9. Massa	1:20,032	(Verstappen)	3:1 Sainz jr.
10. Sainz jr.	1:20,457	10. Sainz jr.	1:20,169	10. Sainz jr.	1:20,378	Ericsson	12:6 Nasr
11. Alonso	1:20,552	11. Alonso	1:20,282			Alonso	13:5 Button
12. Hülkenberg	1:20,599	12. Pérez	1:20,287			(Vandoorne)	1:0 Button
13. Ericsson	1:21,062	13. Button	1:20,673			Wehrlein	4:2 Ocon
14. Magnussen	1:21,254	14. Magnussen	1:21,131			(Wehrlein)	7:5 Haryanto
15. Button	1:21,333	15. Ericsson	1:21,536			Grosjean	11:8 Gutiérrez
16. Wehrlein	1:21,363	16. Wehrlein	1:21,785				
17. Gutiérrez	1:21,401						
18. Kvyat	1:21,454						
19. Nasr	1:21,692						
20. Ocon	1:21,881						
21. Grosjean	1:21,916						
22. Palmer	keine Zeit						

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Mexiko



< Valtteri Bottas (8.)

«Strategie und Taktik haben so gut funktioniert wie erhofft. Leider ist Force India immer noch ein bisschen schneller als wir, deshalb war einer von ihnen heute vor uns. Es ist ein enger Kampf.»

Jenson Button (12.) >

«Wir haben eine Ein-Stopp-Strategie gewählt, aber man konnte einfach nicht überholen. Ich habe am Anfang des Rennens lange festgehalten, sonst wäre ein Platz in den Top 10 möglich gewesen.»



< Jolyon Palmer (14.)

«Ich denke, Platz 14 ist so gut, wie es vom Ende des Feldes eben werden konnte. Ich hatte ein paar gute Fights mit den McLarens und 70 Runden mit einem Satz Reifen ist bestimmt ein Rekord.»



Carlos Sainz Jr. (16.) >

«Heute war einfach nicht unser Tag. Wir hatten keine Pace und die technischen Probleme haben auch nicht geholfen. So gute Ergebnisse wie in Austin gibt es nicht jeden Tag.»



< Esteban Gutiérrez (19.)

«Ich wünschte, wir hätten etwas besseres abliefern können, aber es sollte nicht sein. Trotzdem war es toll, in meinem Heimatland und vor all den mexikanischen Leuten zu fahren.»



Pascal Wehrlein (out) >

«Ich habe eingelenkt und Gutiérrez hat mich von hinten getroffen. Das war's. Ich verstehe nicht, warum man an dieser Stelle so viel riskieren muss, wenn das Rennen noch so lang ist.»



Höhepunkte des Rennens

Vor dem Start: Grosjean startet aus der Box.
Start: Hamilton setzt sich durch, pflügt aber durchs Gras. Rosberg ebenfalls nach einer Berührung mit Verstappen. Behält aber P2. Dahinter kracht es zwischen Ericsson, Gutiérrez und Wehrlein. Der Deutsche muss aufgeben.
1. Runde: Ricciardo kommt an die Box und holt sich Medium. SC. Die Aktion zwischen Rosberg/Verstappen wird untersucht.
4. Runde: Safety-Car verabschiedet sich wieder.
5. Runde: Hamilton zieht mit einer schnellsten Runde aus dem DRS-Fenster von Rosberg weg.
8. Runde: Die Rosberg/Verstappen-Untersuchung bleibt ohne Konsequenzen.
13. Runde: Verstappen an der Box (auch Medium).
15. Runde: Fünf Sekunden gegen Sainz, weil er in der Startphase Alonso unfair von der Strecke drängt.
18. Runde: Boxenstopp von Hamilton.
20. Runde: Auch Rosberg holt Medium-Reifen.
22. Runde: Verstappen darf an Ricciardo vorbei.
33. Runde: Leader Vettel an der Box. Er reiht sich hinter Räikkönen ein.
38. Runde: Verstappen jagt Rosberg vor sich her.
39. Runde: Der Mercedes-Pilot kontert. Abstand zwischen den führenden Mercedes-Piloten: 4 sec.
50. Runde: Verstappen greift Rosberg an, ist vorbei, steht aber spät auf der Bremse und muss Rosberg ziehen lassen.
51. Runde: Ricciardo holt sich Soft-Reifen.
56. Runde: Kvyat kriegt fürs Verlassen der Strecke eine 5-Sekunden-Strafe.
66. Runde: Vettel macht Jagd auf den dritten Platz. Von hinten taucht Ricciardo auf.
67. Runde: Hülkenberg dreht sich nach Attacke von Räikkönen.
68. Runde: Verstappen in Turn 1 im Gras. Bleibt aber vor Vettel. Untersuchung.
70. Runde: Ricciardos Überholversuch an Vettel scheitert ebenfalls.
71. Runde: Hamilton siegt vor Rosberg/Verstappen.
Nach dem Rennen: Verstappen, bereits im Podiumsraum, kriegt eine 5-Sekunden-Strafe. Vettel rückt auf P3 vor, Ricciardo wird Vierter, Verstappen nunmehr Fünfter. Das Resultat wird drei Stunden später nochmals revidiert: Ricciardo 3., Verstappen 4. und Vettel mit Zehn-Sekunden-Strafe nur 5. ♦ CE

GP VON MEXIKO / Resultate*

Mexiko City (MEX), 30. Oktober 2016; 19. von 21 Läufen zur Formel-1-WM; 305,354 km über 71 Runden à 4,304 km; 22 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken.

21

Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stopp	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	71	1:40:31,402 h		1	s-m	25
2. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	71	+8,354 sec		1	s-m	18
3. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-TAG RB12	71	+20,858		2	ss-m-s	12
4. Max Verstappen (NL)**	Red-Bull-TAG RB12	71	+21,323 (+5,0)		1	ss-m	10
5. Sebastian Vettel (D)***	Ferrari SF16-H	71	+17,313 (+10,0)		1	s-m	15
6. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF16-H	71	+49,376		2	ss-m-m	8
7. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM09	71	+58,891		1	ss-m	6
8. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW38	71	+1:05,612 min		1	ss-m	4
9. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW38	71	+1:16,206		1	ss-m	2
10. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM09	71	+1:16,798		1	s-m	1
11. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C35	70	+1 Rde.		1	s-m	0
12. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-31	70	+1 Rde.		1	s-m	0
13. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-31	70	+1 Rde.		2	s-m-s	0
14. Jolyon Palmer (GB)	Renault RS16	70	+1 Rde.		1	ss-m	0
15. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C35	70	+1 Rde.		1	m-ss	0
16. Carlos Sainz jr. (E)****	Toro-Rosso-Ferrari STR11	70	+1 Rde. (+5,0)		1	ss-m	0
17. Kevin Magnussen (DK)	Renault RS16	70	+1 Rde.		2	s-m-ss	0
18. Daniil Kvyat (RUS)**	Toro-Rosso-Ferrari STR11	70	+1 Rde. (+5,0)		2	s-s-ss	0
19. Esteban Gutiérrez (MEX)	HaasF1-Ferrari VF16	70	+1 Rde.		2	s-m-s	0
20. Romain Grosjean (F)	HaasF1-Ferrari VF16	70	+1 Rde.		2	s-m-s	0
21. Esteban Ocon (F)	Manor-Mercedes MR05	69	+2 Rdn.		1	s-m	0
Nicht klassiert:							
Pascal Wehrlein (D)	Manor-Mercedes MR05	0	+71 Rdn.	Kollision	0	s	0

Durchschnittstempo des Siegers: 182,258 km/h Schnellste Runde: Ricciardo, 53. Runde in 1:21,134 min (= 190,972 km/h)

* Prov.; offiz. nach Red.-Schluss; ** +5-Sek. (Strecke verlassen/Vorteil); *** +10-Sek. (Richtungswechsel/Bremsen) **** +5-Sek. (Gegner von Strecke gedrängt)

Internet: www.fia.com und www.formula1.com

Erklärung und Markierung der Reifenmischungen: us = Ultrasoft (lila); ss = Supersoft (rot); s = Soft (gelb); m = Medium (weiß); h = Hard (orange); i = Intermediate (grün); r = Regen (blau). Alle Teams fahren Reifen der Marke Pirelli. Pro GP stehen Trockenreifen in drei verschiedenen Härtegraden zur Verfügung. Zwei davon müssen im Rennen eingesetzt werden.



Unbelohnter Held: Marcus Ericsson (11.) fuhr ein starkes Rennen

Top speed Rennen (So)	km/h
1. Bottas	372,5
2. Massa	371,7
3. Pérez	370,8
4. Vettel	367,8
5. Alonso	367,0
6. Räikkönen	366,9
7. Button	365,7
8. Hamilton	364,1
9. Gutiérrez	363,7
10. Ricciardo	363,6
11. Nasr	363,2
12. Hülkenberg	363,1
13. Verstappen	362,5
14. Rosberg	362,5
15. Ericsson	360,3
16. Grosjean	359,7
17. Palmer	358,5
18. Kvyat	357,4
19. Ocon	352,4
20. Sainz	348,3
21. Magnussen	344,0
22. Wehrlein	299,8

Schnellste Runde Rennen (So)	Zeit
1. Ricciardo	1:21,134
2. Vettel	1:22,497
3. Räikkönen	1:22,512
4. Hamilton	1:22,596
5. Rosberg	1:22,792
6. Verstappen	1:22,887
7. Magnussen	1:23,146
8. Grosjean	1:23,278
9. Hülkenberg	1:23,288
10. Gutiérrez	1:23,456
11. Bottas	1:23,540
12. Massa	1:23,576
13. Pérez	1:23,607
14. Kvyat	1:23,618
15. Nasr	1:23,657
16. Alonso	1:23,668
17. Button	1:23,777
18. Ericsson	1:24,340
19. Sainz Jr.	1:24,467
20. Palmer	1:24,574
21. Ocon	1:24,964
Wehrlein	keine Zeit



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Ricciardo	1141
2. Pérez	1134
3. Bottas	1109
4. Rosberg	1076
5. Massa	1060
Hamilton	1060
7. Verstappen	1050
8. Sainz jr.	1042
9. Nasr	1029
10. Räikkönen	1020
11. Magnussen	1001
12. Alonso	999
13. Ericsson	996
14. Gutiérrez	981
15. Grosjean	975
16. Button	949
17. Vettel	931
18. Wehrlein	923
19. Hülkenberg	916
20. Palmer	887
21. Kvyat	884
22. Haryanto	611
23. Ocon	383
24. Vandoorne	56

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Williams Martini Racing	2169
2. Red Bull Racing	2152
3. Mercedes AMG Petronas F1	2136
4. Sahara Force India F1 Team	2050
5. Sauber F1 Team	2025
6. McLaren Honda	2004
7. Manor Racing	1917
8. Scuderia Toro Rosso	1965
9. Haas F1	1956
10. Scuderia Ferrari	1951
11. Renault F1	1888
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	1142/2284

Experten-Urteil



Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

Fahrer des Rennens



Lewis Hamilton

Er scheint sich gefangen zu haben. Die beiden Siege in Austin und Mexiko haben Hamilton wieder Auftrieb gegeben. Er weiss, dass er ohne fremde Hilfe nicht mehr Weltmeister werden kann. Wenn Rosberg in Brasilien siegt, ist die Kuh vom Eis. Doch so weit wird es der Brite nicht kommen lassen. Hamilton hat wieder zu seiner «alten» Form zurückgefunden und sich in Mexiko nur einen kleinen Fauxpas geleistet: In der ersten Kurve, als er durchs Gras bretterte.

Heimlicher Gewinner



Nico Rosberg

Noch zwei Rennen zum Titel? Vielleicht auch nur eines. Nico Rosberg ist seinem Traum vom WM-Titel ein Stückchen näher gerückt. Ein zweiter und ein dritter Platz bei den noch verbleibenden zwei Rennen reichen, und der Deutsche ist zum ersten Mal Weltmeister. Allerdings: Zu sehr im Schongang darf er die letzten zwei Rennen nicht fahren. Red Bull ist bedrohlich nahe. Nicht nur von den Zeiten. Da kann es auch mal (vor allem mit Verstappen) krachen. Dann hat plötzlich wieder Hamilton Oberwasser.

Heimlicher Verlierer



Sebastian Vettel

Der Ex-Abo-Weltmeister stand erstmals seit Monza wieder auf dem Podest. Doch nur bis drei Stunden nach dem Rennen. Für seinen Rempeler gegen Ricciardo bekam er zehn Strafsekunden aufgebremmt. Zu Recht - wie wir meinen. Vettel beschwert sich inzwischen in jedem Rennen. Sein oft übertriebenes Gemotze am Funk hat mit Sportlichkeit auch sehr wenig zu tun. Wie er sich über Verstappen echaufferte, kann man ja noch nachvollziehen. Wie er Ricciardo in der Bremszone ins Auto fuhr und danach noch den Rennleiter beleidigte, ist eines Champions jedoch unwürdig. ♦

Runde für Runde		FAHRER/STARTPLATZ																				
Rd.	Nr.	Lewis Hamilton/1.	Nico Rosberg/2.	Max Verstappen/3.	Daniel Ricciardo/4.	Nico Hülkenberg/5.	Kimi Räikkönen/6.	Sebastian Vettel/7.	Valtteri Bottas/8.	Felipe Massa/9.	Carlos Sainz jr/10.	Fernando Alonso/11.	Sergio Pérez/12.	Jenson Button/13.	Kevin Magnussen/14.	Marcus Ericsson/15.	Pascal Wehrlein/16.	Esteban Gutiérrez/17.	Daniil Kvyat/18.	Felipe Nasr/19.	Jolyon Palmer/20.	Romain Grosjean/21.
1.	44	6	33	27	7	3	19	5	77	11	55	14	20	22	21	12	31	26	30	8	9	
2.	44	6	33	27	7	19	5	77	11	55	14	20	22	21	12	31	3	26	8	30	9	
3.	44	6	33	27	7	19	5	77	11	55	14	20	22	21	12	31	3	26	8	30	9	
4.	44	6	33	27	7	19	5	77	11	55	14	20	22	21	3	12	26	31	8	30	9	
5.	44	6	33	27	7	19	5	77	11	55	14	20	22	21	3	12	26	31	8	9	30	
6.	44	6	33	27	7	19	5	77	11	55	14	20	22	21	3	12	26	31	8	9	30	
7.	44	6	33	27	7	19	5	77	11	55	14	20	22	3	21	12	26	31	8	9	30	
8.	44	6	33	27	7	19	5	77	11	55	14	20	22	3	21	12	26	31	8	9	30	
9.	44	6	33	27	7	19	5	77	11	55	14	20	3	22	21	12	26	31	8	9	30	
10.	44	6	33	27	7	19	5	77	11	55	14	3	20	22	21	12	26	31	8	9	30	
11.	44	6	33	27	7	19	5	77	11	55	14	3	20	22	21	12	26	31	9	30	8	
12.	44	6	27	7	33	19	5	77	11	14	3	55	22	20	12	21	26	31	9	30	8	
13.	44	6	27	7	19	5	77	11	3	14	33	22	12	31	26	9	30	55	20	21	8	
14.	44	6	7	27	5	77	11	19	3	33	14	27	12	19	9	30	55	20	21	26	8	
15.	44	6	7	5	77	11	3	33	14	27	12	19	9	30	31	55	20	21	26	8		
16.	44	6	7	5	77	11	3	33	27	14	22	12	19	9	30	55	20	21	26	8	31	
17.	44	6	7	5	77	11	3	33	27	12	19	9	30	55	14	20	21	26	8	31		
18.	6	7	5	44	77	11	3	33	27	19	12	9	30	55	14	20	22	21	26	8	31	
19.	6	7	5	44	11	3	33	77	27	19	12	9	30	55	14	20	22	21	26	8	31	
20.	6	7	5	44	3	33	11	27	19	77	12	9	30	55	14	22	20	21	26	8	31	
21.	5	44	6	3	33	7	27	19	77	11	12	9	30	55	14	22	20	21	26	8	31	
22.	5	44	6	33	3	7	27	19	77	11	12	9	30	55	14	22	20	26	21	8	31	
23.	5	44	6	33	3	7	27	77	19	11	12	9	30	55	14	22	20	26	21	8	31	
24.	5	44	6	33	3	7	27	77	19	11	12	9	30	55	14	22	20	26	21	8	31	
25.	5	44	6	33	3	7	27	77	19	11	12	9	30	55	14	22	20	26	21	8	31	
26.	5	44	6	33	3	7	27	77	19	11	12	9	30	55	14	22	20	26	21	8	31	
27.	5	44	6	33	3	7	27	77	19	11	12	9	30	55	14	22	20	26	21	8	31	
28.	5	44	6	33	3	7	27	77	19	11	12	9	30	55	14	22	20	26	21	8	31	
29.	5	44	6	33	3	7	27	77	19	11	12	9	30	55	14	22	20	26	21	8	31	
30.	5	44	6	33	3	7	27	77	19	11	12	9	30	55	14	22	20	26	21	8	31	
31.	5	44	6	33	3	7	27	77	19	11	12	9	30	55	14	22	20	26	21	8	31	
32.	5	44	6	33	3	7	27	77	19	11	12	9	30	55	14	22	20	26	21	8	31	
33.	44	6	33	3	7	5	27	77	19	11	9	12	30	55	14	22	26	20	21	8	31	
34.	44	6	33	3	7	5	27	77	19	11	9	12	30	55	14	22	26	20	21	8	31	
35.	44	6	33	3	7	5	27	77	19	11	9	12	30	55	14	22	26	20	21	8	31	
36.	44	6	33	3	7	5	27	77	19	11	9	12	30	55	14	22	26	20	21	8	31	
37.	44	6	33	3	7	5	27	77	19	11	9	12	30	55	14	22	26	20	21	8	31	
38.	44	6	33	3	7	5	27	77	19	11	9	12	30	55	14	22	26	20	21	8	31	
39.	44	6	33	3	7	5	27	77	19	11	9	12	30	55	14	22	26	20	21	8	31	
40.	44	6	33	3	7	5	27	77	19	11	9	12	30	55	14	22	26	20	21	8	31	
41.	44	6	33	3	7	5	27	77	19	11	9	12	30	55	14	22	26	20	21	8	31	
42.	44	6	33	3	7	5	27	77	19	11	9	12	30	55	14	22	26	20	21	8	31	
43.	44	6	33	3	7	5	27	77	19	11	9	12	30	55	14	22	26	20	21	8	31	
44.	44	6	33	3	7	5	27	77	19	11	9	12	30	55	14	22	26	20	21	8	31	
45.	44	6	33	3	7	5	27	77	19	11	9	12	30	55	14	22	26	20	21	8	31	
46.	44	6	33	3	5	27	7	77	19	11	9	12	30	55	22	26	20	21	14	8	31	
47.	44	6	33	3	5	27	7	77	19	11	9	12	30	55	22	26	20	14	21	8	31	
48.	44	6	33	3	5	27	7	77	19	11	9	12	30	55	22	20	14	21	26	8	31	
49.	44	6	33	3	5	27	7	77	19	11	9	30	12	22	55	20	14	26	8	31	21	
50.	44	6	33	5	3	27	7	77	19	11	9	30	22	55	14	12	20	26	8	21	31	
51.	44	6	33	5	27	3	7	77	19	11	9	30	22	55	14	12	20	26	21	31	8	
52.	44	6	33	5	3	27	7	77	19	11	9	30	22	55	14	12	26	20	21	31	8	
53.	44	6	33	5	3	27	7	77	19	11	9	30	22	55	14	12	26	20	21	8	31	
54.	44	6	33	5	3	27	7	77	19	11	9	30	22	55	14	12	26	20	21	8	31	
55.	44	6	33	5	3	27	7	77	19	11	9	30	22	55	14	12	26	20	21	8	31	
56.	44	6	33	5	3	27	7	77	19	11	9	30	22	55	14	12	26	20	21	8	31	
57.	44	6	33	5	3	27	7	77	19	11	9	30	22	55	14	12	26	20	21	8	31	
58.	44	6	33	5	3	27	7	77	19	11	9	30	22	55	14	12	26	20	21	8	31	
59.	44	6	33	5	3	27	7	77	19	11	9	30	22	55	14	12	26	20	21	8	31	
60.	44	6	33	5	3	27	7	77	19	11	9	22	30	55	14	12	26	20	21	8	31	
61.	44	6	33	5	3	27	7	77	19	11	9	22	30	14	55	12	26	20	21	8	31	
62.	44	6	33	5	3	27	7	77	19	11	9	22	30	14	55	12	26	20	21	8	31	
63.	44	6	33	5	3	27	7	77	19	11	9	22	30	14	55	12	26	20	21	8	31	
64.	44	6	33	5	3	27	7	77	19	11	9	22	30	14	55	12	26	20	21	8	31	
65.	44	6	33	5	3	27	7	77	19	11	9	22	30	14	55	12	26	20	21	8	31	
66.	44	6	33	5	3	27	7	77	19	11	9	22	14	30	55	12	26	20	21	8	31	
67.	44	6	33	5	3	7	27	77	19	11	9	22	14	30	55	12	26	20	21	8	31	
68.	44	6	33	5	3	7	27	77	19	11	9	22	14	30	55	12	26	20	21	8	31	
69.	44	6	33	5	3	7	27	77	19	11	9	22	14	30	55	12	26	20	21	8	31	
70.	44	6	33	5	3	7	27	77	19	11	9	22	14	30	55	12	26	20	21	8	31	
71.	44	6	33	5	3	7	27	77	19	11												

■ = Fahrt des Siegers □ = Fahrt des Zweiten ▣ = Fahrt des Dritten □ = Safety Car □ = Virtuelles Safety Car
 XX = Boxenstopp XX = aus dem GP XX = Drive-through-Strafe XX = Stop-and-go-Strafe



Um keinen Preis die Führung verlieren: Hamilton lässt es in der ersten Kurve mächtig rauchen



WM-STAND FAHRER	TOTAL	Rennen																													
		Melbourne/AUS	20.3.	Sakhir/BRN	3.4.	Shanghai/RC	17.4.	Sotschi/RUS	1.5.	Barcelona/E	15.5.	Monte Carlo/MC	29.5.	Montreal/CDN	12.6.	Baku/AZA (EU)	19.6.	Spielberg/A	3.7.	Silverstone/GB	10.7.	Budapest/H	24.7.	Hockenheim/D	31.7.	Spa-Francorch/B	28.8.	Monza/I	4.9.	Singapur/SGP	18.9.

Formel 3.5 Jerez

Mit einem Punkt Vorsprung ins Finale



Führt: Louis Delétraz

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Der Schweizer Louis Delétraz geht mit einem Punkt Vorsprung ins Finale der Formel 3.5 in Barcelona am kommenden Wochenende.

Das wird ein spannendes Rennwochenende. Louis Delétraz geht mit einem mickrigen Pünktchen Vorsprung ins Finale der Formel 3.5, das am Wochenende in Barcelona stattfindet. Auf Platz 2 folgt der Elsässer Tom Dillmann. Doch er ist nicht der Einzige, der sich noch Chancen ausrechnet. Bis hinunter zum Sechstplatzierten Egor Orudzhev darf sich die Konkurrenz noch Hoffnungen machen.

Delétraz hatte im ersten Durchgang einen Nuller einstreichen müssen. In Runde 16 griff der Genfer im Kampf um P4 seinen Titelkonkurrenten an. Doch Delétraz und Dillmann kollidierten. Während der Franzose sein Auto abstellen musste, beendete Delétraz das Rennen als Vierter. Eine nachträgliche Zeitstrafe von zehn Sekunden warf ihn jedoch aus den Punkterängen.

Nicht nur Delétraz fand die Strafe «lächerlich». Auch das Gros der restlichen Fahrer



Nur noch P2: Tom Dillmann

konnte sie nicht nachvollziehen. Delétraz ließ sich davon nicht beirren. «Die beste Antwort, die ich darauf geben kann, ist, das Auto am Sonntag auf Pole zu stellen.»

Das tat der Renault-Schützling denn auch. Allerdings konnte er P1 nicht verteidigen. Der Russe Egor Orudzhev erwischte einen optimalen Start und ging in Führung. Delétraz ließ sich als Zweiter nicht abschütteln, aber der Russe blieb unantastbar. Im Ziel konnte Delétraz mit P2 zufrieden sein. Weil Dillmann nur Achter wurde, hat der Fortec-Pilot vor dem letzten Rennwochenende nur einen Punkt Vorsprung. «Wir versuchten, die Führung noch mit einer alternativen Boxenstopp-Strategie zurückzuerobieren. Aber es hat nicht gereicht», so Delétraz.

Binder unter Wert geschlagen

Für René Binder lief es in Jerez nicht optimal. Die Plätze 5 und 7 spiegeln jedenfalls nicht das Potenzial der Binder-Lotus-Kombination wider: «Wenn ich sehe, wo ich am Start gestanden habe, dann kann ich mit dem Erreichten zufrieden sein. Aber ich hoffe, dass ich in Barcelona beim letzten Rennen nochmals richtig angreifen kann.» ♦

Formel 4

Wieder Zweiter

Mick Schumacher hat nach dem deutschen auch den italienischen Titel in der Formel 4 verpasst – trotz eines Sieges im ersten Lauf.

25 Punkte Rückstand hatte Mick Schumacher vor dem Finale in Monza. Nach dem ersten Rennen und einem weiteren Sieg des jungen Deutschen waren es noch 18 Zähler. Doch im zweiten von drei Durchgängen platze der Traum vom Titel in Italien. Schumacher musste nach einer Kollision in der Spitzengruppe einen unplanmäßigen Boxenstopp einlegen, der ihn eine Runde zurückwarf. So reichte Titelkonkurrent Marcos Siebert ein fünfter Rang zum vorzeitigen Titelgewinn.

Mehr Siege als der Meister

Schumachers Saison in Italien lässt sich dennoch sehen: Mit vier Pole-Positions war der Sohn des siebenmaligen F1-Weltmeisters Michael Schumacher seinem argentinischen



Mick Schumacher: Auch in Italien gab es keinen Titel

Konkurrenten ebenbürtig. Bei den Siegen stand es am Ende sogar 5:4 für Schumi jr. Auch bei den schnellsten Runden hatte der Prema-Pilot die Nase vorn. Sechsmal ließ er sich die beste Rundenzeit notieren. Siebert war nur einmal Schnellster.

Entscheidend für den Ausgang der Meisterschaft war die Abwesenheit von Schumacher

beim zweiten Event am Adria Raceway. Ausgerechnet dort machte Siebert, der für das Schweizer Jenzer-Team am Start war, mit den Rängen 5, 3 und 1 fette Ausbeute.

Die restlichen Siege in Monza gingen an Sebastián Fernández (Mücke Motorsport) und Juri Vips (Prema), der den dritten Lauf vor Schumi gewann. ♦ CE

NACHRICHTEN

Montoya: Indy 500 oder ganze Saison?

IndyCar Juan Pablo Montoya, hat sich seit seinem Rauswurf bei Penske erstmals wieder in der Öffentlichkeit gezeigt: im F1-Fahrerlager von Mexiko. Der Kolumbianer kämpft gerade mit sich, ob er noch eine ganze Saison dranhängen soll (mit einem anderen Team) oder für Penske nur beim Indy 500 antritt. «Die beste Chance, in Indy anzutreten, wäre, das Angebot von Penske anzunehmen.» Im nächsten Jahr wird Montoya viel in Europa sein: «Mein Sohn beginnt dort in der Junior-Kartserie.» In Mexiko war der siebenmalige GP-Sieger für das südamerikanische TV als Experte im Einsatz.

Newgarden: Bei Penske daheim

IndyCar Montoya-Nachfolger Josef Newgarden hat sich bei zwei Testeinsätzen an sein neues Team Penske herangetastet. Der 25-jährige US-Boy ist von der Atmosphäre im Team angetan: «Dieser Rennstall hat nicht nur sehr viel Historie zu bieten. Er ist wie eine große Familie. Ich fühle mich vom ersten Tag an pudelwohl.» Newgarden arbeitet größtenteils mit dem

Ex-Team von Montoya zusammen. Teamkollege Will Power ist begeistert vom Neuzugang: «Wäre ich Teamchef, wäre Josef für mich die logische Wahl gewesen. Er ist jung, schnell, aber hat schon einige Erfahrungen gesammelt. Ich sehe in den Staaten keinen, der so viel Potenzial hat wie er. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit ihm. Und es tut gut, einen Fahrer aus einem anderen Team zu haben. Der bringt neue Ideen und Ansätze mit. Das kann nie schaden.»

Günther: ADAC-Junior des Jahres

Formel 3 Maximilian Günther ist der ADAC Junior-Motorsportler des Jahres 2016. Eine Jury aus Medien- und ADAC-Vertretern wählte den 19-Jährigen am Mittwochabend. Im letzten Wahlgang setzte er sich gegen Mick Schumacher durch. Damit würdigte die Jury Günthers herausragende Erfolge in diesem Jahr. Der Förderpilot der ADAC Stiftung Sport gewann die Formel-3-Vize-Europameisterschaft in der Saison 2016. Günthers Bilanz 2016: Vier Siege, sieben Pole-Positions, 13 Podestplätze und vier schnellste Rennrunden in 30 Rennen. ♦ CE

KOMPAKT

»» **IndyCar** Felix Serralles wird am 10./11. November bei den IndyCar-Tests auf dem Sebring International Raceway in Florida ein Auto vom Team Andretti testen. Der Mann aus Puerto Rico, der die letzten beiden Jahre in der Indy Lights gefahren ist, rechnet sich gute Chancen auf das vierte Cockpit bei Andretti aus.

»» **IndyCar** Das zurzeit verwendete Dallara-Chassis vom Typ DW12 soll noch bis Ende 2020 genutzt werden. Es ist dann neun Jahre alt und soll 2021 durch ein neues Auto ersetzt werden.

»» **Formel 3** Drei ehemalige Macau-Sieger haben am Red Bull Ring die neuen Pirelli-Reifen, die 2016 beim F3 Grand Prix in der ehemaligen Kolonie erstmals zum Einsatz kommen, getestet: António Félix da Costa, Felix Rosenqvist und Daniel Juncadella.

»» **Formel 3** Beim vorletzten Rennen der Euroformula in Jerez sicherte sich der Italiener Leonardo Pulcini mit einem Sieg den Titel. Platz 2 in der Meisterschaft belegt der Österreicher Ferdinand Habsburg. ♦ CE

FORMEL 3.5 V8 / Resultate

Jerez (E) 4,428 km, 1. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 27 Rdn. (= 119,556 km); 15 Fahrer gestartet, 11 gewertet; 2. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 27 Rdn. (= 119,556 km); 15 gestartet, 15 gewertet; Wetter Sa/So: leicht bewölkt/trocken.

1. Lauf: 1. Matevos Isaakyan (RUS/SMP Racing) in 43:04,008 min (= 166,6 km/h); 2. Egor Orudzhev (RUS/Arden) +0,513; 3. Matthieu Vaxivière (F/SMP Racing) +5,100; 4. Aurélien Panis (F/Arden) +8,252; 5. René Binder (A/Lotus) +9,167; 6. Yu Kanamaru (J/Teo Martin Motorsport) +11,470; 7. Beitske Visser (NL/Teo Martin Motorsport) +11,516; 8. Roy Nissany (ISR/Lotus) +12,167; 9. Pietro Fittipaldi (BR/Force) +13,827; 10. Vitor Baptista (BRA/RP Motorsport) +15,744; 11. Louis Delétraz (CH/Force) +17,048

2. Lauf: 1. Egor Orudzhev (RUS/Arden) in 42:07,482 min (169,1 km/h); 2. Louis Delétraz (CH/Force) +2,019; 3. Matthieu Vaxivière (F/SMP Racing) +17,876; 4. Jack Aitken (GB/RP Motorsport) +20,306; 5. Beitske Visser (NL/Teo Martin Motorsport) +21,136; 6. Matevos Isaakyan (RUS/SMP Racing) 22,558; 7. René Binder (A/Lotus) +31,442; 8. Tom Dillmann (F/AVF) +38,753; 9. Alfonso Celis jr. (MEX/AVF) +42,548; 10. Yu Kanamaru (J/Teo Martin Motorsport) +43,183

Stand nach 16 von 18 Läufen: 1. Delétraz 200 Punkte; 2. Dillmann 199; 3. Vaxivière 175; 4. Panis 171; 5. Nissany 169; 6. Orudzhev 166; 7. Binder 153; 8. Kanamaru 80; 9. Celis 55; 10. Isaakyan 50; - Teams: 1. Arden 337; 2. Lotus 322; 3. AVF 252; 4. Force 238; 5. SMP 225; 6. Teo Martin 125

Nächstes Rennen: 5./6. November, Barcelona (E)
Internet: www.formulav8.com

Langstrecken-WM

Titelvergabe in Shanghai?



Einsteigen, bitte: Für Marc Lieb (Foto) und Porsche geht es in Shanghai schon um die Titel

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Audis Ausstieg aus der LMP1-Klasse (siehe S. 3) liegt derzeit wie ein dunkler Schleier über der Langstrecken-WM (WEC). Doch schon am Wochenende geht der harte Rennalltag mit dem 8. Lauf in China weiter – und es könnten einige Titel vergeben werden.

Den prestigeträchtigsten haben dabei die LMP1-Tabellenführer Marc Lieb, Neel Jani und Romain Dumas in eigenen Händen. Mit ihren aktuell 23 Punkten wären sie im Falle eines Sieges in Shanghai schon vor dem Finale uneinholbar vorn. Gleichzeitig würde ein Sieg, egal von welchem Porsche, auch die vorzeitige Titelverteidigung der Zuffenhausener in der Hersteller-WM sicherstellen. Doch Porsches LMP1-Projektleiter Fritz Enzinger warnt

auch im Rückblick auf das nervenzerreißende letztjährige Saisonfinale zur Vorsicht: «Die zentrale Herausforderung ist und bleibt, problemlos über die Distanz zu kommen.»

Von den aktuell 59 Punkten Vorsprung in der Markenwertung dürfte man deren 15 einbüßen, um den Titel zu sichern. Für das führende Fahrertrio geht es darum, nach zuletzt sehr durchwachsenen Rennen die Spitze zu verteidigen. Siegt man also oder kommt vor den direkten Verfolgern (Toyota Nr. 6 und Audi Nr. 8) ins Ziel, ist der WM-Titel eingetütet.

LMP2-Klasse schrumpft etwas

«Bei der Startnummer 2 hatten wir sowohl in Austin als auch in Fuji Probleme, weil die Frontpartie sehr viel des herumliegenden Reifenabriebs aufgesammelt hat und dadurch die Fahrzeugbalance nicht stimmte, bis wir die Front getauscht hat-

ten», erklärt Teamchef Andreas Seidl, der zudem glaubt, dass die Streckencharakteristik von Shanghai wieder besser zum 919 Hybrid passen dürfte als zuletzt der Fuji Speedway.

In den weiteren Klassen stehen die Chancen auf Titelentscheidungen ebenfalls gut. In der LMP2-Klasse – wo Strakka Racing wegen Motorenproblemen den Rest der Saison nicht bestreiten wird – würde dem Alpine-Trio Lapierre/Menezes/Richelmi Platz 3 auf jeden Fall zum Titel reichen.

Bei der GTE-Am hat der AF-Corse-Ferrari von Collard/Aguas/Perrodo 33 Zähler Vorsprung. Platz 2 würde hier zur Entscheidung reichen, wenn der Aston Martin von Lamy/Lauda/Dalla Lana nicht gewinnen und Pole holen würde.

Alles offen ist dagegen in der GTE-Pro-Wertung, wo Nicki Thiim/Marco Sörensen sowie Ferrari jeweils knapp führen. ♦



Bald LMP2-Meister-Autogramme? Richelmi/Menezes/Lapierre (v.l.)



AF Corse: Am-Titel im Visier

SCHAEFFLER

PRÄSENTIERT

WEC-COCKPIT LIVE



Von **Timo Bernhard**
Porsche Team

Es macht momentan richtig Spaß, in der WEC zu fahren. In Fuji gab es den engsten Zieleinlauf der Serienhistorie – unsere Nummer 1 von Brendon Hartley, Mark Webber und mir landete nach sechs Stunden mit weniger als 18 Sekunden Rückstand auf Platz 3. Also noch enger geht es wirklich kaum. Ganz ehrlich, das ist richtig (sorry!) geil und für mich die schönste Zeit in meiner Laufbahn.

Gar nicht schön ist der Austritt von Audi aus der WEC. Einen so grandiosen Gegner zu verlieren, bedauere nicht nur ich, sondern das ganze LMP1-Team von Porsche. Wie Toyota hatte auch Audi zum Saisonstart 2016 sein grundlegendes Antriebskonzept noch völlig überarbeitet und ist radikale Wege gegangen. Waren wir im Vorjahr mit dem mutigen Konzept des Porsche 919 Hybrid überlegen, so hat die Konkurrenz mächtig aufgeholt.

Von dieser rasanten Entwicklung wird man künftig auch im

Straßenauto profitieren. Das Zauberwort heißt «Technologietransfer». Das heißt: Im Rennbetrieb werden neue Dinge ausgetestet und standfest gemacht – in einem Bruchteil der Zeit, die man in der reinen Serienentwicklung brauchen würde. Das Hauptaugenmerk liegt aktuell natürlich auf der Hybridtechnik, die immer leistungsstärker und effizienter wird. Die Batterietechnologie wird in rasantem Tempo besser. Aber auch Themen wie etwa Aerodynamik oder Lichttechnik fließen in die Serienentwicklung mit ein.

So gesehen sind wir mit unseren rollenden Laboren die schnellsten Testfahrer der Welt. Und trotz starker Konkurrenz hat sich unser LMP1-Renner in diesem Jahr mit fünf Siegen in bisher sieben Rennen weiterhin als absolut konkurrenzfähiges Paket bewiesen. Sollten wir am Wochenende in Shanghai den sechsten Saisonerfolg schaffen, ist der Markentitel bereits verteidigt – auch daran hätte ich Spaß!



Hat Spaß an der aktuell spannenden WEC: Timo Bernhard

SCHAEFFLER-NEWS

Vor dem WEC-Rennen in Shanghai hat Schaeffler in China mit landestypischen Zeremonien die Eröffnung neuer Werkshallen und in Thailand die Eröffnung eines neuen Werkes gefeiert. Durch die Erhöhung des Produktionsvolumens rückt Schaeffler noch näher an seine Kunden in den asiatischen Märkten und erweitert damit sein Produktportfolio.

DTM 1

Vize-Wechsel perfekt



Endlich ist es auch offiziell: Edoardo Mortara geht zu Mercedes

Der von MSA schon im August exklusiv vermeldete Wechsel von Audi-Werksfahrer Edoardo Mortara zum Rivalen Mercedes-Benz ist nun auch offiziell bestätigt worden!

«Es ist toll, dass wir endlich bestätigen können, dass Edoardo Mortara zu Mercedes wechselt», sagte Ulrich Fritz, Mercedes-AMG-DTM-Teamchef, der dabei auch den Grund für das lange Warten nannte: «Edo und wir waren uns schon seit einiger Zeit(!) einig, wollten aber

aus Respekt vor unseren Audi-Kollegen vor Saisonende nicht bekannt geben, dass ihr Titel-Aspirant zu Mercedes wechselt.»

Mit «Edo» habe man nicht nur einen erfahrenen Piloten für das HWA-Team gewinnen können, «sondern auch einen richtig guten Typen, der auch charakterlich super in unser Team passt.»

Nach MSA-Informationen wird Mortara im Rahmen des Young Driver Tests im spanischen Jerez de la Frontera (29.11. bis 2.12.) erstmals im DTM-Mercedes sitzen. Der 29 Jahre

alte Italo-Schweizer, der den Titel in diesem Jahr nur knapp um vier Punkte verpasste, ist nach Timo Scheider bereits der zweite Fahrer, der 2017 nicht mehr für die Ingolstädter in der DTM an den Start geht. Einen Wechsel innerhalb der Tourenwagenserie hat es zuletzt im Dezember 2012 gegeben, als Jamie Green den umgekehrten Weg in der DTM wählte und zu Saisonbeginn 2013 von Mercedes zu Audi wechselte.

Letzter Audi-Einsatz in Macau

Vor dem DTM-Test bestreitet Mortara aber noch einmal für seinen aktuellen Arbeitgeber Audi einen Werkseinsatz beim FIA GT World Cup in Macau/China. Auf seiner Lieblingsstrecke, auf der der gebürtige Genfer schon in mehreren Fahrzeugkategorien (Formel 3, Cup- und GT3-Sportwagen von Audi) erfolgreich war, pilotiert Mortara einen Werks-Audi R8 LMS. Damit will er die Titelverteidigung von Maro Engel und seinem zukünftigen Arbeitgeber Mercedes verhindern. ♦ AW

DTM 2

Offiziell: 2017 nur noch 18 statt 24 Fahrzeuge

Bereits seit zwei Monaten (August) wissen MSA-Leser, dass in der DTM-Saison 2017 nur noch 18 statt 24 Autos an den Start gehen werden.

Diese Entscheidung, auf die sich die Verantwortlichen der drei Hersteller Audi, BMW und Mercedes-Benz in einer Sitzung während des Saisonfinales Mitte Oktober in Hockenheim endlich geeinigt haben, wird von der DTM-Dachorganisation ITR aber merkwürdigerweise nur auf Anfrage bestätigt! Nach MSA-Informationen planen die drei Hersteller nicht nur auf

jeweils zwei Fahrer, sondern auch auf drei Teams zu verzichten. Den größten Schnitt gibt es beim «Stern», denn bei Mercedes werden alle sechs Fahrzeuge zentral vom HWA-Standort in Affalterbach eingesetzt.

Die Teams ART und Mücke engagieren sich zukünftig ebenso in anderen Rennserien wie das BMW-Team MTEK. Die weiteren Mannschaften RBM, RMG und Schnitzer sollen wie bisher je zwei BMW M4 einsetzen. Nur bei Audi bleibt alles wie gehabt: Die sechs RS5 werden von Abt, Phoenix und Rosberg (je 2) betreut. ♦ AW



Wird sich 2017 um ein Viertel verkleinern: Starterfeld der DTM

NASCAR Martinsville

Johnson: Finale!

Mit seinem neunten Martinsville-Sieg machte Jimmie Johnson seinen ersten Finaleinzug seit Einführung des Knockout-Chase fix.

Auf dem Weg zu seinem vierten Saisonenerfolg lieferte sich der sechsfache Cup-Champion ein beinhardt Duell mit Denny Hamlin, der letztlich Dritter wurde. Der fiel am Ende noch hinter Brad Keselowski zurück, der mit einem starken Schluss-Sprint als bester «Spoiler» auf P2 fuhr. Hinter Hamlin komplettierten mit Matt Kenseth (der sich mit



J. Johnson

176 die meisten Führungsrunden gutschreiben ließ) und Kyle Busch zwei weitere Toyota-Piloten die Top 5. Pech hatte dagegen der vierte und ebenfalls noch im Titelkampf befindliche Carl Edwards, der nach einem Reifenschaden in die Mauer flog und letztlich nur auf Platz 36 gewertet wurde. Auch die beiden Stewart-Haas-Piloten (und damit Hendrick-Kunden) Kevin Harvick und Kurt Busch taten sich schwer und landeten beim 500-Runden-Rennen auf dem «Paperclip» nur im Mittelfeld – nächste Chance: Texas. ♦ MBR

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Martinsville/Virginia (USA): 500 Rdn. à 0,847 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
1. Jimmie Johnson (Chevrolet); 2. Brad Keselowski (Ford); 3. Denny Hamlin (Toyota);
4. Matt Kenseth (Toyota); 5. Kyle Busch (Toyota); 6. Jeff Gordon (Chevrolet); 7. Martin Truex Jr. (Toyota); 8. Jamie McMurray (Chevrolet); 9. Joey Logano (Ford); 10. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 11. Kasey Kahne (Chevrolet); 12. Chase Elliott (Chevrolet);
13. Greg Biffle (Ford); 14. Kyle Larson (Chevrolet); 15. Aric Almirola (Ford); 16. Ryan Newman (Chevrolet); 17. Austin Dillon (Chevrolet); 18. Michael McDowell (Chevrolet)
Stand nach 33 von 36 Rennen: 1. Johnson* 4044 Punkte; 2. Hamlin 4039; 3. Kenseth 4039;
4. Kyle Busch 4037; 5. Logano 4033; 6. Harvick 4021; 7. Kurt Busch 4019; 8. Edwards 4005;
9. Truex Jr. 2226; 10. Keselowski 2207; 11. Dillon 2187; 12. Elliott 2185; 13. Larson 2183;
14. Stewart 2156; 15. McMurray 2145; 16. Buescher 2123 (* = für Champ. 4 qualifiziert)

Nächstes Rennen: 6. November, Fort Worth/Texas (USA)
Internet: www.nascar.com

ALMS Zhuhai

Cheng und Chan

Mit 23 Autos ging die Asian Le Mans Series frisch gestärkt am Sonntag in die neue Saison. Am Ende jubelte in beiden LMP-Klassen das von Action-Star Jackie Chan unterstützte Team von David Cheng, DC Racing.

Cheng selbst pilotierte den Ligier JS P3-Nissan in der LMP3-Kategorie zusammen mit Jun Jin Pu und James Winslow zum Klassenerfolg. In der LMP2-Klasse standen die Teamkollegen Ho-Pin Tung und Gustavo Menezes nach den vier Rennstunden von Zhuhai als Klassen- und somit Gesamtsieger fest. Bitter endete das Rennen für die Titelverteidiger von Race Performance, deren Oreca in der letzten Runde ausrollte.

In der elf Autos starken GT-Klasse setzten sich Rui Aguas, Marco Cioco und Nasrat Muzayyin (Ferrari) durch. ♦ MBR



GT-Sieger: Spirit-of-Race-488

TCR

Der Kia ist enthüllt

Die TCR hat seit dem vergangenen Wochenende ganz offiziell ein weiteres Familienmitglied. Im Rahmen des Saisonfinales der Benelux-Meisterschaft wurde der Kia Cee'd TCR der Öffentlichkeit präsentiert. Entwickler und – ähnlich JAS Motorsport bei Honda – auch technischer Partner für die Einsatzteams wird die Firma STARD aus Österreich sein.

Deren Präsident, Ex-Rallye-WM-Pilot Manfred Stohl, zeigte sich bei der Vorstellung des Autos mächtig stolz: «Die Idee wurde 2015 geboren. Seitdem war es harte Arbeit.»

Der Renn-Cee'd hat als Basismotor den aus dem Optima bekannten Zweiliter-Turbo, der in der Rennversion bis zu 350 PS leisten kann. Die Preise für den TCR-Kia liegen zwischen 98945 und 122000 Euro. ♦ MBR



Vorgestellt: Kia Cee'd TCR

KOMPAKT

»» Porsche Vergangene Woche tauchten erstmals bewegte Bilder vom Nachfolger des aktuellen Porsche 911 RSR auf. Dabei war der neue Renner beim Test in Sebring zu sehen – und mit deutlich veränderter Klangnote auch zu hören. Offiziell wird das noch namenlose Auto auf der Los Angeles Auto Show (18.–27. November) der breiten Öffentlichkeit präsentiert.


»» TCR Norbert Michelisz (Honda) gewann bei seinem Gaststart beim Finale der TCR Benelux sowohl seine beiden Sprint- als auch den Langstreckenlauf. Meister ist Stéphane Lémeret.

»» CTCC Auch Rob Huff war bei einem Gaststart erfolgreich. Bei der CTCC in Guizhou holte er in einem BAIC D60 (auf Basis eines Saab) nach der Pole einen Laufsieg sowie Platz 3.

»» NASCAR Die Euroserie kehrt im kommenden Jahr nach Deutschland zurück. Als Termin wurde bisher nur der «frühe Juni» genannt. Gefahren wird dann auf dem 3,692 km kurzen Streckenvariante. ♦ MBR

Großbritannien

Einsame Spitze



Flott unterwegs: Weltmeister Ogier auf dem Weg zum ersten Schotter-Sieg in der laufenden WM-Saison

Von REINER KUHN und
MICHAEL HEIMRICH

Eine trübe und wenig ereignisreiche Rallye Großbritannien brachte zwei überraschende Erkenntnisse. Der erfolgreiche VW Polo WRC hat einen Schwachpunkt, und die DMack-Reifen sind in Wales den Michelin-Pneus überlegen. Dennoch konnte Sébastien Ogier seinen ersten Schotter-sieg in diesem Jahr feiern und nahezu im Alleingang den vierten Hersteller-Titel für Volkswagen einfahren.

Für Volkswagen wurde die Wales Rallye GB – wie der britische WM-Lauf korrekt firmiert – eine Geschichte mit Happy End. Wie erwartet holten sich die Wolfsburger Werkssportler den Hersteller-Titel – zum vierten Mal in Folge. Eine beeindruckende Bilanz, die vor allem einem Fahrer zu verdanken ist: dem alten und neuen Champion

Sébastien Ogier. Der Franzose zeigte sich in Wales einmal mehr in bestechender Form und bekam durch seine ungeliebte erste Startposition sogar einen kleinen Vorteil geschenkt. Je mehr World Rally Cars mit ihrer Bärenkraft über die walisische Prüfungen pflügten, um so unberechenbarer wurden die Gripverhältnisse.

Loser Schotter, gepaart mit Spurrillen, in denen sich stehendes Wasser mit aufgewühltem Dreck zu einer Schmierseife verwandelte, trieben die Ogier-Verfolger zum Teil bis an den Rand der Verzweiflung. «Diese Bedingungen sind ideal, wenn du als erster Fahrer starten musst», urteilte Citroën-Pilot Kris Meeke, der als Neunter in die Spur musste und dessen Hals mit jedem Wertungskilometer immer dicker wurde. «Nie wieder will ich bei dieser Rallye so langsam unterwegs sein», fluchte der Brite über den Auftritt bei seinem WM-Heimspiel.

Von eitel Sonnenschein bei Volkswagen allerdings keine Spur. Andreas Mikkelsen meldete als erster Fahrer ein Problem mit einer Antriebswelle, die auf der vierten Prüfung ihren Dienst versagte und den Allrad-Polo zum Hecktriebler degradierte. Doppeltes Pech für Mikkelsen: Am Freitag stand kein rettender Mittagsservice im Zeitplan, nur die Fahrer durften in der Pause an ihren Fahrzeugen Hand anlegen und auch nur Dinge verwenden, die sie im Auto mitführten. Eine funktionsfähige Antriebswelle war nicht dabei.

Richtig ernst wurde die Lage im VW-Service, als Jari-Matti Latvala auf der siebten Prüfung ebenfalls eine defekte Antriebswelle hinten rechts meldete und in der Gesamtwertung weit zurückfiel. Weil Ogier ebenfalls verdächtige Geräusche in seinem Dienstwagen ausmachte, schrillten sämtliche Alarmlampen. Doch der Weltmeister hatte Glück. Er kam pro-

blemlos durch die restlichen Kilometer und vermutete erst im Ziel der letzten Prüfung, dass es nun auch ihn erwischt hätte – allerdings ohne jeden Zeitverlust.

Die Achillesferse

Der VW-Technikstab rund um Chefentwickler «FX» Demaison begab sich am Abend umgehend auf Fehlersuche. Fündig wurde man bei der Konstruktion der Achsmanschetten. Unter bestimmten Bedingungen kommt es durch eindringendes Wasser und Schmutzpartikel zur Korrosion und im Extremfall wie auf den walisischen Schotterpisten zu Schäden an den hoch belasteten Bauteilen. Die Achillesferse des so erfolgreichen Siegerautos, ausgemerzt erst beim Nachfolger, der im Januar 2017 debütieren wird. Natürlich wurden im Service am Freitagabend an allen drei Werkswagen die betroffenen Teile ausgetauscht, doch das bange Warten auf die nächsten

Probleme begleitete die VW-Truppe bis ins Ziel.

Ott Tänak spielten die Bedingungen dagegen in die Hände. Das Herbstwetter mit leichtem Nieselregen, Nebel und niedrigen Temperaturen lag nicht nur ihm, sondern auch seinen DMack-Reifen, die perfekt funktionierten. Tänak war der einzige Fahrer, der an Ogier dranbleiben konnte, auch wenn er zu keinem Zeitpunkt die Chance hatte, am Spitzenreiter vorbeizuziehen. Daran änderte auch eine Serie von Bestzeiten nichts, die Tänak am Samstagmorgen setzen konnte. Ogier fand umgehend die passende Antwort und setzte sich so weit von seinem Verfolger ab, dass er den Sonntag entspannt über die Runden bringen würde. Tänak sah sich nicht nur durch seine spätere Startposition im Nachteil, am ersten Tag fing er sich auch einen Reifenschaden ein, und eine lockere Aufhängung

FORTSETZUNG S. 18



DMack sei Dank: Tänak holte mit perfekten Reifen einen bärenstarken zweiten Platz

FORTSETZUNG VON S. 17

ließ das Heck seines Ford Fiesta WRC mehr tänzeln, als es dem Esten lieb war.

Als Ogier jeden Angriff kontern konnte, begriff Tänak schnell, dass die Messe gelesen war. Er begnügte sich mit dem zweiten Platz – ein bärenstarkes Ergebnis, wenn man bedenkt, wie weit zurück die M-Sport-Werkspiloten Mads Östberg und Eric Camilli lagen. Als ihm auf der Power-Stage auch noch die Bestzeit gelang, huschte für einen kurzen Moment ein zufriedenes Lächeln über das Gesicht des sonst mürrisch dreinblickenden Blondschofops. «Eine gute Rallye – und jetzt freue ich mich auf 2017!», meinte Tänak, dem viele Experten eine Rückkehr ins M-Sport-Werksteam prophezeien. Tänak beerbte Östberg, denn der Norweger blieb als Neunter erneut bläss. Fast schon passend zur verkorksten Saison: Beifahrer Opa Fløene wurde am Samstagmorgen offenbar von einer Schlange gebissen und las anschließend leicht benommen den Aufschrieb vor, ehe ihm der Teamarzt helfen konnte. M-Sport-Chef Malcolm Wilson studierte lieber die Zeiten von Tänak, denn auch von Camilli war wenig zu sehen: Dieser lag sogar noch hinter der WRC2-Spitze zurück. Immerhin muss sich der Franzose keine Sorgen um die Zukunft machen. Er ist dank einer ordentlichen Mitgift durch die FFS für 2017 bereits gesetzt.

Auch Thierry Neuville kann sich wieder mehr entspannen.

In den letzten Wochen hat er das Kräfteverhältnis im Hyundai-Team zu seinen Gunsten zu rechtgerückt und die Nummer-eins-Position übernommen. In Wales kam der Belgier zunächst langsam in Fahrt, es dauerte eine Weile, ehe er sich an die anspruchsvollen Bedingungen gewöhnt hatte. Ein paar Leichtsinnsfehler wirkten sich jedoch weit weniger schlimm aus als die Probleme der Gegner, und so rückte Neuville Stück für

Stück auf den dritten Platz nach vorn. Den wollte ihm sein Hyundai-Markenkollege Hayden Paddon streitig machen. Der Neuseeländer musste aber einsehen, dass sein zum Teil wilder Fahrstil nicht zu den Prüfungen in Wales passte. Paddon missfiel die Balance des Autos, er veränderte aber die Abstimmung in die falsche Richtung und kam an Neuville nicht heran. Der zog seinen Stiefel unbeindruckt durch und sicherte



Probleme mit der «Achillesferse»: Hochbetrieb bei VW



Mit dickem Hals: Meeke



Wenig Hochs: Camilli



Wieder entspannter: Neuville kam Stück für Stück auf P3 vor

sich als Dritter so viele Punkte, dass er den zweiten Platz in der WM übernehmen konnte. Vor dem Finale in Australien (18.–22. November) hat Neuville 143 Zähler auf dem Konto, Konkurrent Mikkelsen bleibt nach der Nullnummer in Wales bei 129 stehen.

Ogiers erster Schottersieg 2016

Unterdessen ließ sich Ogier zusammen mit Beifahrer Julien Ingrassia als Sieger der Rallye Großbritannien feiern. Kurios:

Zum ersten Mal in dieser Saison stand der Volkswagen-Pilot bei einer Schotter-Rallye ganz oben. Aber Wales liegt ihm, immerhin ist es bereits das vierte Mal, dass er diesen WM-Lauf für sich entscheiden konnte. Ogier sorgte pflichtbewusst dafür, dass der eigens angereiste Entwicklungsvorstand Frank Welsch den vorzeitigen Hersteller-Titel mit seinem erfolgreichen Team feiern durfte, ehe es in die weiteren Beratungen über die Zukunft ging. «Es war keine einfache Rallye. Ott Tänak hat ganz schön Druck gemacht, und wir mussten alles geben», hatte Ogier auch noch lobende Worte für seinen Konkurrenten übrig.

Für einen wahren Champion endete seine letzte Rallye auf dem Dach. Craig Breen bekam von Citroën den DS3 WRC mit dem Nummernschild BN-404-MV zur Verfügung gestellt. Seit seinem Debüt bei der Rallye Monte Carlo 2012 hatte das Auto schlappe 31 WM-Läufe auf dem Buckel, elf davon wurden erfolgreich beendet (achtmal mit Loeb, zweimal mit Meeke und einmal mit Sordo) – kein anderes Auto stand so oft ganz oben auf einem WM-Podium. Nur viermal sah der DS3 WRC das Ziel nicht, jeweils durch Unfälle. Einer davon geht auf die Kappe von Breen, denn auf der fünften Wertungsprüfung ging dem Iren erst das Talent und dann die Straße aus. Der Überschlag sorgte für so schwere Schäden, dass ein Neustart nicht mehr möglich war. Die beeindruckende Karriere von «BN-404-MV» nahm ein unrühmliches Ende. ♦

NACHGEHAKT BEI Dr. Frank Welsch

(53/D) Der VW-Entwicklungsvorstand über die erneute Verteidigung des Hersteller-Titels, Elektrifizierung im Motorsport und die Fortsetzung des Rallye-WM-Engagements.

Von REINER KUHN

? Wie wichtig ist dieser WM-Titel für VW? Es ist ein toller und wichtiger Erfolg für Volkswagen, wir haben mit dem vierten Titel in Folge Motorsportgeschichte geschrieben. Es ist nicht nur eine tolle Botschaft, was die Qualität und Performance unserer Autos angeht, sondern auch das Resultat einer beeindruckenden Teamleistung gegen starke Konkurrenz. Jeder, der in den letzten vier Jahren mit angepackt hat, kann sehr stolz darauf sein.

? Seit September ist mit Sven Smeets ein neuer Motorsport-Direktor im Amt, was haben sie ihm mit auf den Weg gegeben? Sven Smeets hat durch seine Arbeit als Teammanager und Sportdirektor bereits einen sehr großen Anteil am

Erfolg der letzten Jahre. Er soll den Motorsport bei Volkswagen in den nächsten Jahren weiterentwickeln und den Bereich Kundensport ausbauen.

? Wie wirken sich die Folgen des Abgasskandals auf die Motorsportaktivitäten von VW aus? Auf unseren sportlichen Erfolg hat es sich überhaupt nicht ausgewirkt, im Gegenteil: In der Rallye-WM haben wir zum vierten Mal in Folge alle Titel gewonnen, dazu in der GRC (US-amerikanische Global Rally Cross Series) mit Scott Speed im Beetle die Fahrerwertung verteidigt und zum ersten Mal die Herstellerwertung gewonnen. Wir waren also erfolgreicher als je zuvor.

? Elektromobilität wird immer mehr zum Topthema. Warum wurde im Frühjahr die

Entwicklung eines elektrifizierten Rallye-Autos auf Basis des VW Polo R WRC gestoppt? Wir beobachten die Elektrifizierung im Motorsport weiterhin sehr genau und sehen dort interessante Möglichkeiten. Wir schaffen derzeit die nötige Infrastruktur und werden Konzepte für Fahrzeuge mit neuer Antriebstechnik erarbeiten.

? Im Frühjahr hatte der Markenvorstand das Rallye-WM-Engagement bis 2019 nochmals bestätigt. Doch nach dem WEC-Ausstieg von Audi wird gerüchelt, dass sich VW nun doch vorzeitig zurückzieht. Können Sie diese Gerüchte entkräften? Wie Sie sagen: Es sind Gerüchte und Spekulationen – die kommentieren wir grundsätzlich nicht.



Wales Rally GB

Die Begeisterung ist zurück

Von REINER KUHN

Die Rallye Großbritannien schien am Ende. Weder die Teams und Fans noch der WM-Promoter und die FIA hatten noch Lust auf den WM-Lauf in Wales. Geschichte. Die nasskalte Traditionsrallye avanciert wieder zum Vorzeige-Event.

Für eingefleischte Rallyefans klingen die Namen der Wertungsprüfungen wie Musik in den Ohren: Myherin, Sweet Lamb, Hafren, Dyfnant oder Dyfi – seit Jahrzehnten wurden hier Geschichten und Geschichte geschrieben. Dumm nur, dass dies kaum noch jemanden interessierte. Schlimmer noch, sich Fahrer, Teams, Fans, aber auch der WM-Promoter und gar die FIA abwendeten.



Wieder Lust auf Rallye: Fans verfolgen gespannt Mikkelsen

Bis vor drei Jahren Ben Taylor das Heft in die Hand nahm. Seither hat sich nur wenig und doch alles geändert. «Im Grunde ging es nur um die Motivation», weiß der 48-jährige Engländer heute. «Oder besser gesagt darum,

eine Veranstaltung zu machen, die die Menschen wieder lieben. Schließlich war ja alles da: von den Strecken bis zu den Leuten.» In der Tat sind die Schotterpisten in den walisischen Wäldern ebenso die gleichen,

wie zum Beispiel der sportliche Leiter Andrew Kellitt, der seit 20 Jahren für die Streckenführung verantwortlich zeichnet.

«Stück für Stück haben wir die Veranstaltung besser gemacht», sagt Taylor. Angefangen beim neuen Zuhause im Nordosten des Landes nahe dem englischen Chester inklusive Servicepark mit zahlreichen Fan-Attraktionen. «Und erstmals nach 17 Jahren kehrte die Rallye nun wieder nach England zurück», erklärt der Cheforganisator. Neben dem Showstart in Chester auch für das Cholmondeley-Rallyfest bei Cheshire, wo neben den weltbesten Driftern genau 40 Jahre nach dem letzten Gruppe-B-Event in Europa zahlreiche historische Boliden das Fanvolk unterhielten.

Das Konzept kommt an. «Anders als noch vor ein paar Jahren

haben die Waliser kein Problem damit, dass wir mit der Rallye auch mal über die Landesgrenzen hinaus gehen», freut sich Taylor. «Wir sind begeistert», gesteht Oliver Ciesla, Chef der WRC-Promoter GmbH. «Kaum ein anderer WM-Lauf kann mit so breiter TV-Präsenz im freien als auch Bezahlfernsehen aufwarten. Die Wales Rallye Großbritannien hat sich zur Vorzeigeveranstaltung entwickelt.»

Das soll auch so bleiben. «Wir haben einen Vertrag bis einschließlich 2018 und noch einige Ideen», schaut Taylor nach vorne: «Wir können und wollen noch einiges verbessern. Nur auf das nasskalte Wetter haben wir keinen Einfluss. Aber so grauenhaft kann dies scheinbar gar nicht sein, wenn ich sehe, wie gerne die Teams und Fans wieder hierherkommen.» ♦

WRC2

Lappi nach Sieg nun der große Titelfavorit

Jetzt sind es nur noch zwei: Nach einem nervenaufreibenden WM-Lauf haben nur noch der punktgleich mit Elfyn Evans nun die WRC2-Tabelle anführende Teemu Suninen und Wales-Sieger Esapekka Lappi Chancen auf die Weltmeistertitelkronen.

Schluss mit lustig: Um Markenkollege Teemu Suninen im Schlusspurt doch noch die WRC2-Krone zu entreißen, schickte Skoda alle drei Werkspiloten nach Wales. Für frühes Spektakel sorgte wie schon bei seinem Sieg in Deutschland Esapekka Lappi. Diesmal setzte er seinen

Werks-Fabia R5 auf der ersten WP an einen Baum. Langsamer scheinen den künftigen Toyota-Werkspiloten solche Fehlritte nicht zu machen. In WP 5 übernahm der fliegende Finne das Kommando und gab die Führung bis ins Ziel mehr her. Genau andersrum lief die Rallye für Vorjahressieger und Titelkonkurrent Suninen. Der Privatier führte zu Beginn und rutschte nach kleinen Fahrfehlern auf Platz 2 ab.

Schlimmer noch: Die Werksjäger Pontus Tidemand und Jan Kopecky saßen dem Youngster im Nacken – mit Erfolg: Um läppische 1,1 Sekunden verwies Tidemand den Privatier im Schlusspurt auf den letzten

Podiumsplatz. Der ist mit 120 Zählern nun punktgleich mit Evans, auf Grund einer besseren Platzierung aber vorne. Sieger Lappi, der noch in Australien punkten kann, reicht

dort Rang 2 zum Titelgewinn – nicht die allergrößte Aufgabe. Je drei seriennahe Mitsubishi mit einheimischen Besatzungen und drei Skoda, davon zwei Werkswagen, stehen auf der

Nennliste. Es scheint also so, dass er nur durchkommen muss, um den vom Werksteam mit aller Macht angestrebten WM-Titel dem Skoda-Privatier noch zu entreißen. ♦ RK



Fliegender Finne: Lappi mit drittem Saisonsieg jetzt Titelfavorit



Noch vorne: Privatier Suninen

AUS DEM SERVICEPARK Von REINER KUHN

Teure Streckenbesichtigung: Als das WRC2-Duo Alain Foulon/Gilles Delarche das Tempolimit von 80 km/h erstmals um 14 km/h überschritt, waren 350 Euro Strafe fällig. Ein Überschuss von 10 km/h kostete beim zweiten Mal schon 500 Euro. Beim dritten Mal signalisierte der GPS-Sender ihres Autos innerhalb von 4,42 Minuten gleich vier Tempovergehen im zweistelligen Bereich. Dafür gingen nicht nur weitere 650

Euro an die FIA, die Franzosen kassierten zudem zwei Strafminuten. Egal, sie schieden vorzeitig aus.

Sichtlich beeindruckt zeigte sich Olympionike Matt



Rallye-begeistert: Gold-Ruderer Gotrel

Gotrel, nachdem er an der Seite von M-Sport-Pilot Eric Camilli den «Shakedown» genannten Probegalopp vor dem WM-Lauf absolviert hatte. «Was für ein irres Erlebnis», staunte der britische Ruderer und Goldmedaillengewinner von Rio und würde zu gerne auch mal ans Steuer.

Neben den aktuellen WM-Fahrern sorgten auf der WP 16 beim Cholmondeley-Castle-Rallyfest auch einige frühere Rallyeasse, darunter Ari Vatanen, Miki Biasion, Louise Aitken-Walker oder Harri Toivonen, Bruder des unvergessenen Henri

Toivonen, auf und neben der Piste für Stimmung.

Kein Geringerer als der für den Motorsport verantwortliche VW-Entwicklungsvorstand

Frank Welsch reiste am Sonntag nach Wales, um auf dem Podium in Llandudno die WM-Trophäe für den Herstellertitel entgegenzunehmen. Zwar besuchten auch seine Vorgänger Ulrich Hackenberg und Heinz-Jakob Neuffer ihre Wolfsburger

Werkssportler vor Ort. Da der WM-Titel zuvor aber zwei von drei Male im fernen Australien eingefahren wurde, reichte der damalige Sportchef Jost Capito die Titel-Trophäe hoch.



Hoher Besuch: Welsch (M.) in Feierlaune

MEINE RALLYE

Fahrer-Kommentare nach der Rallye Großbritannien



< Sébastien Ogier (1.)

«Unser Fokus lag auf dem Gewinn des Hersteller-Titels. Der Sieg ist hart erarbeitet. Wir waren das ganze Wochenende am Limit und konnten Ott (Tänak) nur mit einem perfekten Job schlagen.»

Ott Tänak (2.) >

«Unsere Startposition war nicht die beste, aber wir profitierten von einem tollen Auto und tollen Reifen. Dafür möchte ich mich bei den DMack-Leuten bedanken und freue mich auf 2017.»



< Hayden Paddon (4.)

«Schade, nach Spanien haben wir auch hier knapp das Podium verpasst. Klar, dass ich dadurch noch mehr brenne, um beim nächsten Mal wieder ganz vorne dabei zu sein, gerade in Australien.»



Jari-Matti Latvala (7.) >

«Ich kann nicht behaupten, dass ich hier eine großartige Leistung abgeliefert habe. Aber das Wichtigste ist, dass wir im Ziel sind und Punkte für die Herstellerwertung geholt haben.»



< E. Lappi (11./1. WRC2)

«Mehr geht nicht. Bei unserem ersten Start hier in Wales haben wir und das gesamte Team einen perfekten Job gemacht. Durch den Sieg haben wir weiter Chancen auf den WM-Titel.»



Craig Breen (out) >

«In einer kniffligen Kurve habe ich die Streckenverhältnisse falsch eingeschätzt – und wir lagen auf dem Dach. Nur gut, dass ich zuvor zeigen konnte, dass wir in den Top 5 mitfahren können.»



Experten-Urteil

Reiner Kuhn



Sonderkorrespondent

Fahrer der Rallye

Ott Tänak

Der Este wusste um seinen Chance und versuchte auf den nass-kalten, schlüpfrigen Pisten den Vorteil seiner besser arbeitenden DMack-Reifen zu nutzen. Als Einziger konnte Tänak Weltmeister Ogier folgen. Seine starke und fehlerfreie Fahrt unterstreichen 13 von 22 möglichen WP-Bestzeiten (Ogier 7, Neuville/Mikkelsen, je 1). M-Sport-Boss Malcolm Wilson lässt den wortkargen Glüher längst im 2017er-Fiesta testen – ein Hinweis darauf, dass der Youngster 2017 im Michelin-bereiften Werkswagen öfters um Siege mitkämpfen soll.

Heimlicher Gewinner

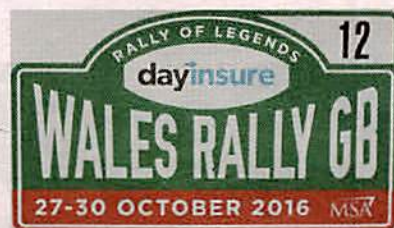
Thierry Neuville

Der Belgier war seit seinem Sieg auf Sardinien im Ziel nie schlechter als auf Rang 4. Zudem scheint er spätestens seit seiner Vertragsverlängerung auch im Team wieder die Führungsrolle innezuhaben, wie ein längerer Test im 2017er-Auto im Vorfeld der Rallye Wales zeigte. Doch noch wichtiger scheint Alpha-Tier Neuville der Kampf um den Vizetitel mit seinem Monaco-Türnachbarn Andreas Mikkelsen zu sein. Punktgleich reisten die Kumpels an. Nach seinem vierten Podiumsplatz in Folge hat Neuville 14 Punkte Vorsprung und beste Chancen, auch nach dem Finale in Australien vorne zu sein.

Heimlicher Verlierer

Eric Camilli

Unauffällig wäre eine Übertreibung für den farb- und energie-losen Auftritt des M-Sport-Werkspiloten. Schlimmer noch: Der von Mentor Malcolm Wilson höchstselbst als Top-Talent gepriesene Franzose zeigt – anders als seine Kollegen – keine Emotionen: Weder Biss noch Frust, er scheint vor sich hin zu fahren. So bleibt sein Acht-Minuten-Rückstand auf Sieger Ogier ebenso nur eine Randnotiz wie sein WM-Pünktchen für Rang 10. In der WM-Tabelle okkupiert der Werkspilot Rang 11, gefolgt von Teilzeit-Gaststarter Henning Solberg. ♦



Höhepunkte der Rallye

Tag 1: Andreas Mikkelsen (VW), Antriebschaden (WP4); Craig Breen (Citroën), Überschlag (WPS); Jari-Matti Latvala (VW), Antriebschaden (WP7).

Tag 2: Hayden Paddon (Hyundai), Balanceprobleme (WP9); Kris Meeke (Citroën) klagt über seine späte Startposition (WP12).

Tag 3: Yazeed Al-Rajhi (Ford), Getriebschaden (WP20); Ott Tänak (Ford) gewinnt die Power-Stage vor Mikkelsen und Thierry Neuville (Hyundai). Ogiers sechster Saisonsieg war gleichzeitig sein erster in diesem Jahr auf Schotter (WP22).

PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

Shakedown

Shakedown (3,32 km): 1. Tänak in 1:59,7 min (= 100,95 km/h); 2. Meeke +0,9 sec; 3. Breen +1,0; 4. Ogier +1,1; 5. Paddon +1,3; 6. Mikkelsen +1,5; 7. Latvala +1,9.

1. Tag

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

WP 1 (31,82 km): 1. Ogier in 18:07,0 min (= 105,38 km/h); 2. Tänak +7,6 sec; 3. Paddon +8,0; 4. Breen +8,1; 5. Mikkelsen +11,5; 6. Neuville +12,6; 7. Latvala +16,4

WP 2 (4,24 km): 1. Ogier in 2:49,0 min (= 90,32 km/h); 2. Mikkelsen +3,3; 3. Neuville +4,5; 4. Tänak +4,5; 5. Latvala +5,5; 6. Paddon +6,1; 7. Sordo +6,2

WP 3 (35,14 km): 1. Tänak in 20:45,4 min (= 101,58 km/h); 2. Ogier +2,2; 3. Latvala +8,5; 4. Meeke +9,5; 5. Sordo +10,5; 6. Neuville +11,5; 7. Paddon +14,2

WP 4 (17,91 km): 1. Tänak in 10:18,9 min (= 104,18 km/h); 2. Ogier +2,2; 3. Latvala +6,3; 4. Neuville +7,5; 5. Paddon +8,8; 6. Meeke +8,9; 7. Breen +10,6

WP 5 (31,82 km): 1. Ogier in 18:01,4 min (= 105,93 km/h); 2. Latvala +4,8; 3. Tänak +7,4; 4. Meeke +10,7; 5. Paddon +14,4; 6. Neuville +14,5; 7. Sordo +26,1

WP 6 (4,24 km): 1. Ogier in 2:53,7 min (= 87,88 km/h); 2. Neuville +1,2; 3. Tänak +2,3; 4. Meeke +2,4; 5. Sordo +3,5; 6. Latvala +3,7; 7. Lappi +5,4

WP 7 (35,14 km): 1. Ogier in 20:58,6 min (= 100,51 km/h); 2. Tänak +5,9; 3. Neuville +11,5; 4. Paddon +14,0; 5. Meeke +19,8; 6. Sordo +25,5; 7. Östberg +31,1

WP 8 (17,91 km): 1. Neuville in 10:32,1 min (= 102,00 km/h); 2. Ogier +0,7; 3. Paddon +6,7; 4. Meeke +10,1; 5. Östberg +12,9; 6. Sordo +14,4; 7. Tänak +14,7

2. Tag

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

WP 9 (9,64 km): 1. Tänak in 5:47,1 min (= 99,98 km/h); 2. Ogier +1,5; 3. Neuville +2,0; 4. Latvala +3,8; 5. Paddon +4,3; 6. Mikkelsen +5,1; 7. Meeke +8,5

WP 10 (21,12 km): 1. Ogier in 12:01,2 min (= 105,42 km/h); 2. Tänak +2,4; 3. Paddon +8,6; 4. Mikkelsen +11,1; 5. Neuville +11,8; 6. Latvala +13,4; 7. Östberg +19,4

WP 11 (11,34 km): 1. Neuville in 7:00,9 min (= 96,99 km/h); 2. Mikkelsen +0,3; 3. Tänak +1,0; 4. Ogier +2,9; 5. Paddon +4,4; 6. Latvala +5,7; 7. Sordo +5,9

WP 12 (9,64 km): 1. Tänak in 5:50,5 min (= 99,01 km/h); 2. Ogier +2,9; 3. Neuville +3,2; 4. Latvala +5,3; 5. Paddon +6,1; 6. Meeke +7,6; 7. Sordo +10,1

WP 13 (11,34 km): 1. Tänak in 12:12,9 min (= 103,74 km/h); 2. Ogier +2,8; 3. Neuville +10,8; 4. Latvala +10,9; 5. Mikkelsen +12,3; 6. Paddon +12,3; 7. Meeke +17,3

WP 14 (11,34 km): 1. Tänak in 7:07,4 min (= 95,52 km/h); 2. Neuville +5,7; 3. Ogier +5,8; 4. Latvala +6,5; 5. Mikkelsen +6,5; 6. Paddon +8,4; 7. Sordo +10,8

WP 15 (13,91 km): 1. Ogier in 7:29,3 min (= 111,45 km/h); 2. Paddon +5,8; 3. Latvala +6,6; 4. Neuville +6,9; 5. Tänak +7,0; 6. Mikkelsen +8,0; 7. Meeke +15,0

WP 16 (1,80 km): 1. Mikkelsen in 1:08,6 min (= 94,46 km/h); 2. Ogier +0,3; 3. Paddon +0,5; 4. Neuville +1,3; 5. Sordo +1,5; 6. Meeke +1,9; 7. Tänak +2,3

3. Tag

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

WP 17 (7,70 km): 1. Tänak in 4:19,0 min (= 107,03 km/h); 2. Ogier +0,6; 3. Mikkelsen +0,8; 4. Latvala +1,8; 5. Neuville +2,3; 6. Paddon +2,3; 7. Meeke +2,5

WP 18 (7,93 km): 1. Tänak in 5:23,1 min (= 88,36 km/h); 2. Ogier +3,5; 3. Latvala +3,9; 4. Neuville +5,5; 5. Paddon +6,9; 6. Östberg +7,2; 7. Abbring +7,6

WP 19 (10,41 km): 1. Tänak in 5:42,1 min (= 109,55 km/h); 2. Ogier +3,8; 3. Paddon +3,3; 4. Meeke +4,7; 5. Neuville +5,5; 6. Latvala +7,6; 7. Mikkelsen +7,6

WP 20 (7,70 km): 1. Tänak in 4:18,4 min (= 107,28 km/h); 2. Meeke +2,1; 3. Neuville +2,7; 4. Ogier +2,9; 5. Latvala +3,5; 6. Paddon +3,8; 7. Camilli +4,9

WP 21 (10,41 km): 1. Tänak in 5:39,7 min (= 110,32 km/h); 2. Mikkelsen +3,8; 3. Neuville +4,0; 4. Meeke +4,6; 5. Paddon +6,4; 6. Ogier +6,6; 7. Lefebvre +7,4

WP 22 (Powerstage/7,93 km): 1. Tänak in 5:19,0 min (= 89,49 km/h); 2. Mikkelsen +1,4; 3. Neuville +4,5; 4. Latvala +4,8; 5. Ogier +6,2; 6. Tidemand +6,8; 7. Meeke +6,9

RALLYE-WM GROSSBRITANNIEN 2016 / Resultate

Start: Deeside, 28.–30. Oktober 2016; 13. von 14 Läufen zur Rallye-WM; Gesamtdistanz: 1295,94 km, davon 330,21 km auf 22 Wertungsprüfungen; 18 Teams gestartet, 49 gewertet. Wetter: sonnig/regnerisch.

Team	Auto	Wertung Klassen	Rückstand	Leader	Bestzeiten	Pkte.
1. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	1. WRC M*	3:14:30,2 h	WP 1-22	7	25
2. Tănăk/Molder (EST)	Ford Fiesta RS WRC	2. WRC M*	+10,2 sec		12	18+3**
3. Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	3. WRC M*	+1:35,4		2	15+1**
4. Paddon/Kennard (NZ)	Hyundai i20 WRC	4. WRC M*	+1:54,9			12
5. Meeke/Nagle (GB/IRL)	DS 3 WRC		+2:35,2			10
6. Sordo/Marti (E)	Hyundai i20 WRC	5. WRC M*	+4:02,6			8
7. Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R	6. WRC M*	+4:28,3			6
8. Östberg/Floene (N/S)	Ford Fiesta RS WRC	7. WRC M*	+4:38,3			4
9. Lefebvre/De Turckheim (F)	DS 3 WRC		+7:12,2			2
10. Camilli/Veillas (F)	Ford Fiesta RS WRC	8. WRC M*	+8:19,3			1
11. Lappi/Ferm (FIN)	Skoda Fabia R5	1. WRC 2	+9:30,1			
12. Mikkelsen/Jaeger (N)	Volkswagen Polo R WRC	9. WRC M*	+9:44,0		1	0+2**
13. Tidemand/Andersson (S)	Skoda Fabia R5	2. WRC 2	+9:59,2			
14. Suninen/Markkula (FIN)	Skoda Fabia R5	3. WRC 2	+10:00,3			
15. Bertelli/Scattolon (I)	Ford Fiesta RS WRC		+10:50,6			
16. Kopecky/Dresler (CZ)	Skoda Fabia R5	4. WRC 2	+11:48,9			
17. Gilbert/Jamoul (F/B)	DS 3 WRC		+11:56,5			
18. Aasen/Engan (N)	Ford Fiesta R5	5. WRC 2	+13:55,4			
19. Veiby/Skjærmoen	Skoda Fabia R5	6. WRC 2	+17:52,9			
20. Pärn/Morgan (EST/GB)	Ford Fiesta R5		+18:02,5			
21. Fuchs/Mussano (PE/RA)	Skoda Fabia R5	7. WRC 2	+20:23,3			
Erster Fahrer sind auch für die Markenwertung eingeschrieben **Zusatzpunkte für die Power-Stage						
22. Breen/Kostka (CZ)	DS 3 R3	1. JWRC	+33:17,2			
23. Greensmith/Becker (GB/D)	Ford Fiesta R2T	12. WRC 2	+46:13,7			
24. Burri/Levratti (CH/F)	Renault Clio R3	4. WRC 3	+47:46,3			

Wichtigste Ausfälle:

Breen/Martin (IRL/GB)	DS 3 WRC	Unfall, WP 5
Szczepaniak/Plaszek	Ford Fiesta R5	Unfall, WP 20
Al-Rajhi/Orr (SA/GB)	Ford Fiesta RS WRC	Getriebe, WP 20
Pryce/Furniss (GB)	Ford Fiesta R5	Kühler, WP 20
Abbring/Marshall (NL/GB)	Hyundai i20 R5	Unfall, WP

Nächster WM-Lauf: Rallye Australien, 17.–20. November 2016

Internet: www.wrc.com



Buntes Podium: Molder/Tănăk (DMack), Ingrassia/Welsch/Ogier (VW), Neuville/ Gilsoul (v.l.)



WM – Stand Fahrer

1. Ogier	247
2. Neuville	143
3. Mikkelsen	129
4. Paddon	126
5. Sordo	119
6. Latvala	110
7. Östberg	94
8. Tănăk	82
9. Meeke	64
10. Breen	36

WM – Stand Marken

1. Volkswagen Motorsport	355
2. Hyundai Shell World Rally Team	285
3. M-Sport World Rally Team	154
4. Volkswagen Motorsport II	138
5. Hyundai Mobis World Rally Team	136
6. DMack World Rally Team	92
7. Jipocar Czech National Team	18

WRC2 – Stand Fahrer

1. Evans	120
2. Suninen	120
3. Lappi	107
4. Kopecky	92
5. Tidemand	85
6. Fuchs	65
7. Kremer	55

WRC3 – Stand Fahrer

1. Tempestini	123
2. Fabre	101
3. Andolfi	91
4. Koci	87
5. Veiby	73
6. De Tommaso	69
7. Folb	56

Junior-WM – Stand Fahrer

1. Tempestini	123
2. Koci	82
3. Dubert	64
4. Veiby	62
5. Folb	58
6. Martel	40
7. Al Mutawaa	26

WRC3/Junior-WM

Magerer Saisonabschluss

Mitte Oktober veröffentlichte die FIA eine Ausschreibung auf ihrer Webseite. Das Ziel: die wenig attraktive, weil zu teure Junior-WM auf neue Beine zu stellen. Handeln tut Not. Denn gerade noch fünf(!) Nachwuchsteams fanden den Weg zum Saisonfinale in Wales.

Vom Start weg machte Martin Koci, der schon vor zwei Jahren in der Junior-Weltmeisterschaft vorne mitobte, das Tempo. Nach der ersten Etappe führte der 24-jährige Slowake mit über einer halben Minute Vorsprung vor dem drei Jahre älteren Simone Tempestini. Hinter dem seit der Rallye Korsika als Junior-Weltmeister feststehenden Italiener folgte mit 1:39 Minuten Rückstand der 21 Jahre junge

Yohan Rossel als Dritter. Einen Tag später hatten sich die Abstände verdoppelt. Auch auf den sechs Sonntagsprüfungen kontrollierte Koci Tempo sowie Gegner und feierte seinen ersten Saisonsieg vor Tempestini und Rossel. ♦ RK



Erster Saisonsieg: Koci

WM-Kalender 2017

Mit Polen und der Türkei

Vor Kurzem standen hinter drei WM-Läufen der kommenden Saison noch mehr oder weniger große Fragezeichen. Vier Wochen vor der FIA-Weltratssitzung am 30. November in Wien scheint der Tourneepplan für 2017 jedoch klar. Wie gut informierte MSA-Leser schon seit Wochen wissen, ist die Rallye China vorerst Geschichte. Auf den Termin Mitte September rückt eine kompakte Schotterrallye südlich von Izmir an der Küste der türkischen Ägäis.

Neben der neuen Rallye Türkei sind nun auch die bisher offenen Termine fixiert: Die auf Grund mangelnder Finanzierung auf der Kippe gestandene Rallye Polen scheint gerettet und soll erneut Anfang Juli

stattfinden. Danach folgen wie gehabt die Rallye Finnland Ende Juli, Anfang August und drei Wochen darauf die Rallye Deutschland. Auf die Türkei folgen im Oktober Spanien und Wales, bevor Australien wieder das Finale des 13 WM-Runden umfassenden Kalenders 2017 bildet. ♦ RK



Scheint gerettet: Rallye Polen

Rallycross

Voll unter Strom

Die Elektrifizierung ist auch im Motorsport ein Topthema, wie der Einsatz von Hybridtechnologien in der Formel 1 und Langstrecken-WM oder diverse Engagements in der Formel E unterstreichen. Eine ideale Plattform für derlei Technologien bieten die kurzen, aber spektakulären Rallycross-Rennen.

Doch während die Wolfsburger Chefetage eine Konzeptentwicklung seiner Werkssportler auf VW Polo R WRC-Basis stoppte, präsentiert nun Ex-Rallyprofi Manfred Stohl und sein Team von Stohl Racing respektive STARD (Stohl Advanced Research & Development) den vollelektrischen STARD Hiper Mkl, einen auf Elektroantrieb umgebauter Peugeot 207 S2000.

Je ein Elektromotor pro Achse befeuern den 1300 kg schweren Allradler, künftig sollen gar vier Motoren zum Einsatz kommen. Über eine Dauer von 15 Minuten werden bis zu 550 PS freigesetzt. Noch beeindruckender das Drehmoment: In 40 Millisekunden stehen 90 Prozent der 760 Nm zur Verfügung. ♦ RK

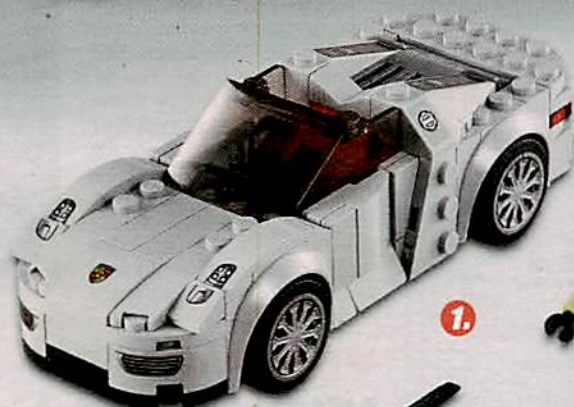


Stohls Werk: STARD Hiper Mkl

**MOTOR
SPORT
aktuell**

CHAMPIONS

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**
plus **LEGO-Modell GRATIS** dazu!



1.



14%
PREISVORTEIL

GRATIS
für Sie zur Wahl

LEGO Speed Champions
Mit diesen Hybridsportwagen in der
LEGO-Version wird es rasant auf der
Rennstrecke! Inkl. Fahrer-Minifigur und
weiterem Zubehör. Maße: ca. 19 x 14 x 6 cm.
Wahlweise als Porsche 918 Spyder (1.)
oder LaFerrari (2.).



2.



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Reg.-Nr. HRB 93072, Geschäftsführer: Dr. Volker Fried, Norbert Lehmann,
Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschloß (Vorstand), Christina Dohmann,
Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leistender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 65752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509385
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Halbjahresabo (25 Ausgaben) für zzt. nur 43,- € (D, A) (CH: 74.50 Sfr.) inkl.
MwSt. und Versand statt 50,- € (D) (A: 52,50 €; CH: 74,50 Sfr.) im Einzelkauf. Das Geschenk meiner Wahl erhalte
ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei
Bezahlung per Bankeinzug wird vorab eine GRATIS-Ausgabe geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes
kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-
Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen.
Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften
einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem
Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten
Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Als Geschenk wähle ich den LEGO Speed Champion: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. Porsche 918 Spyder 2. LaFerrari

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

Motorrad-WM

Saison 2017 fast komplett geplant



Beim WM-Auftakt in Katar wird das Moto2-Feld anders aussehen

Von IMRE PAULOVITS

Noch nie hat es so früh ein so gut wie komplettes Starterfeld für die nächstjährige Motorrad-WM-Saison gegeben.

Nachdem in der MotoGP bis Mitte September alle Plätze besetzt waren, ist nun auch in den beiden kleineren Klassen so gut wie alles klar. Dabei stand früher um diese Jahreszeit noch nicht einmal fest, wer im nächsten Jahr überhaupt würde teilnehmen können. Nach zwei Runden des Selektions-Komitees hat die FIM nun die Teamlisten veröffentlicht. Die meisten Teams haben auch die dazugehörigen Fahrer bekannt gegeben.

Wieder mehr Einmann-Teams

In der Moto2 wird es vier Einmann-Teams geben, in der Moto3 deren drei.

Ansonsten hat sich bestätigt, was sich schon länger abgezeichnet hatte: Die beiden deutschen Teams Kiefer und Intact steigen von Kalex auf Suter um. QMMF zieht sich aus der Moto2 zurück, dafür kommt VR46 mit einem Zweimann-

Team auf Kalex. Das Team von Aki Ajo wird auf zwei Fahrer aufgestockt und mutiert zum KTM-Werksteam. AGR wird einen Fahrer weniger in der Moto2 einsetzen, dafür mit KTM ebenfalls ein Einfahrer-Team in der Moto3 bilden. Marco Simoncelli Vater Paolo steigt mit einem Zweimann-Honda-Team in die Moto3 ein.

Auf der Fahrerseite steigen Johann Zarco, Jonas Folger, Alex Rins und Sam Lowes von der Moto2 in die MotoGP auf, Yonny Hernández kehrt aus der MotoGP in die Moto2 zurück. Aus der Moto3 steigen Brad Binder, Francesco Bagnaia, Fabio Quartararo, Andrea Locatelli, Jorge Navarro und wahrscheinlich Khairul Idham Pawi in die Moto2 auf.

Mit dem Sepang International Circuit wurde der Vertrag bis 2021 verlängert, der Circuit of Wales hat sich mit Silverstone für den Britischen Grand Prix 2017 geeinigt, so sind auch die letzten beiden Fragezeichen aus dem Kalender verschwunden. Die Saison 2017 ist also angerichtet. Sobald sich der Vorhang dieser Saison in Valencia gesenkt hat, können alle loslegen. ♦

Teilnehmerliste der Motorrad-WM 2017

Team	Motorrad	Fahrer
MotoGP		
Aprilia Racing Gresini	Aprilia RS-GP	Aleix Espargaró, Sam Lowes
Ducati	Ducati Desmosedici GP17	Jorge Lorenzo, Andrea Dovizioso
Octo Pramac Yakhnich	Ducati Desmosedici GP16	Daniilo Petrucci, Scott Redding
Avintia Racing	Ducati Desmosedici GP16	Héctor Barberá, Loris Baz
Aspar Team	Ducati Desmosedici GP16	Álvaro Bautista, Karel Abraham
Repsol Honda	Honda RC213V	Marc Márquez, Dani Pedrosa
Estrella Galicia Marc VDS	Honda RC213V	Jack Miller, Tito Rabat
LCR	Honda RC213V	Cal Crutchlow
Red Bull KTM Motorsport	KTM RC16	Pol Espargaró, Bradley Smith
Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	Andrea Iannone, Alex Rins
Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	Valentino Rossi, Maverick Viñales
Monster Yamaha Tech 3	Yamaha YZR-M1	Jonas Folger, Johann Zarco
Moto2		
Technomag	Kalex	Thomas Lüthi, Jesko Raffin, Iker Lecuona
Estrella Galicia Marc VDS	Kalex	Franco Morbidelli, Álex Márquez
Forward Racing	Kalex	Lorenzo Baldassarri, Luca Marini
Idemitsu Honda Asia	Kalex	Takaaki Nakagami?, Khairul Idham Pawi?
Italtrans Racing	Kalex	Mattia Pasini, Andrea Locatelli
Páginas Amarillas HP 40	Kalex	Fabio Quartararo, Edgar Pons
Petronas Raceline Malaysia	Kalex	Hafizh Syahrin?, Ramdan Rosli?
SAG Team	Kalex	Isaac Viñales, Tetsuta Nagashima
Sky Racing Team VR46	Kalex	Francesco Bagnaia, Stefano Manzi
AGR	Kalex	Yonny Hernández
Gresini Moto2	Kalex	Jorge Navarro
RW Racing GP BV	Kalex	Axel Pons
Tasca Racing	Kalex	Xavier Siméon
Red Bull KTM Ajo	KTM	Miguel Oliveira, Brad Binder
Speed-Up	Speed-Up	Simone Corsi?, ?
Dynavolt Intact GP	Suter	Sandro Cortese, Marcel Schrötter
Kiefer Racing	Suter	Dominique Aegerter, Danny Kent
Tech 3 Racing	Tech 3	Remy Gardner, Xavi Vierge
Moto3		
Drive M7 SIC Racing Team	Honda	Adam Norrodin, Ayumu Sasaki
Estrella Galicia 0,0	Honda	Enea Bastianini, Arón Canet
GB Team	Honda	John McPhee
Gresini Racing Moto3	Honda	Fabio Di Giannantonio, Jorge Martín
Honda Team Asia	Honda	Hiroki Ono?, ?
Leopard Racing	Honda	Livio Loi, Joan Mir
Ongetta-Rivacold	Honda	Romano Fenati, Jules Danilo
SIC58 Squadra Corse	Honda	Tony Arbolino, Tatsuki Suzuki
AGR	KTM	María Herrera
Platinum Bay Real Estate R	KTM	Marcos Ramírez, Darryn Binder
RBA Racing R	KTM	Juanfran Guevara, Gabriel Rodrigo
Red Bull KTM Ajo R	KTM	Niccolò Antonelli, Bo Bendsneyder
Schedl GP Racing R	KTM	Philipp Öttl
Sky Racing Team VR46 R	KTM	Nicolò Bulega, Andrea Migno
Aspar Mahindra	Mahindra	Lorenzo Dalla Porta, Albert Arenas
CIP-Unicom Stärker	Mahindra	Enzo Boulon, Marco Bezzecchi
Peugeot MC Saxoprint	Peugeot	Jakub Kornfeil, Patrik Pulkkinen

Superbike-WM

Nach der Saison ist vor der Saison

Nach dem WM-Finale in Katar bereiten sich die Teams gleich auf die nächste Saison vor.

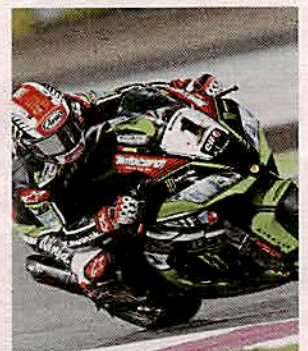
Kaum hat sich der Vorhang der diesjährigen Superbike-WM nach drei gigantischen Nächten in Katar gesenkt, wurden unter der Flutlichtanlage die Kisten gepackt für den Rücktransport. Einige schon so, dass es gleich zum Testen weitergeht. In der Superbike-WM verhält es sich nicht anders als in der MotoGP. Weil das Reg-

lement die Kosten erheblich gesenkt hat und die Attraktivität der Superbike-WM sichtbar zunimmt, gehen die Werke wieder mit deutlich mehr Engagement an sie heran. Was aber wiederum mit größerem logistischen Aufwand und damit auch Kosten einhergeht. Doch gerade das hebt auch das Leistungsniveau und lässt an vergangene Zeiten anknüpfen, in denen die WM nicht nur für die kontinuierliche Weiterentwicklung der Serien-Hypersport-Bikes gesorgt hat, son-

dern gar eigene Homologationsmodelle für sie erstellt wurden, die dann nicht nur die Basis der Einsatzgeräte der WM-Teams darstellten, sondern auch die Sahnestücke in den Sammlungen der Fans, die es sich leisten können.

Yamaha hat bei der Rückkehr mit der neuen R1 gleich die R1M ins Programm genommen, Honda hat es bei der neuen Fireblade mit der CBR 1000 RR SP gleichgetan, und Kawasaki hat, um in diesem Spiel den Vorsprung zu wahren, die

Ninja ZX-10RR vorgestellt. Aprilia kehrt werkssseitig zurück, sie hatten ohnehin bereits die RSV4 RF als Homologationsmodell, genau wie Ducati die Panigale R. Wie ernst es die Bologneser dabei nehmen, zeigt die Tatsache, dass Chaz Davies und Marco Melandri bereits vor der Abreise nach Katar für 2017 getestet haben. Kawasaki konnte dieses Jahr den Fahrer- und Marken-Titel verteidigen, sie wollen es auch 2017. Aber das wird diesmal noch viel schwieriger. ♦ IP



Weltmeister Rea: bald testen

Grand Prix von Malaysia - MotoGP

Der neunte Streich



Geschafft: Andrea Dovizioso beendete in Sepang seine mehr als siebenjährige Durststrecke und schrieb Geschichte

Von IMRE PAULOVITS

So etwas hat es in der Geschichte der Motorrad-WM noch nie gegeben: Mit Andrea Dovizioso gewann in Malaysia der neunte Pilot innerhalb einer Saison einen Grand Prix in der Königsklasse.

Andrea Dovizioso und Valentino Rossi blickten sich kurz an, ein kleines Handzeichen zwischen den beiden italienischen Ausnahmekönigern reichte, um sich zu verstehen. Dann zogen sie nebeneinander stehende Wheelies und brachten die prallgefüllten Tribünen des Sepang International Circuit zum kochen. Wenn dort auch die Farbe Gelb dominierte, es gab wohl keinen, der «Desmo-Dovi» diesen Sieg nicht gönnt hätte. Als sie im Parc Fermé ankamen, umarmte Rossi seinen 30-jährigen Landsmann, danach entluden sich die Emotionen unter den Ducatisti. Gigi Dall'Igna, der es auch diesmal geschafft hatte, sein Pokerface bis zum Zieleinlauf beizubehalten, strahlte und lachte,

ihm flossen die Tränen. Dann wurde Dovizioso von jedem einzelnen Teammitglied umarmt. Und als er später auf dem Podest stand, sang unten die gesamte Truppe mitsamt allen ausländischen Angestellten die italienische Hymne mit. Der zweite Ducati-Sieg innerhalb einer Saison war die endgültige Erlösung nach fünf sieglosen Jahren, und für Andrea Dovizioso die Wiedergutmachung von dem, was er auf dem Red Bull Ring davonschwimmen sah. «Ich bin dort ein fehlerfreies Rennen gefahren, aber die Reifenwahl hat mich um den Sieg gebracht», brach es aus ihm heraus. «Dass ich jetzt doch gewinnen konnte, lässt mich eine lange, harte Zeit vergessen.» Genau 2653 Tage hat Dovizioso seit seinem ersten MotoGP-Sieg in Donington 2009 auf seinen zweiten Sieg warten müssen. Umso mehr weiß er ihn zu würdigen.

Die Tücken des neuen Asphalts

Die Kollegen von der Superbike-WM konnten den neuen Asphalt und die Umbauarbeiten an der Strecke schon im Mai

gar nicht genügend loben, dazu konnten sie feststellen, dass im Regen so viel Grip zur Verfügung steht, wie sonst auf keiner anderen Strecke im WM-Kalender. Doch es hatte dort nur am Schluss des Rennwochenendes geregnet. Diesmal gab es keinen Tag, an dem sich die Schleusen des tropischen Himmels nicht geöffnet hätten, und sehr schnell wurde klar, dass nicht alles so glänzend ist, wie ursprünglich gedacht.

Was schon bei den Michelin-Testfahrten vermutet wurde, bestätigte sich am Rennwochenende: Der Asphalt hält das Wasser sehr lange, trotz tropischer Hitze trocknet er nach einem Regenguss nur langsam auf. Dazu sieht man kaum, wann er wirklich trocken ist, und wann das Wasser in seinen Poren die Reifen tückisch wegrutschen lässt. Entsprechend fielen einige auch völlig unvermutet auf die Nase. Dazu wechselte das Wetter an den Trainingstagen so häufig, dass die Abstimmungsarbeiten nur sehr zögerlich vorangingen.

Doch Marc Márquez plagte noch ein anderes, nicht alltägliches Problem.

Sturm nicht nur in der Luft

Bei seiner WM-Feier in Indonesien, die Honda Indonesien, einer der großen Sponsoren des Honda-Werksteams, auf den Weg von Australien nach Malaysia organisiert hatte, hatte er sich eine Lebensmittelvergiftung zugezogen, und von Mittwoch an konnte er nichts zu sich nehmen, was nicht gleich wieder herauskam.

Umso erstaunlicher war, dass der Weltmeister beim ersten, noch trockenen Training, sich gleich an die Spitze der Zeiten setzte. Doch damit war seine Energie auch aufgebraucht, das Team beschloss, ihn am Nachmittag im Nassen gar nicht mehr fahren zu lassen.

Umso erstaunlicher war es auch, dass er in FP4 auch im Nassen gleich wieder Schnellster war. Wie sehr er aber an seiner physischen Grenze agierte, zeigte sich im Qualifying, als er einfach keine seiner perfekten

Runden zustande brachte und in die zweite Startreihe abrutschte. Dabei hatte er bis zur Zielkurve auf Pole-Kurs gelegen. «Wir hatten uns aber auch bei der Abstimmung vertan, in FP4 fühlte sich mein Bike deutlich besser an als in der Quali», gab Márquez zu.

Währenddessen kam die Konkurrenz immer besser in Fahrt, allen voran Andrea Dovizioso auf der Ducati. Hatte Valentino Rossi noch kurz vor Ende des Qualifyings an der Spitze gelegen, setzte der Italiener die Ducati unwiderstehlich an die Spitze. Und da kam unweigerlich die Frage auf: Wird es einen neunten GP-Sieger in dieser Saison geben? «Dovi» wurde geradezu bedrängt, «Ich höre es schon seit Aragón», grinste er. «Glaubt mir, ich wünsche es mir selbst am meisten.»

Eines sah man schon in der Quali-Runde des Italieners: Die Ducati hat im Regen eine bessere Traktion als jedes andere Motorrad.

Wenn alles zusammenkommt

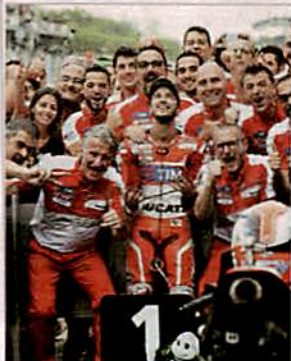
Als vor dem Start des MotoGP-Rennens Wassermassen nieder-



V. Rossi



Start in den tropischen Regen: So mancher Spitzenpilot sollte hiernach sein rutschiges Wunder erleben



Ducati und Dovizioso feiern



Erstaunliches Privatteam: Barberá (#8) wurde Vierter, Baz Fünfter



Hier hielten viele den Atem an: Valentino Rossi (#46) und Andrea Dovizioso kämpften knallhart

prasselten, wie man es das ganze Wochenende noch nicht erlebt hatte, musste erst einmal abgebrochen werden. Es war so viel Wasser auf der Strecke, dass selbst der ungeheure Grip des Asphalts und die der Michelin-Regenreifen nicht hätten verhindern können, dass die Bikes aufschwimmen und unkontrollierbar werden. Nervosität machte sich breit, Jorge Lorenzo bat, als Loris Capirossi und Franco Uncini schon befanden, dass die Strecke genügend trocken ist, um weitere fünf Minuten Verzögerung. Bei Andrea Dovizioso hatte man hingegen das Gefühl, dass er von allen der Ruhigste war.

Und das sollte sich auch bewahrheiten. Als sich sein Teamkollege Andrea Dovizioso und Valentino Rossi an der Spitze bekriegten, blieb er ruhig und wartete, dass seine Zeit kam. Und sie kam. Als er Rossi fünf Runden vor Schluss erstmals überholt hatte, probierte dieser am Ende der Zielgeraden einen Konter, doch lief er weit, und mit einem Schlag hatte Dovizioso vorn einen Vorsprung. «Ich hatte ihm auf ein-

mal nichts mehr entgegenzusetzen», musste Rossi zugeben. «Mein Vorderreifen war an der rechten Seite aufgebraucht, ich konnte nicht mehr in die Kurven hineinbremsen. Dovi fuhr hingegen mit unvermindertem Speed weiter.»

Hinter den beiden gab es eine wahre Sturzorgie. Andrea Iannone, Marc Márquez und Cal Crutchlow fielen hin. Márquez konnte seine Honda immerhin aufheben, weiterfahren und immerhin noch Elfter werden. «Zu Beginn bin ich gemütlich gefahren und konnte gut mit der Spitze mithalten», meinte der Weltmeister. «Ich habe versucht, meine Reifen zu schonen, dann ist mir in Turn 11 schlagartig die Front weggerutscht. Ich hatte entschieden, mit Carbon-Bremsscheiben zu fahren, ich hatte mir für den Schluss des Rennens, wenn die Strecke immer weiter abtrocknet, einen Vorteil erhofft. Ich denke, es war die richtige Entscheidung, und mein Sturz hat nichts mit der Bremse zu tun gehabt.»

Jorge Lorenzo konnte zwar nicht mit der Spitze mithalten, aber die Ausfälle vor ihm spülten ihn trotzdem aufs Podest. «Ich weiß, dass ich diesmal nicht die Pace der Spitze hatte, aber so ist es im Rennsport manchmal. Die anderen sind gestürzt, ich bin sitzengelieben. Diesmal hatte ich das Glück auf meiner Seite, das war ja in dieser Saison wirklich nicht immer so.»

War die Freude beim Ducati-Werksteam riesig, wurde beim Avintia-Ducati-Team erst richtig gefeiert. Héctor Barberá und Loris Baz brachten die betagten Ducati GP14.2 auf den Plätzen 4 und 5 ins Ziel. Die spanische Truppe feierte noch abends am Flughafen.

Positionen verteilt

Marc Márquez ist bereits seit Motegi Weltmeister, nun ist auch der zweite WM-Platz von Valentino Rossi gesichert. Doch auch so wird es in Valencia ein Fest zum Saisonabschluss geben. Denn eine Saison wie diese hat es noch nie gegeben. ♦



J. Lorenzo

NACHGEHAKT BEI Andrea Dovizioso

(30./1) Der neunte MotoGP-Sieger der Saison über das Rennen in Sepang und was ihm dieser Sieg bedeutet.



Von IMRE PAULOVITS

? Dieser Sieg ist dir sicher nicht geschenkt worden. Ja, es war ein sehr, sehr schwieriges Rennen. Bei meinem Fahrstil und von außen sah es vielleicht so aus, als hätte ich das Rennen kontrolliert, doch in Wahrheit war es ganz anders. Die erste Hälfte des Rennens hatte ein irres Tempo. Es gab richtig viel Wasser auf der Strecke und darauf waren Iannone und Rossi unglaublich schnell. Ich habe hinter ihnen aber keinen Fehler gemacht und habe nicht aufgegeben, das hat mir dann die Möglichkeit gegeben, dass ich zum Schluss gewinnen konnte. Ich kann mich über mein Motorrad wirklich glücklich schätzen, denn es war von Beginn bis zum Schluss konstant schnell. Wir haben das ganze Wochenende in die richtige Richtung gearbeitet, und es ist ein sehr gutes Gefühl, endlich die Früchte zu ernten.

? Was bedeutet es für dich, nach so langer Zeit wieder gewonnen zu haben,

erstmalig auf Ducati? Die Strecke von Sepang ist eine wunderschöne, die mir auch liegt, trotzdem habe ich hier noch nie gewonnen, auch in den kleinen Klassen nicht. Deshalb macht es mich besonders glücklich, dass ich auf dieser Strecke für Ducati gewinnen konnte. Mit Ducati zu gewinnen, ist immer etwas Besonderes. Die Leute im Werk arbeiten so hart, daher war dieser Sieg für sie alle sehr wichtig.

? Wie schwer war es, sich nach der Startverzögerung zu konzentrieren? Bei solchen Wetterbedingungen kann alles passieren, ich war darauf vorbereitet. Ich war am Morgen auch im Trockenen schnell, aber ich bin froh, dass ich den Sieg in der Art eingefahren habe, wie er passiert ist. Ich hatte das Gefühl, dass ich die Konkurrenz diesmal richtig verheizt habe, und das ist mir in meiner Karriere nicht oft gelungen. Valentino gibt normalerweise nie auf, ich hätte nicht gedacht, dass ich ihn abhängen kann. Aber es ist mir diesmal gelungen.

Stefan Bradl

Sturz nach Kampf

Stefan Bradl hatte sich gut durch die schweren Bedingungen gekämpft, doch ein Sturz im Rennen machte alles zunichte.

«Ich bin sehr enttäuscht, weil das Wochenende nicht so verlaufen ist, wie ich es mir vorgestellt hatte», gab Bradl zerknirscht zu. «Das Handling des Motorrads war nicht optimal und daher war es nicht möglich, eine saubere Linie zu fahren. Aufgrund all dieser Umstände war es für mich im Rennen schwierig, an der Gruppe vor mir dranzubleiben. Mir blieb nichts anderes übrig, als auf der Bremse etwas aggressiver zu agieren. Leider ist mir dabei in Kurve eins das Vorderrad weggerutscht.»

Der Aprilia-Werkspilot hatte für Sepang einen neuen Motor und eine neue Airbox bekommen: «Wir hatten mit dem neuen Motor und der neuen Airbox aber jede Menge Probleme hinsichtlich des Mappings und der Elektronik. Dieses Update war eigentlich schon lange notwendig, doch leider sind beim ersten Einsatz ein paar Ungereim-

heiten aufgetreten. Die ständig wechselnden Wetterverhältnisse machten zudem die Situation noch schlimmer, da wir nur sehr wenig Trainingszeit bei stabilen Bedingungen hatten.»

Bradl will Sepang nun so schnell wie möglich vergessen. «Es war von Beginn an ein schwieriges Rennen. Sepang ist somit abgehakt und ich blicke bereits nach Valencia, wo wir alles geben werden, um es besser zu machen.» ♦ IP



Bradl: Regen ohne Segen

MotoGP

Kohlefaser-Bremsen sogar im Regen

Vor einigen Jahren wäre dies undenkbar gewesen: In Sepang setzten mehrere Piloten auch auf nasser Strecke Kohlefaser-Bremsen ein, Márquez sogar im Rennen.



Ungewohnte Kombination: Regenreifen und Kohlefaserbremse

Kohlefaser-Bremsen bieten eine immense Verzögerung, weil bei ihnen nicht nur die Reibung zwischen der Scheibe und den Belägen in Hitze umgewandelt und so die Bewegungsenergie abgebaut wird, sondern weil zwischen dem Harz der Beläge und der Scheibe eine kurzfristige chemische Bindung entsteht. Doch hierfür wird eine hohe Temperatur benötigt.

Früher waren Kohlefaser-Bremsen tückisch und giftig. Sie arbeiteten erst bei 650 Grad richtig, bevor diese erreicht wurden, waren sie stumpf, um mit einem Schlag bissig zu werden. Doch die Hersteller arbeiteten ständig daran, sie auch bei niedrigeren Temperaturen zum

Arbeiten zu bringen und sie gefühlvoller zu machen.

In Sepang konnten wir nun erleben, wie die 320er-Kohlefaser-Scheiben mit geringer Dichte auch bei nasser Fahrbahn eingesetzt wurden. Mit der Abdeckung erreichten sie ihre Temperatur und hatten so in den zwei kurz aufeinanderfolgenden, heftigen Bremszonen vor Turn 15 und dann vor

Turn 1 mehr Reserven als die 335er-Stahl-Scheiben aus der Superbike-WM, die sonst bei Regen gefahren werden.

Marc Márquez setzte sie auch im Rennen ein. Die Konkurrenz vertraute lieber auf die Stahl-Scheiben. Dovizioso und Rossi hatten aber die großen Hutzen für die Kühlung der Bremszangen montiert. Und sie waren ziemlich am Limit. ♦ IP

KOMMENTAR

Mit Vollgas in den Motorsport-Rausch



Von IMRE PAULOVITS

Obwohl es an allen Tagen geregnet hatte, die Veranstalter alle Mühe hatten, den Zeitplan zu halten, und die Akteure an die Grenze ihrer physischen und mentalen Belastbarkeit gebracht wurden, war Sepang von der Zuschauerseite der reinste Karneval. Noch nie hat es bei einem Grand Prix in Malaysia mehr Zuschauer gegeben, und auch die Art, wie sie das Wochenende verbringen wird von Jahr zu Jahr euphorischer.

Es ist noch gar nicht so lange her, dass sich keine Zehntausend Fans auf die gigantische Tribüne verirrt, in den letzten drei Jahren wurden ständig neue Zuschauerplätze um die Strecke herum errichtet, um dem Zuschaueransturm zu genügen. Längst ist der Malaysia-GP auch keine einheimische Veranstaltung mehr, ein großer Teil der Zuschauer kommt aus Thailand, Indonesien, aber sogar aus Vietnam und den Philippinen. Der Motorradmarkt in Südostasien boomt, und mit der Werbung für ihre Produkte haben die großen Hersteller das Interesse an die Helden

der Weltmeisterschaft erweckt, wie sie es sich nie erträumt hätten. Längst sind auch die einheimischen Fahrer über die Rolle von Statisten emporgewachsen, und was derzeit in der WM fährt, ist erst ein Vorgeschmack dessen, was bald kommen wird. So musste es nicht weiter verwundern, dass Carmelo Ezpeleta in Sepang den Vertrag mit Sepang für die nächsten fünf Jahre verlängert hat. Doch hinter den Kulissen tat sich in Sepang noch viel mehr, auch die Vertreter der neu entstehenden Rennstrecke in Sumatra waren anwesend, genau wie die vom Architekturbüro Tilke, um die Details der nächsten hochmodernen Rennstrecke in der Region zu besprechen.

Ging es um Emotionen, Euphorie und um Helden im Motorsport, fielen einem unweigerlich Italien und Spanien ein. Malaysia hat längst zu ihnen aufgeschlossen. Wenn es erst einen zweiten und vielleicht dritten Grand Prix in Südostasien gibt, dann könnte die Motorrad-WM eine Hype erleben, von dem wir bislang noch keine Vorstellung hatten.

KOMPAKT

»» MotoGP Dani Pedrosa, der sich in Motegi vor zwei Wochen sein Schlüsselbein gebrochen hat, sollte in Valencia wieder fahren können. Es wurde im Fahrerlager aber gemunkelt, dass der kleine Spanier

trotz eines neuen Zweijahres-Vertrages seinen Rücktritt bekannt geben könnte. Im Superbike-WM-Fahrerlager in Katar hieß es, Nicky Hayden könnte in Valencia fahren, Cal Crutchlow könnte 2017 ins Repsol-Honda-Team aufrücken.

»» MotoGP Cal Crutchlow kam nur durchs Q1 ins finale Shootout, doch dort stürzte der Brite gleich in der zweiten Runde. Mit dem verbogenen Bike fuhr er weiter und holte die fünf-schnellste Qualizeit. ♦ IP

AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Am Mittwoch vor dem Rennen gingen die malaysischen GP-Piloten Hafizh Syahrin, Adam Norrodin sowie der tschechische Pilot des malaysischen Moto3-Teams, Jakub Kornfeil, mit den MotoGP-Piloten Stefan Bradl, Álvaro Bautista, Danilo Petrucci sowie den Brüdern Aleix und Pol Espargaró auf gemeinsames Training auf und um die Rennstrecke von Sepang. Obwohl die Einheimischen bei dem feuchten und hei-

ßen Wetter eigentlich im Vorteil hätten sein müssen, wunderten sie sich nicht wenig über die Kondition der MotoGP-Piloten. Nachdem es schließlich zu einem richtigen Rennen mit Endspurt kam, entschieden die Espargaró-Brüder dieses für sich - in der Reihenfolge Aleix vor Pol.

♦♦♦ In Malaysia zeigte sich auch der Hype, der derzeit in Indonesien für die Motorrad-WM herrscht. Von den 95000

Zuschauern, die am Sonntag kamen, kam über die Hälfte von dem bevölkerungsreichen Inselstaat. Sämtliche Flüge zwischen Kuala Lumpur, Jakarta und den anderen indonesischen Großstädten waren Monate vorher schon komplett ausgebucht, das Gleiche galt für die Hotels im 50-Kilometer-Umkreis der Strecke. Im Sama-Sama-Hotel, wo die meisten Fahrer übernachteten, standen Hunderte von Fans und warteten, dass ihre Helden dort auftauchen. Alle warten nun darauf, dass für 2018 die Rennstrecke auf Sumatra fertig wird.

♦♦♦ Stefan Prein hatte am Sepang-Wochenende seinen 51. Geburtstag. Dabei feierten nicht nur die aktuellen Fahrer des Marc-VDS-Ridingcoachs mit ihm in der Innenstadt von Kuala Lumpur, sondern auch sein ehemaliger Schützling Scott Redding. «Meine Fahrer werden diesen Abend sicherlich so schnell nicht verges-

sen», grinste Prein. «Es hat angefangen im Hardrock Café, geendet hat es im Brunn vor dem Hotel.» Prein hatte in Malaysia auch ein Déjà-vu. Vor drei Jahren hatte er bei einem Verkehrsunfall mit Totalschaden, den er, Mika Kallio und Scott Redding nur durch viel Glück unverletzt überstanden. Diesmal war er mit Franco Morbidelli unterwegs, als es an einer Kreuzung um ein Haar krachte. «Franco kommt morgens immer nur langsam in die Gänge. Danach war er hellwach und ist gleich darauf im Training Bestzeit gefahren», grinste Prein.

♦♦♦ Cal Crutchlow feierte in Sepang seinen 31. Geburtstag, allerdings ließ

es der sonst so lebenslustige Brite viel ruhiger angehen. Er entschuldigte sich am Samstagabend bei seinem Team und ging in aller Ruhe mit seiner Frau Lucy essen. Die Geburt seiner Tochter Willow hat den Briten zwar nicht langsamer gemacht, sondern eher schneller, aber auch deutlich bodenständiger. ♦



MotoGP-Piloten gegen malaysische Fahrer beim Radrennen



Die Euphorie der Fans kennt keine Grenzen

Höhepunkte des Rennens

Start: Das Rennen wird wegen des Regens 20 min verschoben und auf 19 Runden gekürzt. Lorenzo führt vor Márquez, Dovizioso und Rossi. Dovizioso übernimmt die Spitze, Rossi stürzt auf P2 vor, dann auf P1.

1. Runde: Rossi, Iannone, Dovizioso, Márquez, Aleix Espargaró, Lorenzo, Crutchlow, Viñales, Pol Espargaró und Miller sind die Top 10. Bradl P16.

2. Runde: Iannone an Rossi vorbei auf P1.

3. Runde: Aleix Espargaró verbremst sich und fällt von P5 auf P13 zurück.

4. Runde: Iannone, Rossi, Dovizioso, Márquez, Crutchlow und Lorenzo noch dicht beisammen.

5. Runde: Crutchlow an Márquez vorbei auf P4.

6. Runde: Rossi an Iannone vorbei auf P1. Bradl P15.

7. Runde: Iannone auf P1. Rossi, Dovizioso, Crutchlow, Márquez und Lorenzo innerhalb von 2 sec.

8. Runde: Lorenzo muss abreißen lassen.

9. Runde: Márquez Márquez drängt Crutchlow auf P5 zurück.

10. Runde: Die Top 5 innerhalb 1,5 sec. Bradl stürzt auf P15, fährt weiter.

11. Runde: Rossi auf P1.

12. Runde: Dovizioso vor auf P2. Crutchlow stürzt, kurz danach auch Márquez!

13. Runde: Iannone stürzt. Nur Rossi und Dovizioso von den Top 5 noch übrig.

15. Runde: Rossi verbremst sich, Dovizioso vor auf P1.

16. Runde: Dovizioso zieht von Rossi weg, der Bremsprobleme hat.

17. Runde: Dovizioso bereits 4 sec vor Rossi.

19. Runde: Dovizioso siegt klar vor Rossi. Lorenzo einsamer Dritter. Dann Barberá und Baz. ♦ ML

GRAND PRIX VON MALAYSIA – MOTOGP / Resultate

Sepang (MAL): 30. Oktober 2016; 17. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 105,317 km über 19 Runden à 5,543 km; 21 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/nass; Luft: 25 Grad, Asphalt: 28 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP16	19	42:27,333 min		2:11,950	rm/rm	25
2. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	19	+3,115 sec		2:12,107	rm/rm	20
3. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	19	+11,924		2:13,449	rm/rm	16
4. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14.2	19	+19,916		2:13,065	rm/rm	13
5. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP14.2	19	+21,353		2:13,711	rm/rm	11
6. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	19	+22,932		2:13,579	rm/rm	10
7. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	19	+25,829		2:13,790	rm/rm	9
8. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213V	19	+32,746		2:14,081	rm/rm	8
9. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	19	+33,704		2:14,129	rm/rm	7
10. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP15	19	+34,280		2:14,147	rm/rm	6
11. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	19	+36,480		2:12,407	rm/rm	5
12. Eugene Laverty (IRL)	Ducati D16 GP14.2	19	+36,638		2:13,551	rm/rm	4
13. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	19	+36,897		2:14,196	rm/rs	3
14. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	19	+45,609		2:14,560	rm/rm	2
15. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP15	19	+49,779		2:14,954	rm/rm	1
16. Hiroshi Aoyama (J)	Honda RC 213V	19	+52,665		2:14,608	rm/rs	-
17. Stefan Bradl (D)	Aprilia RS-GP	19	+52,784		2:14,355	rm/rm	-
18. Esteve Rabat (E)	Honda RC 213V	19	+54,891		2:14,598	rm/rm	-
Nicht klassiert:							
Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP16	12	+7 Rdn.	Sturz	2:12,696	rm/rm	-
Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	11	+8 Rdn.	Sturz	2:12,830	rm/rm	-
Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.2	11	+8 Rdn.	Sturz	2:15,598	rs/rm	-

Durchschnittstempo des Siegers: 148,8 km/h
Schnellste Runde: Dovizioso, Runde 12 in 2:11,950 min (= 151,2 km/h)
Führung: Rossi (Runden 1, 11–14); Iannone (2–10); Dovizioso (15–19/Ziel).

Nächstes Rennen: 13. November 2016, Valencia (E)
Internet: www.motogp.com

STRECKE

SEPANG INT. CIRCUIT



MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Malaysia



Maverick Viñales (6.)

«Trotz Rang 6 bin ich enttäuscht. Ich war so stark im Trockenen, dass ich auf einen Podiumsplatz oder sogar den Sieg hoffte. Im Nassen war ich nicht wettbewerbsfähig.»



Jack Miller (8.)

«Ich will immer mehr erreichen. Aber heute, bei diesen Wetterbedingungen, bin ich recht zufrieden. Es war keinesfalls leicht, während des Rennens im Sattel zu bleiben.»



Cal Crutchlow (out)

«Schade, heute wäre ich ein Kandidat für das Podium gewesen. Ich war nicht schnell, als ich crashte. Eigentlich war ich sogar langsam: Es war ein Highsider beim Tempodrosseln.»

Qualifying

1. Dovizioso	2:11,485
2. Rossi	2:11,731
3. Lorenzo	2:11,787
4. Márquez	2:11,874
5. Crutchlow	2:12,558
6. Iannone	2:12,598
7. A. Espargaró	2:12,869
8. Viñales	2:12,981
9. Bautista	2:13,325
10. Baz	2:13,452
11. P. Espargaró	2:13,707
12. Barberá	2:13,973
13. Smith	2:12,898
14. Miller	2:12,907
15. Petrucci	2:13,776
16. Bradl	2:13,850
17. Aoyama	2:14,179
18. Redding	2:14,433
19. Laverty	2:14,769
20. Hernández	2:14,786
21. Rabat	2:15,894

Rdn.	Runde für Runde																				
	FAHRER/STARTPLATZ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
1.	46	29	4	93	41	99	35	25	44	43	38	76	8	19	9	6	68	45	53	50	7
2.	29	46	4	94	41	99	35	25	43	44	8	76	38	19	9	6	68	45	53	50	7
3.	29	46	4	93	99	35	25	43	8	76	44	41	19	38	9	6	68	45	53	50	7
4.	29	46	4	93	35	99	25	8	76	43	41	19	44	38	9	6	45	68	53	7	50
5.	29	46	4	35	93	99	25	76	8	43	41	19	44	38	9	6	45	68	53	50	7
6.	29	46	4	35	93	99	25	76	8	43	41	19	44	9	6	38	45	68	53	50	7
7.	29	46	4	35	93	99	25	76	8	43	19	41	44	9	6	38	45	68	50	53	7
8.	29	46	4	35	93	99	76	8	25	43	19	41	44	9	6	38	45	68	50	53	7
9.	29	46	4	93	35	99	76	8	25	19	43	41	44	9	6	38	45	50	68	7	53
10.	29	46	4	93	35	99	76	8	25	19	43	41	44	9	38	45	50	68	7	53	6
11.	46	29	4	93	35	99	76	8	25	19	43	41	44	9	38	45	50	68	7	53	6
12.	46	4	29	99	76	8	25	19	43	41	44	9	38	50	93	45	7	6	53		
13.	46	4	99	76	8	25	19	41	43	44	9	50	38	45	93	7	6	53			
14.	46	4	99	76	8	25	19	41	43	44	9	50	38	93	45	7	6	53			
15.	4	46	99	76	8	25	19	41	43	44	9	50	38	93	45	7	6	53			
16.	4	46	99	8	76	25	19	43	44	9	41	50	93	38	45	7	6	53			
17.	4	46	99	8	76	25	19	43	44	9	41	50	93	38	45	7	6	53			
18.	4	46	99	8	76	25	19	43	44	9	41	50	93	38	45	7	6	53			
19.	4	46	99	8	76	25	19	43	44	9	93	50	42	38	45	7	6	53			

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

XX = 02 (Top 12)
XX = 01 (Übrige Fahrer)

WM-Stand Fahrer

1. Márquez (Weltmeister)	278
2. Rossi	236
3. Lorenzo	208
4. Viñales	191
5. Dovizioso	162
6. Pedrosa	155
7. Crutchlow	141
8. P. Espargaró	124
9. Barberá	97
10. Iannone	96
11. A. Espargaró	85
12. Laverty	77
13. Bautista	76
14. Redding	72
15. Petrucci	71
16. Bradl	60
17. Miller	56
18. Smith	55

WM-Stand Marken

1. Honda	349
2. Yamaha	328
3. Ducati	245
4. Suzuki	197
5. Aprilia	95

WM-Stand Teams

1. Movistar Yamaha MotoGP	444
2. Repsol Honda Team	434
3. Team Suzuki Ecstar	276
4. Ducati Team	271
5. Monster Yamaha Tech3	182
6. Octo Pramac Yakhnich	155
7. LCR Honda	141
8. Aprilia Racing Team Gresini	136
9. Avintia Racing	134

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Die Strecke ist nass, es regnet. Folger führt nach Turn 1 vor Morbidelli, der Italiener geht bald vorbei. Zarco P3. Lüthi nach Feindberührung auf P8.

1. Runde: Morbidelli, Folger, Zarco, A. Pons, Siméon, Pasini, Syahrin, Lüthi, Baldassarri und Lowes sind die Top 10. Raffin P15, Schrötter P16, Cortese P21.

2. Runde: Zarco an Folger vorbei auf P2. Pasini und Lowes stürzen. 30. Crash des Briten 2016. Auch Axel Pons stürzt.

3. Runde: Morbidelli hält die Spitze. Zarco P2, Folger P3, Lüthi P6, Rins P12, Raffin P12, Schrötter P17, Cortese P19.

4. Runde: Der Regen hört auf.

10. Runde: Die Sonne drückt durch die Wolken. Morbidelli, Zarco und Folger 12 Sekunden vor Baldassarri, dann Márquez, Syahrin, Lüthi und Siméon. Raffin P17, Cortese P18, Schrötter P19.

14. Runde: Zarco an Morbidelli vorbei auf P1.

16. Runde: Zarco bereits 3 voraus. Lüthi an Márquez vorbei auf P6.

17. Runde: Folger an Morbidelli vorbei auf P2. Leader Zarco hält den Vorsprung bei 4 sec. Lüthi auf P6 liegt bereits 23 sec zurück. Cortese P16, Raffin P17, Schrötter P20.

18. Runde: Folger verbremst sich 1 sec vor Morbidelli und gerät neben die Strecke. Der Italiener zieht vorbei auf P2.

19. Runde: Zarco siegt mit 3 sec Vorsprung und sichert sich den zweiten WM-Titel in Folge. Morbidelli bleibt Zweiter vor Folger. Lüthi hält P6 und baut den Vorsprung auf elf Punkte aus. ♦ML

GRAND PRIX VON MALAYSIA – MOTO2 / Resultate

Sepang (MAL), 30. Oktober 2016; 17. Lauf zur Moto2-Weltmeisterschaft; 105,317 km über 19 Rdn. à 5,543 km; 28 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: zuerst nass, dann abtrocknend, Luft: 31 Grad, Asphalt: 35 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Johann Zarco (F)	Kalex	19	45:51,036	2:21,484	25
2. Franco Morbidelli (I)	Kalex	19	+3,256	2:21,532	20
3. Jonas Folger (D)	Kalex	19	+3,689	2:21,563	16
4. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	19	+21,428	2:22,450	13
5. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	19	+24,700	2:22,576	11
6. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	19	+26,184	2:22,341	10
7. Alex Márquez (E)	Kalex	19	+28,177	2:23,350	9
8. Xavi Vièrge (E)	Tech3	19	+28,855	2:22,132	8
9. Luca Marini (I)	Kalex	19	+29,247	2:21,475	7
10. Isaac Viñales (E)	Tech3	19	+29,969	2:21,741	6
11. Simone Corsi (I)	Speed-up	19	+30,866	2:22,133	5
12. Ramdan Rosli (MAL)	Kalex	19	+31,260	2:21,757	4
13. Remy Gardner (AUS)	Kalex	19	+31,793	2:21,605	3
14. Alex Rins (E)	Kalex	19	+34,697	2:23,259	2
15. Xavier Siméon (B)	Speed-up	19	+46,669	2:23,414	1
16. Jesko Raffin (CH)	Kalex	19	+49,126	2:23,151	-
17. Sandro Cortese (D)	Kalex	19	+49,293	2:22,381	-
18. Danny Kent (GB)	Kalex	19	+51,610	2:23,765	-
19. Edgar Pons (E)	Kalex	19	+54,949	2:23,748	-
20. Marcel Schrötter (D)	Kalex	19	+55,461	2:23,333	-
21. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	19	+1:08,612	2:25,443	-
22. Iker Lecuona (E)	Kalex	19	+1:16,574	2:26,309	-
23. Mattia Pasini (I)	Kalex	19	+1:25,838	2:26,016	-
24. Rattapark Wilairot (THA)	Kalex	19	+2:01,635	2:27,528	-

Nicht klassiert:

- Alessandro Nocco (I)	Kalex	12	+7 Rdn	2:27,657	-
- Robin Mulhauser (CH)	Kalex	5	+14 Rdn	2:28,910	-
- Axel Pons (E)	Kalex	1	+18 Rdn	-	-
- Sam Lowes (GB)	Kalex	1	+18 Rdn	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 137,8 km/h
Schnellste Runde: Luca Marini (I), 19. Runde, 2:21,475 min (= 141,0 km/h)

Nächstes und letztes Rennen: 13. November, Valencia (E)
Internet: www.motogp.com

Qualifying

1. Zarco	2:18,621
2. Morbidelli	2:20,755
3. A. Pons	2:21,383
4. Folger	2:21,599
5. Lüthi	2:21,755
6. Baldassarri	2:21,836
7. Siméon	2:21,941
8. Pasini	2:22,029
9. Gardner	2:22,070
10. Corsi	2:22,107
11. Marini	2:22,556
12. Rosli	2:22,697
13. Lowes	2:23,187
14. Syahrin	2:23,213
15. Cortese	2:23,387
16. Nocco	2:23,629
17. Lecuona	2:23,677
18. E. Pons	2:23,785
19. Viñales	2:23,913
20. Nakagami	2:23,935
21. A. Márquez	2:24,145
22. Schrötter	2:24,274
23. Rins	2:24,370
24. Kent	2:24,542
25. Vièrge	2:24,639
26. Wilairot	2:24,793
27. Raffin	2:25,030
28. Mulhauser	2:25,611

WM-Stand Fahrer

1. Zarco	251	13. Pasini	63
2. Lüthi	214	14. Cortese	61
3. Rins	203	15. Schrötter	58
4. Morbidelli	197	16. A. Pons	55
5. Lowes	162	Ferner:	
6. Folger	159	25. Raffin	14
7. Nakagami	159	30. Mulhauser	4
8. Baldassarri	125		
9. Syahrin	117		
10. Corsi	98		
11. Aegerter	71		
12. A. Márquez	69		

WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	425
2. Speed-up	131
3. Tech3	43
4. Suter	6



Mit Double: Zarco I und Zarco II feiern die Titelverteidigung

Grand Prix von Malaysia - Moto2

Zarco nutzt den ersten Matchball



Lüthi gratuliert Zarco als Erster zur Titelverteidigung



Zarco: Freudentränen



Folger: Fünfter Podestplatz 2016

Von MARKUS LEHNER

Vorjahres-Weltmeister Johann Zarco sicherte sich in Sepang vorzeitig seinen zweiten Titel in Folge. Jonas Folger stand als Dritter zum fünften Mal 2016 auf dem Podest. Der WM-Zweite Tom Lüthi baute seinen Vorsprung gegenüber Alex Rins auf elf Punkte aus.

Es war offensichtlich: Als der Regen nachließ, hatte WM-Leader Johann Zarco mit Abstand die meisten Reserven. Wie schnell er bei abtrocknender Strecke unterwegs war, hatte der 26-jährige Franzose und nächstjährige MotoGP-Pilot bereits im Qualifying demonstriert, als er sich die Pole-Position mit unfassbaren 2,1 Sekunden Vorsprung sicherte. Zarco wartete geduldig hinter dem lange führenden Morbidelli ab, überholte diesen in der 14. von 19 Runden mit der nötigen Vorsicht und machte sich dann sofort aus dem Staub. «Im Regen war ich nicht der Schnellste», gab Zarco zu, «aber als die Sonne durchdrückte, war ich den Gegnern überlegen, genau wie im Qualifying. Es war nicht einfach, die Konzentration zu bewahren, denn in den letzten drei Runden gingen eine Menge Dinge durch meinen Kopf.»

Zarco erfolgsverwöhnter Teamchef Ajo schwärmte: «Als wir das Moto2-Projekt vor zwei Jahren begannen, dachte ich nicht im Traum daran, dass wir den Titel zweimal hintereinander holen würden. Zumal die Titelverteidigung schwieriger ist als die erste Krone zu sichern. Aber Johann ist ein ganz spezieller Fahrer, und die Harmonie im Team war perfekt, auch wenn es mal nicht lief.»

Achtung auf Morbidelli!

Tom Lüthi, der gemischte Streckenbedingungen nicht sonderlich liebt und nur Sechster wurde, gab neidlos zu: «Johann war heute und über die Saison hinweg der Beste. Er verdient den Titel.» Vor dem Finale liegt Tom Lüthi elf Punkte vor dem in Sepang chancenlosen Alex Rins (P14) auf Platz 2 der WM-Wertung. Sollten weder Lüthi noch Rins beim Finale in Valencia kräftig punkten, hätte sogar noch Morbidelli, der in den letzten zehn GP siebenmal auf dem Podest stand, eine Chance auf einen Podestplatz im Gesamtklassement. Morbidelli liegt nur sechs Zähler hinter Rins zurück. Jonas Folger fuhr stark, vergab aber den zweiten Platz durch einen heftigen Verbremser in der vorletzten Runde an Morbidelli. Dennoch reichte es Folger zum fünften Podestplatz 2016. ♦

Moto2

5. Podest für Folger

Von MARKUS LEHNER

Mit Platz 3 und dem fünften Podestplatz 2016 war Jonas Folger in Sepang der bestklassierte Deutschsprachige. Mit Platz 6 festigte Tom Lüthi seinen zweiten WM-Gesamtrang.

Jonas Folger (3.)

«Johann und Franco haben richtig Gas gegeben. Es fiel mir schwer mitzuhalten. Im Finale war ich auf den trockenen Stellen schneller als Morbidelli, was ich ausgenutzt habe. Zarco war da schon weg. Ich hatte Platz 2 schon fast auf sicher. Der Abstand zu Johann betrug drei Sekunden. Ich wollte weiter pushen, damit ich dicht hinter ihm wäre, sollte er einen Fehler machen. Im Turn 7 war ich zu spät auf der Bremse. Da ist mir dreimal das Vorderrad eingeklappt, und ich wäre fast auf der Nase gelegen. Dass es für Platz 2 nicht gereicht hat, muss ich auf meine Kappe nehmen. Trotzdem, ein Podium ist immer schön.»

Tom Lüthi (6.)

«Johann hat im Qualifying und im Rennen Außergewöhnliches geleistet, ich gratuliere ihm zum verdienten Titelgewinn. Mein Start war nicht schlecht, aber in der ersten und der zweiten Kurve hat mich Baldassarri berührt, was mich einige Plätze gekostet hat. Danach war das Rennen alles andere als ein Kaffeekränzchen: Das Heck drohte in jeder Kurve das Vorderrad zu überholen, ich bin einige Male um ein Haar gestürzt. Im Regen zu Beginn war es etwas besser als bei den gemischten Verhältnissen am Ende. Bei den sehr speziellen Bedingungen heute habe ich wieder einiges dazugelernt. Die Bilanz der drei Überseerennen ist insgesamt gut, mit zwei Sie-



Folger (#94) lag in der Anfangsphase hinter Morbidelli, aber vor Zarco (#5); dahinter Axel Pons und Siméon (#19)

gen und dem Aufstieg auf den zweiten WM-Zwischenrang. Jetzt konzentriere ich meine gesamte Energie auf das Finale in Valencia. Ich will diesen Vize-titel auch ins Ziel bringen.»

Jesko Raffin (16.)

«Ich habe am Start das halbe Feld überholt und war gut bei der Musik. Doch ich fuhr mit dem Trocken-Set-up vom Warm-up. Das war ein Fehler. Ich konnte auf nasser Piste nicht

so ans Limit pushen wie die anderen. Erst zum Schluss, als die Piste abgetrocknete, konnte ich zulegen. Aber von Startplatz 27 auf P16 zu fahren, ist nicht so schlecht.»

Sandro Cortese (17.)

«Ich hatte kein Gefühl fürs Motorrad. Es ging nicht schneller. Ich hatte zum Schluss noch eine Berührung mit Siméon und bin geradeaus gefahren. Schade, die letzten zwei Wochenenden wa-

ren super gelaufen. Im Trockenen wäre ich stark gewesen.»

Marcel Schrötter (20.)

«Sepang war eine Enttäuschung, die ich so nicht erwartet hatte. Das Rennen war wie das Qualifying eine Katastrophe. Wir haben zu keiner Zeit etwas gefunden, was geholfen hätte. Ich komme mit diesem Bike im Nassen einfach nicht zurecht. Es wurde leider auch nicht besser, als die Strecke ge-

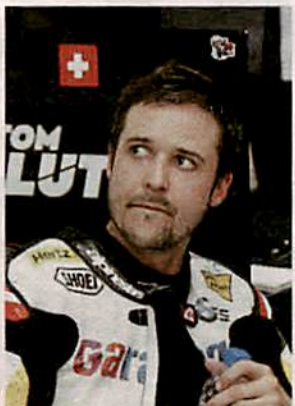
gen Ende des Rennens abzutrocknen begann.»

Robin Mulhauser (-)

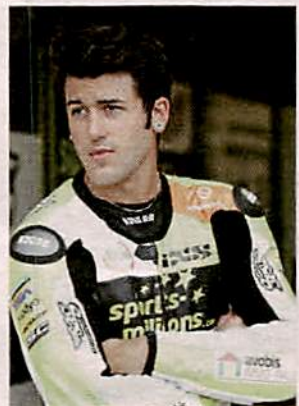
«Wir hatten ein technisches Problem im Heckbereich. Es war unmöglich, so anständig zu fahren. Also habe ich das Rennen vorzeitig an der Box beendet. Schade, denn im Trockenen wäre hier sicher einiges möglich gewesen. Jetzt bleibt mir also nur noch das letzte Rennen in Valencia...»



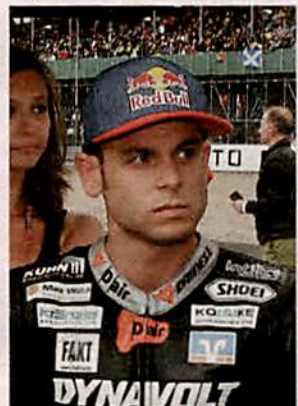
Folger: «Beinahe umgekippt»



Lüthi: «Vize-Titel sichern»



Raffin: Bombenstart



Cortese: «Mehr ging nicht»



Schrötter: chancenlos

Moto2
Kalex vorbereitet



Kalex: Durch gezielte Weiterentwicklung Vorherrschaft wahren

Da nächstes Jahr mit KTM und Suter zwei ernsthafte Konkurrenten in die Moto2-WM kommen, hat sich Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel intensiv mit der Weiterentwicklung des erfolgreichsten deutschen Moto2-Bikes befasst. «Wir haben bereits in Aragón getestet, um die Richtung, in die es gehen soll, zu bestätigen», verrät Baumgärtel. «Wir werden dieses Programm in Jerez und Valencia weiterführen, dort wollen wir die letzten Bestätigungen bekommen. Der Rahmen ist bereits soweit fix, es geht jetzt noch um die Schwingen. Dort haben wir bereits zwei gut funktionie-

rende Systeme, es wird wahrscheinlich noch eine dritte und eine vierte Option geben. Das endgültige Material werden die Teams im Februar bekommen.» Es wird auch einen neuen Tank und ein neues Heck geben. Aber Kalex bleibt seiner Evolution treu, nach der auch die Teile der früheren Modelle mit dem Paket kombiniert werden können. «Das 2017er-Modell wird mit allem ab 2015 kombinierbar sein», verrät Baumgärtel. Der deutsche Hersteller freut sich auf den Wettbewerb: «Das belebt das Geschäft, und als Platzhirsche haben wir immer noch die meisten Daten.» ♦ IP

NACHRICHTEN
Weitere Tests von Dominique Aegerter

Moto2 Während die Kollegen in Malaysia fuhren, setzte Dominique Aegerter seine Tests mit der Suter-Moto2 fort. Er testete in der letzten Woche zwei Tage in Mugello und zwei Tage in Valencia. Dabei fuhr der 26-jährige Rohrbacher ein 2015er-Modell, auch diesmal wurde er von Massimo Biagini betreut. «Es ging einfach darum, möglichst viele Kilometer abzuspulen, damit ich nach der Verletzungs- und der Zwangspause wieder einen Rhythmus finde», so Aegerter, der auch diese Woche zwei Tage testen wird. Mit dem Kiefer-Team und der 2017er-Suter beginnt er die Arbeit am 16./17. November in Jerez, sein Crewchief wird Jochen Kiefer werden. ♦ IP



Aegerter: viele Testkilometer

KOMPAKT

Moto2 Johann Zarco legte auch im Training von Sepang eine historische Bestleistung vor. Auf der abtrocknenden Piste hängte er das gesamte Feld um 2,1 Sekunden ab, das hat es in der Geschichte der Moto2 noch nie gegeben. **Moto2** Leopard-Kiefer-Ersatzpilot Alessandro Nocco kam mit den schwierigen Verhältnissen in Sepang weit besser zurecht als in Australien, und der 19-Jährige schaffte im Qualifying die 16. Zeit. Im Rennen lief es dann nicht mehr so gut, Nocco stürzte in der 13. Runde. Danny Kent fand in Sepang keinen Rhythmus und wurde schließlich 18. **Moto2** Bereits vor seinem Titelgewinn lobten Valentino Rossi, Jorge Lorenzo und Andrea Dovizioso den Moto2-Weltmeister Johann Zarco. «Er ist ein wahrer Weltmeister», meinte Lorenzo. Auch Valentino Rossi unterhielt sich nach dem Qualifying angeregt mit dem zukünftigen MotoGP-Piloten. ♦ IP

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Weltmeister Brad Binder verteidigt seine Pole-Position. Migno stürzt in Kurve 2, reißt Sasaki und Guevara um. Dasselbe in Kurve 6, wo Martin fällt und Öttl, Canet sowie Bulega Opfer sind.
1. Runde: Binder führt vor Bagnaia und Rodrigo.
3. Runde: In Kurve 7 gibt es wieder ein Sturzfestival: Fast synchron rutschen Mir, B. Binder und Dalla Porta sowie wenige Sekunden später auch Di Giannantonio von der Strecke. Bagnaia geht in Führung.
4. Runde: Bagnaia führt bereits souverän mit 3,4 Sekunden auf die ersten Verfolger Kornfeil und Navarro.
5. Runde: Jetzt stürzt auch Navarro (Kurve 15). Platz 3 übernimmt Antonelli.
7. Runde: Auch Antonelli und Danilo legen sich hin (Kurve 9) – damit hat sich bereits rund die Hälfte des über 30-köpfigen Startfeldes verabschiedet! Auf Platz 3 liegt neu Bendsneyder.
8. Runde: Bagnaia zieht vorne unbeirrt seine Runden, führt mit deutlich über 5 Sekunden Vorsprung auf Kornfeil und Bendsneyder.
11. Runde: Bagnaia hat über 7 Sekunden Vorsprung, Bendsneyder hat zu Kornfeil aufgeschlossen.
13. Runde: Bagnaia führt vor Kornfeil und Bendsneyder.
15. Runde: Herrera stürzt in Kurve 15, das Rennen wird abgebrochen (18 Runden geplant). Für das Rennresultat gilt der Stand der 13. Runde (aber ohne Herrera). ♦ WHJ

Qualifying	
1. B. Binder	2:26,268
2. Navarro	2:26,361
3. Bagnaia	2:26,395
4. Dalla Porta	2:27,078
5. Rodrigo	2:27,307
6. Antonelli	2:27,355
7. Bendsneyder	2:27,604
8. Martin	2:27,642
9. Quartararo	2:27,661
10. Canet	2:27,924
11. Locatelli	2:27,987
12. Öttl	2:28,062
13. Bulega	2:28,069
14. Mir	2:28,193
15. Kornfeil	2:28,215
16. Suzuki	2:28,553
17. Guevara	2:28,718
18. Norrodin	2:28,965
19. Di Giannantonio	2:28,982
20. Pawi	2:28,989
21. Sasaki	2:29,267
22. Azmi	2:29,334
23. Loi	2:29,380
24. Danilo	2:29,959
25. Ono*	2:30,248
26. Migno	2:30,747
27. Arenas	2:30,872
28. Ramirez	2:30,961
29. Petrarca	2:32,151
30. Valtulini	2:32,346
31. D. Binder	2:32,592
Herrera**	2:36,698
Spiranelli***	-

* nicht am Start/Sturz im Quali; ** nicht qualifiziert (107%); *** nicht klassiert

GRAND PRIX VON MALAYSIA – Moto3 / Resultate

Sepang (MAL): 30. Oktober 2016; 17. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 72,059 km über 13 Runden (18 geplant/Abbruch nach Unfall) à 5,543 km; 31 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken; Luft: 32 Grad, Asphalt: 40 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	13	29:29,351	2:14,958	25
2. Jakob Kornfeil (CZ)	Honda	13	+7,108	2:14,680	20
3. Bo Bendsneyder (NL)	KTM	13	+7,253	2:15,300	16
4. Fabio Quartararo (F)	KTM	13	+8,469	2:14,646	13
5. Andrea Locatelli (I)	KTM	13	+12,414	2:15,767	11
6. Marcos Ramirez (E)	Mahindra	13	+12,706	2:15,510	10
7. Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	13	+13,387	2:15,399	9
8. Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	13	+13,506	2:15,779	8
9. Livio Loi (B)	Honda	13	+14,445	2:15,784	7
10. Darryn Binder (RSA)	Mahindra	13	+38,777	2:16,621	6
11. Hafiq Azmi (Mal)	Peugeot	13	+45,827	2:17,889	5
12. Niccolò Antonelli (I)	Honda	13	+48,899	2:15,221	4
13. Stefano Valtulini (I)	Mahindra	13	+49,648	2:18,303	3
14. Lorenzo Petrarca (I)	Mahindra	13	+49,842	2:17,741	2
15. Fabio Di Giannantonio (I)	Honda	13	1:15,163	2:15,117	1
16. Lorenzo Dalla Porta (I)	KTM	12	+1 Rde.	2:15,084	-
17. Brad Binder (RSA)	KTM	10	+3 Rdn.	2:15,453	-
Nicht klassiert:					
Maria Herrera (E)	KTM	13	+13,793	2:15,739	-
Jules Danilo (F)	Honda	6	+7 Rdn.	2:15,772	-
Jorge Navarro (E)	Honda	5	+8 Rdn.	2:14,860	-
Albert Arenas (E)	Peugeot	3	+10 Rdn.	2:16,166	-
Joan Mir (E)	KTM	2	+11 Rdn.	2:14,201	-
Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	2	+11 Rdn.	2:16,670	-
Andrea Migno (I)	KTM	2	+11 Rdn.	-	-
Nicolò Bulega (I)	KTM	1	+12 Rdn.	-	-
Jorge Martin (E)	Mahindra	0	+13 Rdn.	-	-
Aron Canet (E)	Honda	0	+13 Rdn.	-	-
Philipp Öttl (D)	KTM	0	+13 Rdn.	-	-
Juanfran Guevara (E)	KTM	0	+13 Rdn.	-	-
Adam Norrodin (MAL)	Honda	0	+13 Rdn.	-	-
Ayumu Sasaki (J)	Honda	0	+13 Rdn.	-	-
Nicht gestartet:					
Hiroki Ono (J)	Honda	-	-	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 146,6 km/h
Schnellste Runde: Mir, Runde 2 in 2:14,201 min (= 148,6 km/h)
Nächster Grand Prix: 13. November 2016, Valencia (E)
Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer		WM-Stand Konstrukteure	
1. B. Binder (Weltmeister)	294	16. Martin	66
2. Bastianini	164	17. Pawi	62
3. Bagnaia	145	18. Loi	52
4. Navarro	143	19. Danilo	58
5. Bulega	129	20. McPhee	48
6. Mir	124	21. Migno	47
7. Di Giannantonio	123	22. Guevara	40
8. Kornfeil	103	23. Ono	36
9. Locatelli	96	24. Rodrigo	31
10. Fenati	93	25. D. Binder	25
11. Antonelli	91		
12. Quartararo	81		
13. Öttl	77		
14. Canet	76		
15. Bendsneyder	75		



Zusammen nur zwölf Podestplätze: Kornfeil, Bagnaia, Bendsneyder

Grand Prix von Malaysia - Moto3

Stürze und Fragezeichen

Der Australien-Trend war auch in Malaysia auszuma- chen. Auch beim Moto3-WM-Lauf in Sepang wurde das Starterfeld bis zum Schluss arg dezimiert. Sattelfest blieb eigentlich nur der Überraschungssieger.

Lediglich 17 von 31 gestarteten Moto3-Piloten sahen beim Grand Prix von Malaysia die Zielflagge. Dünn war das Endresultat in diesem Jahr bei keinem von bisher 17 WM-Läufen. Es wäre vermutlich noch dünner ausgefallen, hätte der Sturz von María Herrera und der darauffolgende, frühzeitige Abbruch (15. Runde/13 statt 18 gewertet) dem Schrecken nicht ein Ende gesetzt. Beeindruckend auch bei der Sturz-Veranstaltung: Die Top 5 der Moto3-WM nach dem Australien-GP mit Brad Binder, Enea Bastianini (wegen Verletzung nicht gestartet), Jorge Navarro, Nicolo Bulega und Joan Mir gingen in Malaysia leer aus.

Für Weltmeister Binder war es gar erst der zweite Saisonnuller nach jenem Mitte August in Brünn (CZ). Der Südafrikaner hatte sich schon in der 3. Runde verabschiedet, nahm das Rennen mit der optisch völlig ramponierten KTM wieder auf, fuhr an die Box – und wurde von Teamchef Aki Ajo mit hergerichteter Maschine und drei Runden Rückstand wieder auf die Piste geschickt. Aus gutem Grund: Bei so vielen Ausfällen

war selbst der scheinbar aussichtsloseste Platz noch für ein paar Punkte gut. Am Ende reichte es Binder nur für Rang 17.

«Ich kann nicht verstehen, warum es heute so viele Ausfälle gab. Ich denke, das sollte man noch etwas genauer anschauen. Aber wenigstens ist Brad heil geblieben», meinte Ajo später. Auch sein Schützling zuckte, angesprochen auf seinen Synchron-Abflug mit Mir und Lorenzo Dalla Porta in Kurve 7, mit der Schultern: «Irgendwas war da auf der Strecke.»

Viele Profiteure

Ob der prominenten Sturzpfer profitierten – mal ausgenommen Sieger Francesco Bagnaia – Piloten, die ansonsten in der Moto3-WM weniger in Erscheinung treten. Der neue WM-Dritte Bagnaia (nach Australien) feierte seinen zweiten Karrieresieg nach Assen (NL) und den siebten Podestplatz insgesamt. Der zweitplatzierte Jakub Kornfeil stand erstmals in diesem Jahr auf dem Podest (Total 3), und der Malaysia-Dritte sowie GP-Rookie Bo Bendsnyder schaffte es 2016 zum zweiten Mal auf das Treppchen.

Sattelfest wirkte beim Sturz-Festival in Malaysia eigentlich nur Sieger Bagnaia: «Das war das bisher beste Rennen meines Lebens. Als ich die Gegner stürzen sah, gab ich erst Gas – zügelte mich dann aber wieder, um runterzukommen.» ♦ WHJ

Moto3

Kahnbeinbruch



Philipp Öttl: Kein Glück unter den Palmen von Malaysia

Philipp Öttl hatte sich tapfer durch die Widrigkeiten des Sepang-Wochenendes gekämpft. Doch statt mit WM-Punkten belohnt zu werden, wurde er abgeschossen und brach sich das linke Kahnbein.

Dieses Jahr wird Philipp Öttl wirklich nicht vom Verletzungsspech verschont. Nachdem er sich bereits in Le Mans das rechte Handgelenk gebrochen und bis zur Sommerpause gebraucht hatte, um seine volle Fitness wiederzuerlangen, geriet er in Malaysia unverschuldet in einen Massensturz. Hinterher stellte sich heraus, dass dabei sein linkes Kahnbein zu Bruch gegangen ist.

Das Rennen war gerade erst eine halbe Runde alt, als vier Fahrer übereinanderflogen. «Der Martín hat vor mir geschmissen, und ich konnte, wie zwei andere Fahrer, nicht ausweichen», erzählt Öttl. Sein Motorrad war völlig kaputt, an ein Weiterfahren nicht zu denken, also kümmerte sich

Öttl erst einmal um Jorge Martín. Doch im Medical Center stellten sie dann den Bruch des linken Kahnbeins fest. «Eigentlich hatte ich ein gutes Gefühl gehabt, es hat gut gepasst, und ich hatte auch den Start gut erwischt. Es wäre wohl ein gutes Rennen drin gewesen», trauerte Öttl der Chance nach. «Es ging an den Trainingstagen eigentlich sowohl im Trocken als auch im Nassen ganz gut, und das Team hat für beide Verhältnisse Abstimmungen gefunden, mit denen ich gut fahren konnte.»

Öttl flog nach dem Rennen gleich nach Hause. Er wird sich in Deutschland noch einmal untersuchen lassen, dann erst wird über die Art der Behandlung entschieden. «Ob ich in Valencia fahren kann, das werden wir dann sehen. Eventuell muss ich auch operiert werden, aber das müssen die Ärzte entscheiden. Arge Schmerzen habe ich gar keine, deshalb konnte ich auch ganz normal mit dem Flieger nach Hause.» ♦ IP

Asia Talent Cup

Titel für Chantra

Dramatischer hätte der Asia Talent Cup 2016 kaum enden können. Im letzten Rennen stürzte der in der Tabelle führende Japaner Ai Ogura, kurz danach auch Kazuki Masaki in der vierten Runde. Der 17-jährige Thailänder Somkiat Chantra gewann das Rennen, und holte sich damit den Titel.

Das erste Rennen konnte der 19-jährige Indonesier Andi Izzidhar vor den Japanern Kazuki Masaki und Yuki Kunii für sich entscheiden. Nach den Regengüssen in den Trainings wurde das Rennen komplett auf Slicks gefahren, doch auch so blieben die Dramen nicht aus. Auch Chantra war eines der Opfer, er stürzte drei Runden vor Schluss, als er versuchte, an die Spitze zu gehen.

Doch im zweiten Rennen hatte der Thailänder alles Glück auf seiner Seite. Er gewann den Cup schließlich mit 178 Punkten vor Ogura (173) und Izzidhar (167). Vierter wurde der 14-jährige Japaner Ryusei Yamanaka (167). ♦ IP



Cup-Sieger Somkiat Chantra

NACHRICHTEN

Keine Deutschsprachigen dabei

MotoGP Rookies Cup/ Asia Talent Cup Für beide Nachwuchsserien der Motorrad-WM haben die Sichtungungen stattgefunden. Bei der Sichtung des MotoGP Rookies Cup in Guadix waren diesmal auch Deutsche, Schweizer und Österreicher dabei, doch sie konnten sich im Feld der 117 Jungspunde aus 32 Nationen nicht durchsetzen. Schließlich schafften elf Fahrer den Sprung ins nächstjährige Feld: Xavier Artigas (E), Lorenzo Bartalesi (I), Adrian Carrasco (E), Lorán Faber (NL), Gabriele Giannini (I), Meikon Kawakami (BR), Beatriz Neila (E), Charlie Nesbitt (GB), Can Öncü (TR), Peetu Paavilainen (FIN) und Sasha De Vits (B). Beim Asia Talent Cup kommen gleich 17 neue Piloten zum Zuge. Drei kommen aus Malaysia, fünf aus Indonesien, einer aus Thailand, nicht weniger als sechs aus Japan, einer aus Australien und einer von den Philippinen. Der MotoGP Rookies Cup wird 13 Rennen an sieben Wochenenden haben, er beginnt am 6. Mai in Jerez und endet am 24. September in Aragón. ♦ IP

KOMPAKT

»» **Moto3** Das Saxoprint-Peugeot-Team hatte ein glückliches Händchen mit der Wahl des Ersatzmanns für den bei seinem Sturz auf Phillip Island verletzten John McPhee. Der 19-jährige Malaysier Hafiq Azmi kam blendend mit den Bedingungen auf seiner Heimstrecke zurecht und wurde im Rennen 11. Auch Albert Arenas war gut unterwegs, doch der Spanier stürzte bereits in der dritten Runde.

»» **Moto3** Die Haarpracht von Brad Binder wird unter seinem Sturz in Sepang leiden müssen. Er hatte mit seinen Mechanikern ausgemacht, dass er sich eine Glatze rasiert, wenn er die drei letzten Rennen nicht gewinnt. Das Messer wird schon gewetzt.

»» **Moto3** Jorge Navarro, in der ersten Saisonhälfte einer der heißesten Titelkandidaten, hat in den letzten Rennen eine beängstigende Statistik hingelegt. Sein Sturz in Malaysia war der achte Nuller in dieser Saison, der dritte in Folge. ♦ IP



Zog bald einsam seine Runden: Bagnaia (l.) mit Kornfeil (r./P2)



Zwei von sehr vielen Sturzpfern: Weltmeister Binder (l.) und Mir

Losail

Dritter mit Doppelsieg

Seit dem Sommer ständig überlegen: Davies war auch in Katar nicht zu halten

Von IMRE PAULOVITS

Auch der dritte Doppelsieg in Folge nützte Chaz Davies nichts: Jonathan Rea wurde Weltmeister, Tom Sykes Vizeweltmeister. Wenn auch mit etwas Teamhilfe.

Was für ein Finale! Die Rekorde purzelten nur so am laufenden Band. Jonathan Rea konnte seinen WM-Titel verteidigen, das ist keinem mehr in der Superbike-WM gelungen, seit Carlo Fogarty im September 1999 in Hockenheim seinen Titel von 1998 erfolgreich verteidigt hat. Und Chaz Davies hat den dritten Doppelsieg hintereinander eingefahren, das hat zuletzt Troy Bayliss 2006 geschafft.

Rea nach Maß

Eigentlich war die Aufgabe von Jonathan Rea klar: Ganze zwei Punkte musste er noch holen, um Weltmeister zu werden. Doch der Titelverteidiger liess nichts anbrennen, er fuhr im ersten Rennen voll auf Angriff, ging mit Chaz Davies mit, der wieder einer erstaunlichen Rennpace hatte. Erst zum Schluss, als die Ducati wieder einmal schonender mit den Reifen umging, ließ er ihn ziehen und feierte seinen zweiten Titel. Sein Bruder Richard, seine Frau Tatiana, seine Söhne Jake und Taylor waren alle da, und sie alle feierten mit dem 29-jährigen Nordiren.

Im zweiten Rennen wollte Rea dann noch einmal gewinnen. Über Nacht hatten sie noch einmal die Gewichtsverteilung der Kawasaki ZX-10 überarbeitet, doch schon nach der ersten Runde ritt er am Ende der Zielgera-

den aus. Ging der Schuss nach hinten los? «Nein, ich hatte einen fehlerhaften Sensor und musste beim Schalten alles manuell machen», verrät Rea hinterher.

Doch er hatte wieder das Glück des Tüchtigen auf seiner Seite. Wegen des Motorschadens von Lokalheld Saeed Al Sulaiti wurde das Rennen abgebrochen, und das Team hatte Zeit, den Sensor zu wechseln. Umso entfesselter machte sich Rea auf die Jagd nach Chaz Davies, wie er sein Motorrad um den Kurs jagte war furchterregend. Doch wenn er zwischen Davies und seinem Teamkollegen Tom Sykes ins Ziel gekommen wäre, hätte Sykes seinen zweiten WM-Rang eingebüßt. So drehte Rea in der letzten Runde ab, und er liess seinen Teamkollegen auf der Zielgeraden vorbei auf Platz 2.

Danach fielen sich die beiden Kawasaki-Piloten noch in der Auslaufzone von Turn 1 um den Hals. Feinde? Von wegen. Knallharte Konkurrenten, aber mit viel Respekt voreinander, zwei Profis, die zu nehmen und zu geben wissen.

Chaz Davies war über das Manöver nicht verzagt. «Wir hatten unsere Chancen, die Fehler ha-

ben wir in der ersten Saisonhälfte gemacht», übte der Engländer Selbstkritik. «Aber seit wir aus der Sommerpause wiedergekommen sind, ist unser Paket so stark, wie ich es mir immer erträumt habe. Wir können nicht nur einzelne Rennen gewinnen, sondern überall und immer. Drei Doppelsiege hintereinander, ich hätte nie gedacht, wie sich das anfühlt. Ich wünschte, die Saison 2017 würde gleich losgehen, wir sind bereit.»

Weniger Freude hatte Markus Reiterberger. Im ersten Rennen stellte er sein Motorrad mit überhitztem Motor an die Box. Im zweiten Rennen konnte er bis zum Abbruch besser mithalten, nach dem Restart hatte er wieder kein Gefühl und wurde nur 15.

Supersport-Vize Jules Cluzel

Auch Randy Krummenacher konnte nicht freudestrahlend von Katar abreisen. Der Schweizer schaffte es nicht, über Platz 5 hinauszukommen. Jules Cluzel wurde hinter Kyle Smith und Kenan Sofuoglu Dritter, das reichte dem Franzosen mit der MV Agusta, um Krummenacher auf den dritten WM-Rang zu verdrängen. ♦

NACHGEHAKT BEI Jonathan Rea

(GB/29). Der Superbike-Weltmeister über seine Titelverteidigung, und warum er Sykes passieren liess.



Von IMRE PAULOVITS

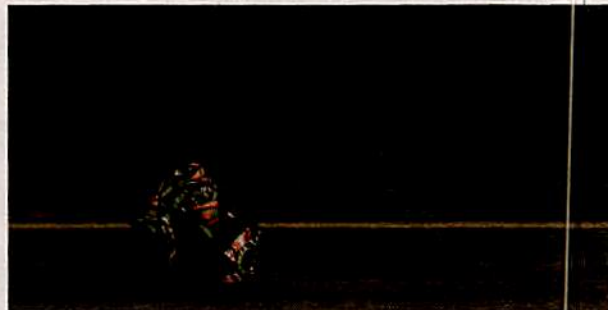
? Wie bewertest du deinen zweiten WM-Titel? Er ist in vieler Hinsicht noch viel wertvoller als mein erster. Letztes Jahr habe ich den Titel gewonnen, weil wir einen unheimlichen Speed über das ganze Jahr hatten. Es war nicht leicht, aber er kam irgendwie natürlich vor. Für den Titel in diesem Jahr musste ich sehr hart arbeiten. Er kam nicht, er musste gewonnen werden. Ich muss mich wirklich bei jedem bedanken, der mich über diese harte Saison unterstützt hat. Jetzt, wo der Titel gewonnen ist, fühle ich mich auf dem Höhepunkt, wir haben den Titel mit einem brandneuen Motorrad gewonnen. Die 2016er ZX-10R ist wie ein Sohn für mich, und ich bin sehr stolz,

dass ich Kawasaki gleich den Titel einfahren konnte. Das gibt mir sehr viel Kraft, dass wir auch im nächsten Jahr wieder so weitermachen. Wir werden im Winter viel Entwicklungsarbeit haben, aber aber wir haben in diesem Jahr gezeigt, wozu wir in der Lage sind.

? Du hast Tom Sykes im zweiten Rennen passieren lassen. Es gab zwar keine Stallorder, aber mir war auch so klar, was es für Kawasaki heißt, Doppelweltmeister zu werden. Das Team ist da viel wichtiger als mein eigenes Rennen. Sie hatten mir in der Saison genug geholfen. Ich habe gesehen, dass ich an Chaz nur vorbeikomme, wenn er einen Fehler macht, so war mir klar, was ich machen muss.



Rea wird als Weltmeister von seinem Team gefeiert



Teamkollegen: Rea und Sykes umarmen sich nach dem Finale

SUPERBIKE-WM 2016 / Resultate

Doha (Katar): 29. Oktober 2016; 25. WM-Lauf; 91,460 km über 17 Rdn. à 5,380 km; 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter: trocken, 27 Grad; Asphalt: 28 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	17	33:32,214	1:57,371	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	17	+3,904	1:57,478	20
3. Sylvain Guintoli (F)	Yamaha YZF-R1	17	+10,498	1:57,854	16
4. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	17	+12,606	1:58,289	13
5. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP	17	+12,766	1:57,602	11
6. Xavier Forés (E)	Ducati Panig. 1199R	17	+18,461	1:58,573	10
7. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	17	+18,861	1:58,332	9
8. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	17	+19,045	1:58,509	8
9. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	17	+20,882	1:58,547	7
10. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	17	+30,057	1:58,932	6
11. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10R	17	+34,270	1:58,710	5
12. Raffaele de Rosa (I)	BMW S 1000 RR	17	+34,420	1:58,297	4
13. Alex de Angelis (RSM)	Aprilia RSV4 RF	17	+34,936	1:59,048	3
14. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	17	+37,786	1:59,490	2
15. Josh Brookes (AUS)	BMW S 1000 RR	17	+18,834	1:59,286	1
16. Luca Scassa (I)	Ducati Panig. 1199R	17	+55,890	2:00,549	-
17. Saeed Al Sulaiti (Q)	Kawasaki ZX-10R	17	+1:09,075	2:00,845	-
18. Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	17	+1:19,301	1:59,022	-
19. Dominique Schmitter (CH)	Kawasaki ZX-10R	17	+1:25,103	2:01,501	-
20. Peter Sebestyen (H)	Yamaha YZF-R1	17	1:47,707	2:02,786	-
21. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	13	+4 Rdn.	2:00,960	-

Nicht klassiert:
 - Karel Abraham (CZ) BMW S 1000 RR 11 +6 Rdn. 1:59,831 -
 - Davide Giugliano (I) Ducati Panig. 1199R 10 +7 Rdn. 1:58,914 -
 - Markus Reiterberger (D) BMW S 1000 RR 7 +10 Rdn. 2:00,296 -

Nicht gestartet:
 - Pawel Szkopek (PL) Yamaha YZF-R1
 Durchschnittstempo des Siegers: 163,629 km/h
 Schnellste Runde: Chaz Davies (GB), 2. Runde, in 1:57,371 min (= 165,015 km/h)

Doha (Katar): 30. Oktober 2016; 26. WM-Lauf; 53,800 km über 10 Rdn. à 5,380 km; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter: trocken, 26 Grad; Asphalt: 27 Grad. Rennen nach 7 Runden abgebrochen, Neustart über 10 Runden.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	10	19:38,203	1:57,076	25
2. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	10	+5,855	1:57,387	20
3. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	10	+6,376	1:56,974	16
4. Sylvain Guintoli (F)	Yamaha YZF-R1	10	+8,493	1:57,760	13
5. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10R	10	+11,862	1:58,009	11
6. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	10	+12,232	1:58,166	10
7. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP	10	+13,599	1:57,833	9
8. Xavier Forés (E)	Ducati Panig. 1199R	10	+14,210	1:58,088	8
9. Raffaele de Rosa (I)	BMW S 1000 RR	10	+14,282	1:57,729	7
10. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	10	+14,414	1:57,788	6
11. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	10	+15,169	1:58,437	5
12. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	10	+19,401	1:58,257	4
13. Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	10	+22,236	1:58,796	3
14. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	10	+25,995	1:59,323	2
15. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	10	+29,701	1:59,432	1
16. Luca Scassa (I)	Ducati Panig. 1199R	10	+33,205	1:59,676	-
17. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	10	+44,627	2:00,518	-
18. Dominique Schmitter (CH)	Kawasaki ZX-10R	10	+44,753	2:00,619	-
19. Peter Sebestyen (H)	Yamaha YZF-R1	10	+45,186	2:00,897	-
20. Pawel Szkopek (PL)	Yamaha YZF-R1	10	1:00,135	2:02,016	-

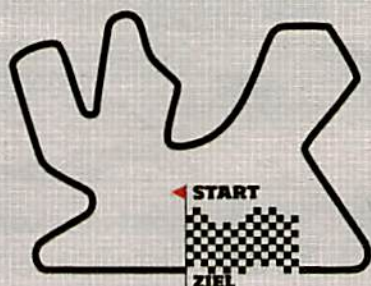
Nicht klassiert:
 - Karel Abraham (CZ) BMW S 1000 RR 9 +1 Rde. 1:59,577 -
 - Alex de Angelis (RSM) Aprilia RSV4 RF - +10 Rdn. -

Nicht beim Neustart:
 - Davide Giugliano (I) Ducati Panig. 1199R
 - Josh Brookes (AUS) BMW S 1000 RR
 - Saeed Al Sulaiti (Q) Kawasaki ZX-10R

Durchschnittstempo des Siegers: 163,629 km/h
 Schnellste Runde: J. Rea (GB), 3. Runde, in 1:56,974 min (= 165,575 km/h), Rekord
 Internet: www.worldsbk.com

STRECKE

Doha



Training (3 Läufe)

	min
1. Davies	1:57,712
2. Rea	1:57,759
3. Forés	1:58,015
4. Guintoli	1:58,167
5. Camier	1:58,207
6. Lowes	1:58,241
7. Torres	1:58,303
8. Hayden	1:58,365
9. Sykes	1:58,415
10. Savadori	1:58,523
11. Haslam	1:58,639
12. Van der Mark	1:58,673
13. Giugliano	1:58,745
14. De Angelis	1:59,011
15. De Rosa	1:59,192
16. Abraham	1:59,198
17. Reiterberger	1:59,526
18. Brookes	1:59,877
19. Szkopek Al Sulaiti	2:00,156
20. Schmitter Ramos	2:00,387
21. Scassa	2:00,635
22. Vizziello	2:00,900
23. Szkopek	2:01,633
24. Schmitter	2:02,307
25. Sebestyen	2:03,625

Plätze 1-12: qualifiziert für Superpole 2
 Plätze 11-24: qualifiziert für Superpole 1

Superpole (2 Läufe)

	min
1. Rea	1:56,356
2. Hayden	1:56,561
3. Davies	1:56,602
4. Guintoli	1:56,866
5. Sykes	1:56,935



SUPERSPORT-WM 2016 / Resultate

Doha (Katar), 30. Oktober 2016; 13. WM-Lauf; 15 Runden à 5,380 km (= 80,700 km); 24 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt: 28/30 Grad.

1. Kyle Smith (GB/Honda), in 30:51,533 min (= 156,908 km/h); 2. Kenan Sofuoglu (TR/Kawasaki) +0,006 sec; 3. Jules Cluzel (F/MV Agusta) +2,164; 4. Patrick Jacobsen (USA/Honda) +7,519; 5. Randy Krummenacher (CH/Kawasaki) +8,843; 6. Ayrton Badovini (I/Honda) +9,324; 7. Zulfahmi Khairuddin (MAL/Kawasaki) +12,084; 8. Christofer Bergman (S/Honda) +18,278; 9. Massimo Roccoli (I/MV Agusta) +21,764; 10. Alex Baldolini (I/MV Agusta) +25,040; 11. Ondrej Jezek (CZ/Kawasaki); 12. Loris Cresson (B/Yamaha); 13. Hikari Okubo (J/Honda); 14. Kevin Manfredi (I/Suzuki); 15. Kyle Ride (GB/Kawasaki); 16. S. Hill (GB/Honda)
 Schnellste Runde: Kyle Smith (GB/Honda), 2:02,443 (= 158,180 km/h)
 WM-Endstand (nach 12 Läufen): 1. Sofuoglu 216; 2. Cluzel 142; 3. Krummenacher 140; 4. Jacobsen 135; 5. Smith 125; 6. Badovini 86; 7. Rea 81; 8. Baldolini 80; 9. Caricasulo 75; 10. Tuuli 60. - Ferner: 22. Wahr 17

Internet: www.worldsbk.com



Jonathan Rea: Superbike-Weltmeister 2016 auf Kawasaki



Kenan Sofuoglu: Supersport-Weltmeister 2016 auf Kawasaki

Höhepunkte der Rennen

1. Lauf

Start: Davies biegt als Erster vor Hayden, Rea und Sykes in Turn 1 ein, Reiterberger 15.

1. Runde: Rea überholt Hayden, Savadori kommt von der Piste ab.

3. Runde: Davies und Rea schon 2 sec. voran, Guintoli verdrängt Sykes von P4 und kommt Hayden näher, Reiterberger 18.

5. Runde: Guintoli hat Hayden eingeholt.

8. Runde: Guintoli verdrängt Hayden von P3, Reiterberger fährt an die Box.

9. Runde: Harter Kampf zwischen Forés, Torres und Lowes um P6.

10. Runde: Davies und Rea schon 6,2 sec. vor Guintoli.

11. Runde: Rea reisst von Davies ab.

12. Runde: Davies schon 1,7 sec. vor Rea.

14. Runde: Harter Kampf zwischen Haslam, Camier, De Rosa, Savadori und De Angelis um P10, Camier stürzt.

17. Runde: Davies gewinnt, Rea ist Weltmeister, Sykes verdrängt Hayden von P4.

2. Lauf

Start: Hayden muss aus der Boxengasse losfahren, Rea biegt als erster vor Davies in Turn 1 ein, Savadori und Lowes kommen von der Piste ab.

1. Runde: Davies überholt Rea, doch der kontert.

2. Runde: Rea wird in Turn 1 rausgetragen und fällt auf P13 zurück, Reiterberger ist 9.

3. Runde: Guintoli und Sykes kämpfen hart um P2, Reiterberger 12.

5. Runde: Davies schon 1,8 sec. vor Sykes, De Rosa als 6. beste BMW.

7. Runde: De Rosa verdrängt Haslam von P5.

8. Runde: Davies 3 sec. voran, Rea bereits auf P9, Torres bedrängt De Rosa. Auf der Zielgeraden platz der Motor von Al Sulaiti, Rennabbruch.

Restart: Davies biegt vor Sykes und Haslam in Turn 1 ein, Rea ist 5.

2. Runde: Rea holt Davies und Sykes ein.

4. Runde: Sykes und Rea bekriegen sich, Davies setzt sich vorn ab.

5. Runde: Davies 1,2 sec vor Rea.

7. Runde: Davies nur noch 0,5 sec vor Rea.

8. Runde: Davies nur noch 0,3 sec vor Rea.

9. Runde: Davies wieder 0,4 sec vor Rea.

10. Runde: Rea bricht die Jagd ab, Davies gewinnt, Rea lässt Sykes auf P2 passieren, dieser wird Vizeweltmeister. ♦ IP

**MOTOR
SPORT
aktuell!**

ZEITVORTEIL

10 Hefte **MOTORSPORT** aktuell zum Sparpreis
plus Armbanduhr Ihrer Wahl **GRATIS** dazu!



GRATIS
für Sie zur Wahl



30%
PREISVORTEIL

1. PROSS-Sport-Chronograph

Dieser ausdrucksstarke Sport-Chronograph mit flexiblem Kunststoff-Armband ist ein echtes Multitalent und ein Blickfang am Handgelenk. Mit Analog- und Digital-Anzeige, Stopfunktion, Alarm, Datum, Wochentag, Signalton für jede Stunde und Zifferblattbeleuchtung. Gehäuse-Durchmesser ca. 43 mm, wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310, inkl. Markenbatterie.

2. HÄUSSER-Sportuhr „Discovery“

Die extravagante MOTORSPORT-aktuell-Edition mit poliertem und teilweise gebürstetem Gehäuse, einseitig drehbarer Lünette, Mineralglas mit Datumlupe, schwarzem Zifferblatt, gedruckten Indizes, nachleuchtenden Stab-Zeigern und anti-allergischem, schwarz-rotm Textilarmband. Gehäuse-Durchmesser ca. 40 mm.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 4302. Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann. Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Kassas erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Als Obertrieb (Voritz), Christina Dörmann, Dr. Michael Ratje, Am Sandtorkal 74, 20457 Hamburg, als bestellender Unternehmer. Ad Hamburg, HRB 35732.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 1509345
Ich bestelle das Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € (D, A) (CH: 25.90 SFr.) statt 20,- € (D) (A: 21,- €; CH: 35.00 SFr.)
im Einzelkauf. **Mein Geschenk, die Uhr meiner Wahl**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat
reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun.
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) bei 50 Ausgaben
im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Alle
Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkal 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-
Identifikationsnummer DE77ZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen.
Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften
einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem
Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten
Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Als Geschenk wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. PROSS-Sport-Chronograph 2. HÄUSSER-Sportuhr „Discovery“

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

IDM Superbike

Mackels zwischen den Stühlen

Von ANKE WIECZOREK

Das Wilbers-BMW-Team wird 2017 in der IDM mit nur zwei Fahrern in der Superbike-Klasse antreten.

Kurz vor dem Saisonende 2016 glich das Wilbers-Team einem Lazarett. Auf dem Lausitzring stiegen gleich alle drei Fahrer ab. Ireneusz Sikora war mit voller Wucht in die Yamaha des vor ihm gestürzten Max Neukirchner geknallt. Der Pole musste mit einem dreifachen Oberschenkelbruch, wobei der mittlere Teil zertrümmert wurde, im Krankenhaus in Senftenberg behandelt werden. Teamkollege Bastien Mackels rutschte derweil übers Vorderrad weg und erlitt einen doppelten Schlüsselbeinbruch. Nachwuchsfahrer Colin Rossi, der im Wilbers-BMW-Team die Nachfolge von Lucy Glöckner in der IDM-Superstock-1000-Klasse angetreten hatte, verletzte sich in der Lausitz auch noch. Alle drei Teamfahrer waren damit für den Rest der Saison außer Gefecht. Das dem fahrerischen Kahlschlag verzichtete Teamchef Benny Wilbers darauf, kurzfristig für das Finale nach Ersatz zu suchen.

Mit Titel-Hoffnung Mackels und Sikora soll es laut Wilbers 2017 weitergehen. «Mackels hat



FELIX WIESSMANN

Wie die IDM 2017 aussieht, ist bisher nicht bekannt, aber Wilbers will Mackels im Team behalten

seit dem vergangenen Wochenende ein Angebot von uns auf dem Tisch. Er will auch gerne in der Langstrecken-WM fahren, das kann er bei uns nicht. Er hat aber verschiedene Optionen zur Auswahl. Jetzt müssen wir abwarten, was passiert.» Wilbers hat von BMW zwecks der Planungen mitgeteilt bekommen, dass es in der sich gerade neu formierenden IDM 2017 wohl eine Superbike-Klasse mit FIM-ähnlichem Reglement geben soll, mit ein paar mehr Freiheiten in der Elektro-

nik. Und es soll keine Reifenbindung geben. Für Wilbers ist das ein Befreiungsschlag, denn das Team hatte sich 2016 als eines von zwei Superbike-Teams für die zukünftige Kooperation mit Dunlop entschieden. Wie das Reglement endgültig aussehen wird, weiß auch Wilbers nicht. Irek Sikora geht es inzwischen auch wieder besser. Er kann schon Auto fahren. Der 45-Jährige hat Wilbers bereits seine Bereitschaft für eine Vertragsverlängerung signalisiert. «Wenn er es gesundheitlich

schaft, steht dem nichts im Wege», so Wilbers, der sich in den nächsten Wochen nach Polen aufmachen und persönlich überzeugen will.

Keine weitere Saison gibt es mit Colin Rossi. Der 19-jährige Schweizer hat Wilbers mitgeteilt, dass er nicht länger auf Dunlop-Reifen fahren möchte. Wilbers: «Ich weiß nicht, wo sein Problem liegt. Mackels ist mit den Reifen viermal aufs Podium gefahren. Ich setze diese Partnerschaft sicher nicht wegen Rossi aufs Spiel.» ♦

IDM Superstock 600

Prokop will durchstarten



Prokop will noch ein 600er-Jahr dranhängen, dann lockt die BSB

In seiner IDM-Rookie-Saison sahnte Janusch Prokop drei Podestplatzierungen ab. Der 19-Jährige ist für mehrere Teams interessant.

Auf der Kawasaki ZX-6R des Schnock Teams Motorex erreichte Prokop mit dem vierten Gesamtrang am Jahresende sogar das beste Einzelergebnis der vier Teamfahrer, zu denen auch Klassenkollege Jonas Geitner sowie die Superbiker Roman Stamm und Daniel Kartheininger gehörten. Obwohl er möch-

te, habe ihm Rainer Schnock noch kein Angebot für 2017 gemacht. Grund: Kawasaki hat sich noch nicht über die Beteiligung geäußert. Prokop stellt klar, dass sein Eigenanteil zukünftig geringer sein müsse. «2016 hatten mein Vater und ich es sehr schwer, die Saison zu stemmen.» Prokop wurde schon von anderen Teams kontaktiert. «Vielleicht klappt es auch mit einem WM-Gaststart. Wenn ich das Motorrad bekommen könnte, würde ich das auch auf eigene Faust wagen.» ♦ AWI

IDM Superstock 1000

Lauslehto ändert seine Pläne

Von ANKE WIECZOREK

Das 600er-Team Suzuki-Stoneline-Mayer plante 2017, mit dem Finnen Tatu Lauslehto in die 1000-ccm-Klasse aufzusteigen. Doch daraus wird nichts mehr.

Teamchef Thomas Mayer und Lauslehto, mit dem er in der 600er-Klasse drei Jahre lang wie Pech und Schwefel zusammenhing, waren sich über eine Zukunft in der 1000er-Liga einig. Lauslehto hatte 2016 Klasse noch den Ersatz für den verletzten Kane Burns gemacht und war ansonsten als Berater aufgetreten. Auf ein komplettes 600er-Jahr hatte der Meister von 2012 keine Lust mehr, wollte aber die Zeit bis zum Erscheinen der neuen Suzuki GSX-R 1000 weiter im Team sein. Das er beim Finale in Hockenheim allerdings im Stich ließ. Dienstags vor dem Rennen sagte Lauslehto als Ersatzfahrer ab. Der 33-Jährige zog einen Einsatz auf der mvr-Yamaha vor. Mayer,

der in der Kürze der Zeit keinen anderen Fahrer aufreiben konnte und das Finale sausen ließ, fühlte sich schwer versetzt. Und jetzt will der Finne plötzlich doch wieder 600er fahren. Für die neue GSX-R 1000 sucht Mayer nun noch einen Fahrer. «Ich habe das Motorrad schon mehrmals live gesehen, ausgeliefert wird es nicht vor Februar. Von der Technik her ist die Suzuki mit Kawasaki und Yamaha mindestens gleichwertig. Das 1000er-Projekt hat Priorität. Und das 600er? «Vielleicht machen wir eines. Und ja, Lauslehto hätte trotz allem eine Chance bei uns.» ♦



WIESSMANN

Finger verbrannt: Lauslehto

NACHRICHTEN

Ex-IDM-Champions geben Aussies Input

IDM Superbike Damian Cudlin, der beim Finale in Hockenheim als Ersatzfahrer für den verletzten Jan Halbich im HRP Honda-Team einsprang, engagiert sich in seiner Heimat Australien zusammen mit Jack Miller für den Rennsport-Nachwuchs. Beide sind altbekannte IDM-Fahrer. Cudlin wurde 2010 Supersport-600-Meister, und der heutige MotoGP-Pilot Miller gewann 2011 die IDM bis 125 ccm. Gemeinsam haben sie die Organisation MotoStars gegründet. Auf kleinen Strecken soll es Zwei-Tages-Veranstaltungen geben, in denen es um Sport, Training und Coaching geht. Miller wurde in seinen ersten Moto3-Jahren selbst von Cudlin gecoacht. Das Projekt bezeichnet der 21-Jährige als notwendig, damit die nächste Generation australischer Rennfahrer auch mithalten kann. Denn in Spanien und Italien gäbe es ähnliche Projekte.

Ziel 2017: Mehr als zwölf Punkte holen

IDM Superstock 1000 Björn Stuppi bereitet sich mit dem Team Bergau auf eine weitere Saison mit der BMW S 1000 RR vor. ♦ AWI

KOMPAKT

IDM Superbike Der Gesamtvierte Lukas Trautmann verdient seine Brötchen im Winter bei einem Sponsor an der Hotelrezeption. Der 20-jährige Salzburger empfängt die Gäste traditionell in Tracht.

IDM Der MSC Schleizer Dreieck steht in den Startlöchern für eine IDM-Veranstaltung 2017. Laut Vereinsinformation gibt es Gespräche zwischen dem Vorstand und den neuen IDM-Machern. In den Ruhestand gingen die langjährigen Schleizer Medienbetreuer Christel und Guntmar Schwarz, die eine bessere Internet-Verbindung anmahnten.

IDM Superbike Das Team Van Zon-Remeha-BMW wird mit seinen Fahrern noch im Dezember in Almeria und Cartagena testen. Fix ist bisher der Österreicher Lukas Trautmann. ♦ AWI

NACHRICHTEN

Speedway-GP 2017 ohne Smolinski

Speedway-WM Promoter BSI Speedway vergab die Wildcards für 2017 an den verletzten Nicki Pedersen (DK), Emil Saifutdinov (RUS), Matej Zagar (SLO) und Maciej Janowski (PL). Martin Smolinski, der sich große Hoffnungen auf einen Fixplatz gemacht hatte, ist hinter Peter Kildemand (DK) zweiter Standby-Fahrer. Das knappe Verfehlen der ersten acht Plätze im Jahr 2016 hatte wohl den Ausschlag für Zagar und Janowski gegeben.



Nur Reserve: Martin Smolinski

Norweger Gunderson gewinnt in Schweden

Extremenduro Mit Kenneth Gunderson hat erneut ein Norweger in Schweden beim Gotland Grand National gewonnen. Der jetzt 35-Jährige gewann zum vierten Mal, zuletzt 2003. Dieses Mal schrumpfte sein Vorsprung im Ziel nach einem Sturz in der letzten Runde auf 16 Sekunden vor dem schwedischen Junior Albin Elowson. Der 21-jährige Enduro-Mannschaftsweltmeister hatte zu Beginn noch dicke Arme, kämpfte sich dann aber vor. Bester Deutscher wurde Dennis Engelmann auf Platz 1020. Mit über 2700 Teilnehmern ist das GGN größter Offroad-Wettbewerb der Welt.

Hancock wehrt sich gegen Vorwürfe

Speedway-WM Heftig hat der neue Weltmeister Greg Hancock auf seine Disqualifikation vorletzten Samstag in Melbourne reagiert. Die Jury hatte ihm vorgeworfen, er habe Chris Holder in Heat 9 absichtlich vorbeigelassen. Hancock erklärte das Verlassen seiner Fahrlinie mit einer defekten Kupplung. «Ich konnte beweisen, dass ich Holder nicht geholfen habe. Ich fahre 25 Jahre und kämpfe um jeden Punkt; es wird nie passieren, dass ich nicht versuche zu gewinnen», so Hancock. ♦ TS/RP

Enduro-EM Harfsen

Glücklicher Neubert

Von ROBERT PAIRAN

Zu einem wahren Krimi wurde die Entscheidung in der Klasse E2 der Enduro-EM beim Finale im holländischen Harfsen. Als Dritter war Marco Neubert angegeist und holte sich am Ende den Titel.

Schon in der ersten Runde fiel der amtierende Overall-Champion Tom Sagar aus. Nach einem Sturz hatte sich die elektrische Verbindung zur Benzinpumpe gelockert, und der Brite fand vor Ort den Fehler nicht. Weil er aber ohnehin verletzt war und nur die Chance auf die Titelverteidigung nutzen wollte, trat er am zweiten Tag nicht mehr an.

Zusätzlich fuhr Marco Neubert, der eine Woche zuvor das Enduro in Zschopau gewonnen

hatte, absolute Top-Zeiten, nicht nur in der Klasse, sondern auch in der Gesamtwertung, wo er auf dem vierten Tagesrang landete. In der Klasse fuhr Neubert sogar auf Tagessieg, nachdem er den Tschechen Jaromir Romancik so sehr unter Druck gesetzt hatte, dass dieser einen heftigen Abflug in der vorletzten Sonderprüfung hatte.

Damit war der Zwischenstand vor dem Finaltag am Samstag so, dass Neubert drei Punkte zum Titel fehlten. Noch ein Tagessieg hätte theoretisch gereicht, doch es sollte anders kommen: Der Holländer Wesley Pittens nutzte seinen Heimvorteil und holte sich den Sieg. Neubert hingegen bekam unfreiwillige Schützenhilfe von Jaromir Romancik, dessen Motorrad am Morgen nicht rechtzeitig ansprang, weshalb der

Tscheche bereits mit zehn Strafsekunden in den Tag startete.

Schützenhilfe von DvZ

Am Ende lag Neubert erneut auf Gesamtrang 4 und in der Klasse 25 Sekunden vor Romancik. Das alleine hätte für den Titel aber noch nicht gereicht, denn dann wären beide Fahrer punktgleich gewesen, und Romancik hatte mehr Tagessiege auf seinem Konto.

Dann noch einmal Schützenhilfe, diesmal von Davide von Zitzewitz: Der Norddeutsche hatte keine Meisterschaftsambitionen und probierte sein nächstjähriges Motorrad erstmals unter Wettbewerbsbedingungen aus. Nachdem er am

Freitag noch viel probierte, lief es am zweiten Tag so gut, dass er schneller unterwegs war als Romancik. Der Tscheche konnte nicht dagegenhalten und wurde letztlich Vierter in der Tageswertung und damit Zweiter in der Meisterschaft.

Völlig von einem anderen Stern scheint der britische Junior Brad Freeman zu kommen: Der KTM-Fahrer deklassierte das gesamte Fahrerfeld am Freitag um 2,5 und am Samstag um drei Minuten. Folgerichtig gewann er damit auch den Overall-Titel, obwohl er den dritten Lauf in Lettland auslassen musste, weil er im Sommer seine verletzte Schulter operieren lassen musste. ♦

ENDURO-EM / Resultate

Harfsen (NL): 4. EM-Lauf: Wetter/Strecke: kühl (Fr), sonnig (Sa)/trocken, griffig.
Overall, 1. Tag (120 Fahrer gestartet, 108 im Ziel): 1. Brad Freeman (GB/KTM) in 1.24:56,60 Std.; 2. Patrik Markvart (CZ/KTM), +2.66,37 min; 3. Jesper Borjesson (S/Husqvarna), +2.54,36 min; 4. Marco Neubert (D/KTM); 5. Nicolas Pellegrinelli (I/KTM); 6. Matteo Pavooni (I/KTM); 7. Pontus Skoog (S/KTM); 8. Erik Ljungberg (S/Husqvarna); 9. Jaromir Romancik (CZ/KTM); 10. Wesley Pittens (NL/Yamaha); – ferner: 20. Davide von Zitzewitz (D/KTM); 32. Jonathan Rossé (CH/Yamaha); 34. Jan Allers (D/KTM); 42. Mark Risse (D/Beta); 47. Nico Rambow (D/KTM); 52. Yannik Mosch (D/TM)
Overall, 2. Tag (108 Fahrer gestartet, 95 im Ziel): 1. Freeman, in 1.26:25,78 Std.; 2. Markvart, +3.33,86 min; 3. Wesley Pittens (NL/Yamaha), +3.56,15 min; 4. Neubert; 5. Ljungberg; 6. Von Zitzewitz; 7. Romancik; 8. Pavoni; 9. Andrea Verona (I/Husqvarna); 10. Hans Vogels (NL/KTM); – ferner: 35. Rosse; 43. Rambow; 46. Mosch; 50. Allers
Endstand nach 4 Läufen: 1. Freeman, 114 Punkte; 2. Romancik 85; 3. Pellegrinelli 79; 4. Maurizio Micheluz (I/Husqvarna), 70; 5. Neubert 60; 6. Tom Sagar (GB/Sherco), 53; 7. Markvart 50; 8. Jesper Borjesson (D/Husqvarna); – ferner: 26. Von Zitzewitz 10

Internet: <http://european-enduro.com>



Overall-Meister: Brad Freeman



E2-Champion: Marco Neubert

Freestyle-MX-WM Shenzen

Melero schon am Ziel

Von THOMAS SCHIFFNER

Drei Wochen vor dem Finale in Danzig sicherte sich der Spanier Maikel Melero mit einem Doppelsieg in China den Weltmeistertitel zum dritten Mal in Folge.

Wenn er gesund ist, ist er kaum zu schlagen. In der chinesischen Industriemetropole Shenzen war der kleine Spa-

nier Maikel Melero an beiden Abenden nach dem Finale ganz oben, und das sicherte ihm einen Vorsprung von 24 WM-Punkten auf Rob Adelberg, die dieser beim Eintagesfinale in Danzig nicht mehr aufholen kann.

Melero gewann damit alle Läufe, bei denen er antrat; in Köln konnte er nach seinem Trainingssturz nicht starten. Adelberg holte am Samstag

Platz 2, doch am zweiten Tag verpatzte ihm Marc Pinyol das Konzept.

Pinyol die Entdeckung

Der Spanier war die Entdeckung in China – er wurde am Samstag Dritter und am Sonntag Zweiter. Er zeigte endlich die lang vermisste Konstanz, und mit seiner einzigartigen Inside Roll hat er wohl sein Tourticket für 2017 schon gebucht.

Während Luc Ackermann noch verletzt ist, schaffte sein Bruder Hannes an beiden Tagen vor jeweils 20.000 Zuschauern nicht den Sprung in die Finals.

In Danzig geht es zwischen Petr Pilat, Remi Bizouard und David Rinaldo um die Bronzemedaille. Überschattet wurde der Samstag in Shenzen vom Sturz von David Rinaldo, der die «Volb» nicht landen und am Sonntag nicht mehr starten konnte. ♦



Mit Tsunami zum Titel: Melero



«Nur» Vize: Rob Adelberg

FREESTYLE-MOTOCROSS-WM / Resultate

Shenzen (RCH): 29./30. Oktober, 9.+10. WM-Contest
Finale Samstag: 1. Maikel Melero (E/KTM), 395 Punkte; 2. Rob Adelberg (AUS/Yamaha), 388; 3. Marc Pinyol (E/Kawasaki), 376; 4. Petr Pilat (CZ/KTM), 374; 5. Pat Bowden (AUS/Yamaha), 320; 6. David Rinaldo (F/Yamaha), 3; – ferner: 9. Hannes Ackermann (D/KTM), 145
Finale Sonntag: 1. Melero, 397 Punkte; 2. Pinyol 390; 3. Adelberg 389; 4. Pilat 374; 5. Brice Izzo (F/Yamaha), 343; 6. Leonardo Fini (I/KTM), 338; – ferner: 8. Ackermann 174
WM-Stand nach 10 von 11 Läufen: 1. Melero (Meister), 180 Punkte; 2. Adelberg 156; 3. Pilat 127; 4. Remi Bizouard (F/Kawasaki), 199; 5. Rinaldo 106; 6. Izzo 79; 7. Bowden 76; 8. Libor Podmol (CZ/Yamaha), 70; – ferner: 10. Hannes Ackermann 61; 11. Luc Ackermann (D), 55
Nächster Contest: 19. November, Danzig (PL)
 Internet: www.nighlofthejumps.com



BMW

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

Cadillac



Cadillac ATS Coupé Tageszulassung, VOLLAUSSTATTUNG, 2.0 l Turbo, Premium, Bose Sound, Adaptiver Tempomat, 3D Navi, Klimaautomatik, Memory usw., für ein kleines Geld eine TOP-Ausstattung, Preis 33.900,- €. Kraftstoffverbr. 8,8 l/100 km (komb.); 12,3 l/100 km (innerorts); 6,7 l/100 km (außerorts), CO2-Ausst. 197 g/km, Effizienzkl. F. GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str. 6-8, 81677 München, Tel. 089/427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35704

Corvette



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

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35705

Dodge



Viper ACR sofort lieferbar! NW, 8.4 L V10, 6-Gang Schalter, 480 kW (652 PS), Exterior Carbon Fiber, EXTREM AREO, EXTREME WING, Carbon Fiber Black Interior Accent, 179.900,- € (MwSt. awb.), Kraftstoffverbr. 15,2 l/100 km (komb.); 18,1 l/100 km (innerorts); 12,7 l/100 km (außerorts), CO2-Ausst. 380 g/km, Effizienzkl. G. GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str. 6-8, 81677 München, Tel. 089/427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35702

Ferrari

Originale Ferrari Kalender, neu, Edition Raupp (limitierte Aufl.) zusammenhängende Sammlung der Jahre 1992-2005, auch einzeln. Tel. 0171/8377200

Jeep



Grand Cherokee SRT, NW, 6,4 Liter SRT8, 344 kW (467 PS), Automatik, Sportsitze, Brembo, Europa Version, 4 Jahre Garantie. Fahrzeuge sind in versch. Farben sofort lieferbar, 66.900,- € (MwSt. awb.), Kraftstoffverbr. 14,0 l/100 km (komb.); 20,7 l/100 km (inner.); 10,1 l/100 km (außer.); CO2-Ausst. 327 g/km, Effizienzkl. G. GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Strasse 6-8, 81677 München, Tel. 089/427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35708

Mercedes

ML 350 Benzin, 200 kW, 4MATIC, 12.08. schw.-met., Led., 66000 km, Vollausstatt., SH gepfl., 21.700,- € VB. 040-274224

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

SL 320, Sammlerfzg., Bj. 2000, 1. Hd., 20000 km, Sonderlack, VB. Tel. 0157/31386829, leermo@gmx.de

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

450 SEL, 6,9, EZ 1.79, silber-grün-met., Velours grün, ABS, 39750 km. Fax 05172/129196

Mini

John Cooper Works 3 Türen, EZ 5/2013, 25100 km, 155 kW (211 PS), rot, Leder, Klima, Xenon, SHZ, KW Fahrwek, tiefer, Domstrebe, Clubsportbügel demontiert, Nichtraucher, unfallfrei, HU 8/18, 21.990,- €. Tel. 0173/2962316, h-j.van_der_locht@t-online.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35723

Porsche

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

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

Aus Nachlass: Orig. 3.0 RSR/73, ehemalige Gruppe 5. 904 GTS, ohne Motor/65. 356 B Roadster/61. Kfz-Papiere von 911 S/72, 911 RS/73, 356-B Cabrio/62, 944/84. Chiffre 3625785

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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320688 88
Fax 0711/182-2550

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

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Porsche-Fan sucht 991 R + 993 GT3 RS, zahle Höchstpreis. Tel. 0172/5159727

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

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

Privatperson sucht gepflegten Porsche bis Bj. 2007, seriöse Abwicklung. Tel. 0170/268713



Porsche 912 Cpe., 1966, neu: TÜV, H-Kennz., Reifen, Inspekt. usw., 28 Jahre in 1 Hand, 45.900,- € T. 01523/4230499

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Grüßt heute eher selten aus dem Cockpit: Die lebende Rennlegende Derek Bell



75. Geburtstag Derek Bell

Racer statt Bauer

Von RENÉ DE BOER

Am Montag (31.10.) feierte der Brite Derek Bell seinen 75. Geburtstag. In der Formel 1 klappte es für ihn nicht ganz, aber mit fünf Le-Mans-Siegen sowie den beiden Fahrer-WM-Titeln mit Porsche 1985 und 1986 gehört er zu den ganz Großen des Langstreckensports. Seine aktive Karriere umfasste 40 Jahre.

«Bauer kannst du immer noch werden, wenn du 40 bist. Für eine Karriere im Rennsport wäre es dann aber zu spät.» Bernard Hender hatte bald erkannt, dass die Interessen von Stiefsohn Derek Bell eher im agrarischen Bereich lagen. Und so organisierte er bei der National Westminster Bank in Bognor Regis ein Darlehen von 10.000 Pfund, mit dem der junge Derek, der sich mit einigen Erfolgen in der Formel 3 einen Namen gemacht hatte, 1968 in die Formel 2 gehen konnte. Hender, der nach der Trennung seiner Eltern die Mutter von Bell geheiligt hatte, trieb die Karriere seines Schützlings maßgeblich voran.

Natürlich war sich Derek der Gefahren des Sports bewusst. Das tragische Rennen in Hockenheim 1968, bei dem Jim Clark ums Leben kam, war für Bell erst sein zweiter Einsatz in der Formel 2. Clark war für Bell das große Vorbild gewesen. «Aber wir betreiben diesen Sport, weil wir ihn so sehr lieben», erklärte er, damals frisch vermählt, und so setzte er seine Karriere fort. Vier Jahre zuvor hatte er mit einem Lotus Seven angefangen. In Goodwood siegte er zusammen mit John Penfold gleich in seinem ersten Rennen. Schon 1965 wechselte er in die Formel 3. Anfangs war er häufig in Unfälle verwickelt, aber schon bald zeigte er mit guten Ergebnissen sein Potenzial. Den ersten F3-Sieg feierte Bell ebenfalls in Goodwood.

FI-Einstieg dank Enzo Ferrari

Hender, allenthalben als «Der Kolone» bezeichnet, leitete das Einsatzteam, das nach dem elterlichen Bauernhof «Church Farm Racing» genannt wurde. «Das stand auf der Nennliste besser da als einfach nur D. Bell», sagte der Fahrer später.

Nach dem Aufstieg in die Formel 2 machte Bell durch den

dritten Platz beim Eifelrennen 1968 im Brabham – hinter Chris Irwin und Kurt Ahrens – Enzo Ferrari auf sich aufmerksam. Es folgte eine Einladung nach Maranello, und kurz darauf bekam Bell schon seinen

«... weil wir diesen Sport so sehr lieben.»

DEREK BELL



ersten Einsatz für die Scuderia. Nur einige Wochen später erlebte er beim «Gold Cup» in Oulton Park sogar sein Formel-1-Debüt, gefolgt von seiner WM-Premiere beim Heim-Grand-Prix von Ferrari in Monza. In der Königsklasse blieb es für Bell in den darauffolgenden Jahren jedoch meistens bei sporadischen Einsätzen mit Brabham, Surtees und March, der richtige Durchbruch kam nie.

Dafür entdeckte der Brite schon bald die Sportwagen-Szene als interessantes Betäti-

gungsfeld. 1970 bestritt er mit Ferrari die ersten Langstreckenrennen, darunter das 24-Stunden-Rennen von Le Mans. 1971 verpflichtete ihn John Wyer für die Sportwagen-Weltmeisterschaft im Gulf-Porsche 917, den er sich mit dem Schweizer Jo Siffert teilte. In den folgenden Jahren startete Bell in Mirage- und Gulf-Sportwagen, 1975 siegte er zusammen mit Jacky Ickx im Mirage GR8 erstmals in Le Mans.

«Derek ist einer der Menschen, denen ich unwahrscheinlich viel zu verdanken habe», sagt Jacky Ickx im MSA-Gespräch. «Im Langstreckensport fährt man ja nie alleine: Man verliert zusammen, und man gewinnt zusammen. Und wir haben zusammen wirklich viele tolle Erfolge gefeiert. Derek ist in zweierlei Hinsicht ein ganz Großer: Erstens ist er ein hervorragender Fahrer, zweitens ist er ein großartiger Mensch. Ich hatte das Glück, während meiner Karriere mit vielen tollen Fahrern im Team zu sein: Jackie Oliver, Jochen Mass, Brian Redman, Mario Andretti. Aber Derek gehört sicherlich zu den besten Teamkollegen, die ich jemals hatte.

Er hat, wie ich, schon das Glück, den Rennsport in den 60er-Jahren überhaupt überlebt zu haben. Und dann kann er natürlich viele Erfolge vorweisen. Ich schätze ihn wirklich sehr! Ein britischer Gentleman, wie er im Buche steht. Mit seiner Ausstrahlung, seinem Auftritt, hätte er genauso gut Schauspieler werden können. Als Filmstar wäre er sicherlich auch sehr erfolgreich gewesen.»

Die legendäre Porsche-Zeit

Im gleichen Jahr verhalf Bell Alfa Romeo zum Gewinn des Markentitels in der Sportwagen-WM. 1976 folgte für Bell ein neues Kapitel: Die Teilnahme an der Tourenwagen-EM im Jaguar-Werksteam. «Von Anfang bis Ende ein Fiasko», urteilte der Fahrer über das Projekt. Wesentlich besser lief es hingegen mit Porsche. Nach einigen GT-Einsätzen folgte 1981 für Bell der zweite Le-Mans-Sieg zusammen mit Jacky Ickx, nun mit dem doch eher betagten 936. Die folgenden Jahre standen im Zeichen der Gruppe C mit den Porsche-Rennsportwagen 956 und 962. Dreimal siegte Bell mit dem Gruppe-C-Porsche in Le Mans: 1982 mit Ickx, 1986 und



Der letzte von fünf Le-Mans-Siegen: Bell im Rothmans-Porsche 962C beim 24h-Marathon 1987



Ehre, wem Ehre gebührt: Bells Gehwegplatte in Le Mans

1987 jeweils mit Al Holbert und Hans-Joachim Stuck.

Stuck hat auch nur gute Erinnerungen an seinen britischen Teampartner, wie er MSA versichert: «In meiner langen Karriere war Derek der angenehmste, liebste und beste Teamkollege, den ich hatte. Außerdem habe ich mit ihm meine größten Erfolge gefeiert, darunter natürlich in erster Linie die zwei Siege in Le Mans und der WM-Titel. Wir hatten einen großen gegenseitigen Respekt, was schon aus unseren gemeinsamen Tagen in der Formel 2 stammte. Als ich 1973 in Hockenheim im STP-March meine ersten Formel-2-Erfahrungen sammelte, bin ich ihm erst einmal gefolgt, um mir seine Linie anzuschauen. Dann hat er mir einen tollen Windschatten verpasst. Später wurden wir dann bei Porsche Teamkollegen.»

«Nur mit der Porsche-Doppelkupplung im 962, mit der ich sehr gerne gefahren bin, konnte er sich nicht so richtig anfreunden: Bei Testfahrten in Spa hatte er beim Losfahren in der Boxengasse statt den ersten Gang den Rückwärtsgang eingelegt. Die Mechaniker konnten sich gerade noch in Sicherheit

bringen!» Über Bell als Person sagt Stuck: «Er ist ein Kosmopolit, sicherlich kein klassischer Engländer. Natürlich hilft es, dass er schon so lange in Florida wohnt. Insgesamt ist Derek ein sehr feiner Mensch!»

Nicht nur mit Stuck, auch mit Stefan Bellof feierte Bell zahlreiche Porsche-Erfolge, bis zum tragischen Unfalltod des Gießners 1985 in Spa. Bis 1992, als er erstmals zusammen mit Sohn Justin in Le Mans startete, fuhr Bell überwiegend mit Porsche.

«Erstaunlich, dass ich so lange mit Porsche verbunden war, obwohl ich kein Wort Deutsch spreche», so der Brite, der danach noch mit Nissan, McLaren sowie Riley & Scott Langstreckenrennen bestritt und mit Audi und Volvo bis 2005 in US-Tourenwagen serien fuhr. Seit Jahren ist er als Markenbotschafter für Bentley und als Reporter für US-Fernseher im Einsatz. 1998 heiratete er in zweiter Ehe die US-Amerikanerin Misti, Sohn Sebastian kam ein Jahr später auf die Welt.

«Die Familie hält mich jung», sagt Bell, der auf eine mehr als 40-jährige Karriere zurückblicken kann. Aber Bauer ist er nie geworden. ♦



1968: Bell (r.) mit Enzo Ferrari



1970: F1-WM-Punkt in den USA



1981: P3 bei 1000 km Bathurst



Traumduo: Bell (M.)/Stuck (2. v. l.) feierten gemeinsam viele Erfolge



Das letzte Le-Mans-Podium: Bell (M.) 1995 mit Sohn Justin (r.) und Andy Wallace auf Platz 3

Zur Person

Derek Bell

Geburtsdag 31. Oktober 1941
Geburtsort Pinner/London (GB)
Herkunftsland England

KARRIERE

- 1964 Erste Rennen (Lotus Seven)
- 1965-67 Formel 3
- 1968 Formel 2, F1-WM (Ferrari, 2 R.)
- 1969 Formel-1-WM (McLaren, 1 R.)
- 1969 Tasman Series (4.)
- 1970 Formel-1-WM (Wheatcroft, 1 Rennen, Surtees, 1 Rennen, 1 Punkt), Tasman Series (10.)
- 1970/72 24h Le Mans (Ferrari)
- 1971 F1-WM (Surtees), Le Mans (Porsche)
- 1972 Formel-1-WM (Martini, 2 R.)
- 1973 Formel-1-WM (Surtees, 1 R.)
- 1973-76 24h Le Mans (Gulf/Mirage)
- 1975 24h Le Mans (1.), Interserie (4.)
- 1977 1000 km Bathurst (Klassensieg)
- 1977/78 24h Le Mans (Renault-Alpine)
- 1979 24h Le Mans (Mirage)
- 1980-92 24h Le Mans mit Porsche
- 1981 24h Le Mans (1.), Bathurst 1000 (3.)
- 1981 24h Le Mans (1.)
- 1982 24h Le Mans (1.), Sportw.-WM (3.)
- 1983 24h Le Mans (2.), Sportw.-WM (2.)
- 1984 IMSA GT (3.), Sportwagen-WM (4.)
- 1985 24h Le Mans (3.), Sportwagen-WM (1.), IMSA Camel GTP (2.)
- 1986 24h Le Mans (1.), Sportwagen-WM (1.), IMSA GTP (3.), 24h Daytona (1.)
- 1987 24h Le Mans (1.), Sportw.-WM (5.), 24h Daytona (1.)
- 1989 24h Daytona (1.)
- 1993 24h Le Mans (Courage/10.)
- 1994 24h Le Mans (Kremer-Porsche/6.)
- 1995/96 24h Le Mans (McLaren/3., 6.)
- 2000-05 Speed(vision) World Challenge

HOBBYS

Kricket, Familie, Motorsport, Autos

IM RÜCKSPIEGEL

1996 1986
1976 1966

Die November-Highlights

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

... vor 20 Jahren



Titel schon in Brasilien: Opel-Sportchef Flohr (l.)/Manuel Reuter

Formel 1 Fast der gesamte F1-Monat spielt sich in Estoril ab: Testen, testen, testen! Nicht nur die teils neuen Autos für z.B. Heinz-Harald Frentzen, der von Sauber zu Williams wechselt, sondern vor allem das «schwarze Gold». Mit Bridgestone steigt 1997 ein zweiter Reifenhersteller ein und entfacht einen Reifenkrieg mit Goodyear. Weltmeister Damon Hill, der zu Bridgestones Partnerteam Arrows wechselt, übertrifft es bei Testfahrten (die allerdings in Suzuka und mit einem Bridgestone-gebrandeten Ligier stattfinden) und crasht. «Die Reifen waren kalt», so Hill. **Rallye-WM** Tommi Mäkinen (Mitsubishi) steht längst als Weltmeister fest, aber um Platz 2 geht es noch eng zu. Ausgerechnet bei der Heimrallye von Carlos Sainz/Luis Moya (Ford), der Catalunya-Rallye als Saisonabschluss, fallen die designierten Vizeweltmeister nach Unfall auf der bereits zweiten Wer-

tungsprüfung aus. Der entthronte Champ Colin McRae fährt mit Co Derek Ringer zum Sieg und zum Vizetitel. Auch der Herstellertitel geht an Subaru.

BPR-Serie Porsche feiert mit dem 911 GT1 beim Saisonabschluss in Zhuhai den dritten Sieg, den Ralf Kelleners und Emmanuel Collard einfahren. In der GT2-Klasse triumphieren Cor Euser, Hans Tepas und Chandra Alim (Marcos). Die Titel gehen an Ray Bellm/James Weaver sowie deren Team McLaren.

ITC In Suzuka, wo das letzte ITC-Rennen der Geschichte stattfindet, fährt Opel geschlossen hinterher. Manuel Reuter ist das herzlich egal: Weil er bereits in São Paulo den Titel eingefahren hat, muss er kein Risiko mehr eingehen und holt die Plätze 13 und 14. Die Siege gehen an die Mercedes-Piloten Dario Franchitti und Bernd Schneider. **NASCAR** Beim Finale in Atlanta kommt Jeff Gordon (3.) zwar

vor Tabellenführer Terry Labonte (4.) ins Ziel, für den Titel reicht es aber nicht mehr. Für Labonte ist es die zweite Meisterschaft im Winston Cup.

Ende des Monats gibt es ein Showrennen in Suzuka, das erste NASCAR-Rennen auf asiatischem Boden. Im Vorfeld des Rennens, das Rusty Wallace gewinnt, gibt es einen tragischen Todesfall: Der legendäre Elmo Langley, der das Pace Car fahren soll, erleidet beim Einfahren auf dem Kurs einen Herzinfarkt und stirbt zwei Tage vor dem Rennen mit 68 Jahren in einem nahe gelegenen Krankenhaus.

Macau Grand Prix Nach drei deutschen F3-Siegen in Folge verpasst Nick Heidfeld die Sensation. Sieger wird Ralph Firman. Bei den Tourenwagen darf mit Audi-Pilot Frank Biela ein Deutscher jubeln. Zwar holen Joachim Winkelhock und Steve Soper für BMW die Laufsiege, Biela reicht aber zweimal P2.

... vor 40 Jahren



Auf Korsika den Lancia-Titel schon klargemacht: Munari/Maiga

Formel 1 Während Niki Lauda – entgegen anderslautender Zeitungsmeldungen – auch 1977 bei Ferrari bleibt, hat nun Ex-Teamkollege Clay Regazzoni wohl zu hoch gepokert. Weil Ferrari keine Verwendung mehr für den Schweizer hatte, verhandelte er mit McLaren. Dort verpflichtete man aber Jochen Mass.

Bei Brabham, dem einzigen weiteren Spitzenteam auf Fahrersuche, stellt er hohe Gehaltsforderungen – Bernie Ecclestone wird mangels Alternativen schon zusagen. Doch «Mr. E» spielt das gleiche Spiel, drückt das Angebot immer weiter, weil Regazzoni ja nur noch diese eine Option auf einen Top-Drive hat. Am Ende gewinnt Ecclestone das Schattenboxen – auch weil mit John Watson plötzlich ein weiterer Spitzenfahrer frei wird, nachdem Roger Penske die Lust an der Formel 1 verloren hat. Für Regazzoni bleibt mit Ensign eigentlich nur noch eine Möglichkeit, die auch seine Sponsoren unterstützen würden.

Rallye-WM Bei der Rallye Korsika macht Lancia den WM-Titel klar: Sandro Munari/Silvio Maiga sowie Bernard Darniche/Alain Mahé fahren einen Doppelsieg für die Italiener ein.

Beim Finale, der RAC-Rallye, ist Pentti Airikkala (mit Co Mike Greasley) der Star. Er fährt in einem privaten Ford Escort den Werksteams um die Ohren. Doch der Finne wird disqualifiziert, weil er bei einer Zeitkontrolle eine Minute zu spät stempelt. Nach Protest darf er unter Vorbehalt weiterfahren und führt bis zum Ausfall in der 73. von 76 WPs (Motor/Kupplung). Es siegt der Werks-Ford von Roger Clark/Stuart Pegg.

Sportwagen BMW gewinnt das 1000-km-Rennen in Kyalami. Im Ziel liegen Jody Scheckter, Gunnar Nilsson und Harald Gohs vier Runden vor dem Ford Escort RS von Klaus Ludwig und Hans Heyer, welche die Zweiliter-Klasse gewinnen. **USAC** Eigentlich muss Johnny Rutherford für den Titel beim

Finale in Phoenix nur noch in Sichtweite seines Rivalen Gordon Johncock ins Ziel kommen. Aber im letzten Renndrittel bricht eine Ölleitung. Johncock wird hinter Sieger Al Unser Zweiter und sichert sich hauchdünn die Meisterschaft.

NASCAR In Atlanta kämpft Cale Yarborough um den Sieg, doch am Ende triumphiert Dave Marcis zum dritten Mal in dieser Saison. Weil gleichzeitig Richard Petty mit Motorschaden ausfällt, ist die Vorentscheidung im Titelkampf dennoch gefallen. Beim Finale in Ontario macht Yarborough allein mit dem Rennstart seinen Titel fix. Letzter Saisonsieger wird in Kalifornien David Pearson.

Macau Grand Prix Der Niederländer Vern Schuppan (Ralt-Ford) gewinnt das mit Formula-Pacific-Autos ausgetragene GP-Rennen. Im Tourenwagenrennen triumphiert, nach zuvor drei Toyota-Siegen in Folge mit Herb Adamczyk (Hongkong) erstmals ein Porsche-Pilot.

des Automobilsports

... vor 30 Jahren



Peugeot darf wieder siegen: Salonen/Harjanne bei der RAC

Formel 1 Die Nachwehen des spektakulären Saisonfinals sind noch zu spüren. Der im WM-Kampf unglückliche Nigel Mansell kann sich nur damit trösten, nichts falsch gemacht zu haben. Dazu beschäftigen im November zwei große Themen die Szene: zum einen der Ausstieg von Goodyear, die 1987 nur noch einen Basisreifen zum Kauf anbieten werden. Zum anderen das heiße Gerücht, dass Ayrton Senna dank Marlboro-Millionen zu McLaren wechseln könnte und dort neuer Teamkollege von Weltmeister Alain Prost wird.

Sportwagen Beim auf zwei Heats aufgeteilten 500-km-Rennen in Kyalami gibt es einen Porsche-Vierfacherfolg. Sieger wird Piercarlo Ghinzani.

Rallye-WM Die RAC-Rallye ist in diesem Jahr die vorletzte Saisonstation, gleichzeitig jedoch der Abschied der Gruppe B aus Europa. Am Ende holen sich Timo Salonen/Seppo Harjanne

ihren zweiten Saisonsieg, doch mit der Titelentscheidung hat der noch amtierende Weltmeister nichts mehr zu tun. Die entwickelt sich zur (scheinbar) engen Angelegenheit. Markku Alén (/Ilkka Kivimäki) wird Zweiter und hat 104 Punkte. Juha Kankkunen (/Juha Piironen) wird Dritter und steht bei 103. Doch zu diesem Zeitpunkt, vor der Olympus-Rallye in den USA als Finale, wird auch die Rallye San Remo noch mitgezählt.

IndyCar Mit einer Drei-Punkte-Führung reist Bobby Rahal zum Finalrennen im Tamiami Park an. Genau wie Titelrivale Michael Andretti spielt Rahal aber im Kampf um den Rennsieg keine Rolle. Andretti fällt kurz nach Rennhalbezeit mit abgescerter Antriebswelle aus, wodurch Rahal (am Ende P8) Meister ist. Ein Drama gibt es um den Rennsieg: Bei Roberto Guerrero, der das Rennen dominiert, fängt in der letzten Runde

und in Führung liegend der Motor an zu stottern. Dadurch erbt Al Unser Jr., vom 19. Startplatz kommend, seinen einzigen Laufsieg in diesem Jahr.

NASCAR Schon beim vorletzten Saisonrennen in Atlanta macht Dale Earnhardt seinen zweiten Titel im Winston Cup klar. Und wie: Er überrundet auf dem Weg zum fünften Saisonsieg das komplette Feld! Die Kür beim Finale in Riverside folgt jedoch nicht, dort gewinnt Tim Richmond. Weil gleichzeitig Bill Elliott auf Platz 4 fährt, wird aber nicht Richmond, sondern Elliott knapper Vizemeister.

Macau Grand Prix Andy Wallace (Reynard) gewinnt das Formel-3-Rennen vor Mauricio Gugelmin (Reynard) und Jan Lammers (Ralt). Alle drei Piloten fahren mit Volkswagen-Motoren. Im Tourenwagenrennen setzt sich wie im Vorjahr ein Volvo-Pilot durch. Diesmal triumphiert Johnny Cecotto.

... vor 50 Jahren



Über Stock und Stein: Die RAC-Sieger Söderström/Palm

Formel 1 Angesichts der am 2. Januar in Kyalami beginnenden neuen Rennsaison bleibt für eine echte Winterpause keine Zeit. Also wird in den Hallen der Werksteams schon eifrig an den 1967er-Autos gearbeitet. Noch mal möchte man sich bei Lotus, Ferrari oder Honda schließlich nicht vom privaten Brabham-Team vorführen lassen. Weltmeister Jack Brabham wird derweil von der «Power-slide» mit fünf Sternen an die Spitze der «Top 20» gesetzt.

Rallye-EM Beim Saisonfinale, der RAC Rallye Großbritannien, sind alle Augen auf die FI-Weltmeister Graham Hill (mit Co Maxwell Boyd) und Jim Clark (mit Co Brian Melia) gerichtet. Doch beide fallen aus - ebenso wie Jims englischer Lotus-Teamkollege Roger Clark (mit Co Jim Porter), der erst dominiert und dann in einen Baum kracht. Am Ende gewinnt trotzdem ein Ford Cortina Lotus: der von Bengt Söderström/Gunnar Palm. Die EM-Titel gehen je-

doch an Lillebror Nasenius (Opel/Gruppe 1), Sobieslaw Zasada (BMC und Steyr-Puch/Gruppe 2) sowie Günter Klass (Porsche/Gruppe 3).

Sportwagen Zu den 9h von Kyalami versammelt sich in Südafrika das bislang internationalste Feld in der Historie des Rennens. Doch nach dem Krimi im Vorjahr, als sich alles erst in den letzten Rennminuten entschied, haben diesmal am Ende David Piper und Richard «Dick» Attwood im gelben Ferrari P2/3 leichtes Spiel. Weil sie als einziges Auto der Topklasse durchkommen, haben sie im Ziel 33 Runden Vorsprung auf die Zweitplatzierten Peter Clarke/Rollo Feilding (Ferrari 250 LM). Das Podium komplettieren Clive van Buren/Steve Mellet (Porsche 718). Nur 17 Autos kommen ins Ziel.

Ende des Monats findet mit den 3h von Kapstadt ein weiteres Sportwagenrennen in Südafrika statt. Und auch diesmal siegt David Piper in seinem Fer-

rari, jedoch nur zehn Sekunden vor dem Lola T70 von Roy Pierpoint/Doug Serrurier. Dritte werden Gijs van Lennepe und Ben Pon (Porsche 906).

USAC Mario Andretti reist als bereits feststehender Meister zum Finale in Phoenix an. Doch mit der Strecke hat der 26-Jährige noch eine Rechnung offen. So krönt er seine zweite Meistersaison bei den Championship Cars mit seinem ersten Phoenix-Sieg - vor Al Unser und Vizemeister Jim McElrath.

Macau Grand Prix Der Belgier Mauro Bianchi ist in den Häuserschluchten der Spielerstadt nicht zu schlagen. Im Tourenwagenrennen hat er mit seiner Renault-Alpine A210 nach etwas über drei Stunden Fahrzeit rund zwei Minuten Vorsprung auf den Zweitplatzierten (und Ex-Sieger) Albert Poon im Lotus 23. Auch beim Formel-3-Rennen setzt sich der Großvater von Jules Bianchi sowie Bruder von Lucien Bianchi mit einem Renault-Alpine T66 durch.

Nimmt als FIA-Schiedsrichter kein Blatt vor den Mund: Jones 2016 beim China-GP

70. Geburtstag von Alan Jones

Beinhart – bis heute

Von MICHAEL SCHMIDT

Alan Jones ist der Sohn eines Rennfahrers. Vater Stan gewann 1959 den Großen Preis von Australien, damals noch nicht Teil des GP-Kalenders. Die eigene Karriere war eine schwere Geburt. Sie begann auf einem Mini Down Under.

1970 kam er mit 50 Pfund in der Tasche nach England, wo er mit gebrauchten Mini-Vans dealte, die er australischen und neuseeländischen Touristen verkaufte. In der Formel Ford ging es nicht viel weiter, in der Formel 3 brach er sich bei einem Unfall in Brands Hatch ein Bein. Den ersten Formel-3-Sieg 1973 in Silverstone erlebte der Vater nicht mehr mit. Er war im Alter von nur 51 Jahren kurz vorher an einem Herzinfarkt gestorben. Sein Sarg reiste zusammen mit dem ersten Lorbeerkrantz des Sohnes zurück nach Australien.

In der Formel Atlantik traf er mit Harry Stiller die richtige

Person. Er kaufte Jones 1975 einen Hesketh und setzte ihn beim GP Spanien in privater Mission ein. Nach vier Einsätzen ging dem Team das Geld aus. Doch Jones hatte genug gezeigt, um bei Hill den verletzten Rolf Stommelen zu ersetzen. Der damals 29-jährige Australier krönte den Aushilfsdienst mit Platz 5 auf dem Nürburgring. John Surtees hatte genug gesehen, Jones bekam einen Werksvertrag für 1976. Trotz seiner sieben WM-Punkte kam es zu Differenzen zwischen Chef und Fahrer. Kein Wunder bei zwei extremen Charakteren.

1977 war Jones erst einmal arbeitslos. Bis er wieder für einen anderen Fahrer einsprang. Shadow suchte Ersatz für Tom Pryce, der in Kyalami tödlich verunglückt war. Die Ehe Jones/Shadow wurde zur Erfolgsgeschichte. Einem sechsten und fünften Platz folgte der Sensationssieg beim GP Österreich. In Ermangelung einer Aufnahme der australischen Nationalhymne wurde «Happy Birthday» auf einer

Trompete gespielt. Kein Problem für Jones: «Es war mir wirklich völlig egal. Ich hatte meinen ersten Grand Prix gewonnen, und alles andere versank darüber in der Bedeutungslosigkeit.» Ein dritter Platz in Monza sowie zwei vierte in Kanada und Japan machten sogar Ferrari aufmerksam. Doch die Verhandlungen verliefen im Sande – Ferrari gab Gilles Villeneuve den Vorzug.

Beinhart auf der Rennstrecke

Jones landete bei Williams. Das Team hatte außer einem wunderschönen, schlanken Rennauto und den hochfliegenden Plänen von Frank Williams nicht viel zu bieten. Doch Jones glaubte an die Truppe und die Truppe an ihn. «Alan war ein echter Racer», schwärmte Frank Williams von seinem Lieblingsrennfahrer. «Keiner musste ihn motivieren. Er war wild entschlossen, stur und beinhart auf der Rennstrecke. Er brauchte keinen Babysitter oder irgendwelche Berater, die ihm

die Hand hielten. So müssen Rennfahrer sein.» Jones gab das Kompliment zurück: «Frank, Konstrukteur Patrick Head und ich waren ungefähr gleich alt. Wir haben auf der gleichen Wellenlänge gefunkt, hatten vorher noch nicht viel erreicht und dann gemeinsam zum Erfolg gefunden. Das hat uns zusammengeschweißt.» Nebenbei gewann er 1978 in einem Lola T333 des Haas-Hall Racing-Teams die wiederbelebte Can-Am-Serie.

Jones wuchs mit Williams, und hätte der FW07 in der Saison 1979 etwas früher funktioniert, wäre Jones bereits da Weltmeister geworden. Seine vier Siege reichten noch zu P3. 1980 löste der stämmige Australier seine Favoritenrolle ein. «In der ersten Saisonhälfte lief alles nach Plan. Die Leute begrüßten mich schon mit «Hello Champion». Dann bekam Piquet Oberwasser, und es wurde noch eng, nachdem ich ihm auch noch wegen eines blöden Fehlers in Zandvoort den Sieg geschenkt hatte.»

Jones stellte den WM-Titel beim GP Kanada mit handfesten Methoden sicher. Beim Start schob er seinen WM-Rivalen in die Mauer und löste eine Massenkarambolage aus. Piquet musste für den zweiten Start in den Ersatzwagen umsteigen. Dem platzte in Führung liegend der Motor. Jones gewann, nachdem auch noch Didier Pironi eine Strafminute für einen Frühstückskassiert hatte.

Jones ließ sich nichts anhängen: «Montreal 1980 wird mein Lieblingsrennen bleiben. Mein Bestes folgte eine Woche später in Watkins Glen.» Jones rutschte nach dem Start auf einer Ölspur aus und kam als Zwölfter aus der ersten Runde zurück. «Danach habe ich Auto um Auto überholt. Der schönste Moment war, als ich an meinem Teamkollegen Carlos Reutemann vorbeiging.»

Mit dem Argentinier kam es ein Jahr später zum großen Eklat. «Carlos war immer ein komischer Kauz. Er hat sich in Brasilien 1981 nicht an unsere



Perfekte Kombination: Jones in seinem Weltmeister-Williams 1980



So hat alles begonnen: Alan Jones im privaten Hesketh 1975



Falsche Hymne beim ersten Sieg: Mittels Trompete wurde in Österreich 1977 «Happy Birthday» gespielt



Kostete viel Geld und hätte etwas freundlicher sein können: Jones in seinem letzten F1-Jahr 1986



Zwei, die sich gefunden hatten: Frank Williams und Alan Jones

Abmachungen gehalten. Und die lautete: Wenn zwei Williams mit mehr als 20 Sekunden in Führung sind und nicht mehr als zwei Sekunden auseinanderliegen, musste mich Carlos vorbeilassen. Er hat gar nicht daran gedacht. Danach war Carlos für mich gestorben.» Jones fehlte bei der Siegerehrung. Aber nicht aus Wut über Reutemann, sondern weil keiner da war. «Die Funktionäre hatten sich verpisst, da es immer noch geregnet hat. Die Ehrung fand später statt, nur ohne mich.»

Zurück nach Australien

Am Ende der Saison hörte der streitbare Mann aus Melbourne auf. Zermürbt von der Politik, alarmiert durch schwere Unfälle und wund geschlagen von beinahe ungefederten Autos: «Sie hatten wegen der Aerodynamik kaum noch Federweg. Ich dachte, ich mache mir meinen Rücken kaputt, wenn ich mir das noch länger antue.» Es gab auch einen privaten Grund. «Das Wetter in England hatte mich

depressiv gemacht. Mein Sohn war gerade erst zwei Jahre alt, und ich wollte meine Chance vergrößern, ihn auch noch zu sehen, wenn er 21 ist. Deshalb wollte ich mich auf meiner Farm in Australien als Landwirt niederlassen.»

Einmal ließ sich Jones noch bitten. «Nach meinem Sieg 1981 in Las Vegas bat mich Frank, wenigstens noch das Sechsradauto in Donington zu testen. Blöd wie ich war, habe ich zugesagt. Das Auto hätte so gut sein können, dass mir meine Rücktrittsentscheidung wieder leid getan hätte. Genau darauf spekulierte Frank. Zum Glück war es nur ein ordentliches Rennauto. Keines, das mir das Gefühl gab, 1982 jedes Rennen zu gewinnen. Es war saukalt an diesem Tag in Donington. Ich musste heißes Wasser über meinen Autoschlüssel gießen, weil das Schloss von meinem Mietauto eingefroren war. Alles, was du angefasst hast, war kalt. Das gab mir den Rest. Ich bin zurück nach Heathrow, habe mich in

die Qantas-Maschine nach Australien gesetzt. Nach 20 Minuten waren wir über den Wolken, strahlend blauer Himmel und ein kühles Fosters in meiner Hand. Da wusste ich: Jetzt bist du endgültig zurückgetreten.»

Nicht ganz. 1983 kehrte Jones zurück. Aus Langeweile. Übergewichtig und stark humpelnd, weil er im Winter in Australien vom Pferd gefallen war und sich ein Bein gebrochen hatte. Nach einem Rennen im Arrows war auch schon wieder Schluss. Arrows konnte den Ex-Weltmeister nicht bezahlen. 1985/1986 feierte Jones ein zweites Comeback mit Haas-Lola. Die hochfliegenden Pläne des Ford-Werksteams zerplatzten wie eine Seifenblase. Jones schimpfte über ein mittelmäßiges Auto, einen schwachen Motor sowie eine schlechte Organisation und machte sich nicht nur Freunde damit. «Für das viele Geld, das er von uns bekommt, könnte er freundlicher sein», verzweifelte der damalige Ford-Rennleiter Mike Kranefuss.

Viel von dem Geld ist nicht geblieben. Jones bewies mit seinen Investitionen nicht immer eine glückliche Hand. Bis 2002 diente er sich noch in der Australischen Tourenwagen-Meisterschaft durch. Heute analysiert Jones für Channel 10 in Australien die F1-Rennen und wird regelmäßig von der FIA als Fahrer-Kommissar gebucht. Was er manchmal mit der ihm eigenen Ruppigkeit kommentiert. Als er beim GP Ungarn viele Stunden mit Verstößen gegen gelbe Flaggen und die 107-Prozent-Regel im Turm der Rennleitung verbrachte, seufzte er: «Warum muss in der Formel 1 alles immer so kompliziert sein?» Am Renntag fuhr Jones seinen gewohnt harten Kurs. Vorwürfe von Kimi Räikkönen gegen die harte Fahrweise von Max Verstappen prallten an dem Australier ab. FIA-Rennleiter Charlie Whiting lächelte verständnisvoll: «So war Alan schon als Rennfahrer. Erfolge müssen hart verdient sein. Es gibt nichts geschenkt.» ♦

Zur Person

Alan Jones

Geburtstag 2. November 1946
Geburtsort Melbourne (AUS)
Herkunftsland Australien

KARRIERE

- 1972/1973 Formel 3
- 1974 Formel Atlantic
- 1975 Formel 1 mit Hesketh/Hill (17.)
- 1976 Formel 1 mit Surtees (15.), Formel 5000 (4.)
- 1977 Formel 1 mit Shadow (7.)
- 1978 Formel 1 mit Williams (11.)
- 1979 Formel 1 mit Williams (3.)
- 1980 Formel 1 mit Williams (Weltmeister)
- 1981 Formel 1 mit Williams (3.)
- 1983 Formel 1 mit Arrows
- 1985 Formel 1 mit Haas-Lola, 1 Rennen zur CART-Serie (3.)
- 1986 Formel 1 mit Haas-Lola (12.)
- 1990–2002 Australische Tourenwagen-Meisterschaft (2. 1993)

HOBBYS

Historische Autos, eigene Farm

Motorrad-Stars gestern & heute

ACHTUNG FAHRERLAGER!

HUGH ANDERSON



1965



2015

Der Brünn-Grand-Prix 1966 ist mir in vielerlei Hinsicht in Erinnerung geblieben. Der gigantischen Zweikampf zwischen Mike Hailwood und Giacomo Agostini bei den 500ern, und wie die Japaner in den kleinen Klassen wie Ameisen an ihren technischen Wunderwerken arbeiteten. Bei Suzuki stand ihnen ein schlanker, blonder Mann wie ein Dirigent zur Seite. Der Neuseeländer Hugh Anderson, amtierender 125er-Weltmeister, saß mit Rechenschieber und Notizblock bei seinen Mechanikern und rechnete mit ihnen Übersetzungen durch. Er schrieb sie Kurve für Kurve auf, so etwas hatte ich noch bei keinem Rennfahrer gesehen. Dass er im Rennen nur Vierter wurde, war so unverständlich. Wie sich zeigte, war es aber die Reflektion der Kräfteverhältnisse dieser Saison, und Ende des Jahres zog sich Anderson aus der WM zurück.

Umso erstaunter war ich, als ich ihn über 20 Jahre später in Assen bei einem Oldtimer-Rennen im Rahmen der TT-Woche wieder sah. Sein Haar war zwar ergraut, und war er zuvor wie verwachsen mit den kleinen Suzuki, fuhr er die 500er-Matchless nun im Knie-am-Boden-Stil. Doch er fuhr alles in Grund und Boden. Als ich ihn nach dem Stilwandel fragte, sagte er wie selbstverständlich: «Wenn du gewinnen willst, muss du dich ein Leben lang weiterentwickeln.» Ich dachte, ich höre falsch bei einem vierfachen Weltmeister!

Danach begegnete ich ihm noch öfter bei Oldtimer-

Rennen, und da wurde mir klar, dass das, was wir von Hugh Anderson in der Weltmeisterschaft gesehen hatten, nur ein kleiner Teil seiner Motorsport-Karriere war. Angefangen hatte er mit zwölf Jahren bei Grasbahnrennen, und der Weg in den Straßensport führte über einen Kumpel: Ginger Molloy, mit dem er sich ein Motorrad teilte und mit dem er auch gemeinsam das Abenteuer Motorrad-WM in Angriff nahm. Die WM-Karriere von Hugh Anderson war dann die kürzere, wenn auch viel erfolgreichere. Anderson hatte nicht die Unbekümmertheit von Molloy, die tödlichen Stürze, der damaligen GP ließen ihn nicht ruhen. Nachdem er sich aus der Motorrad-WM zurückgezogen hatte, blieb er noch bis 1969 in Europa und entwickelte für Suzuki die Motocrosser, mit denen die Marke ihren Siegeszug im Gelände fortsetzte. Danach zog er nach Neuseeland zurück, baute seinen Motorradhandel auf und setzte seine Rennkarriere fort. 19 Neuseeländische Meisterschaften fuhr er noch ein, die legendärste vielleicht 1988, als er 52-jährig mit einer Egli-Vincent alle modernen Maschinen schlug und BOT-Meister wurde.

Ganz aufgehört hat der 80-Jährige bis heute nicht. Noch mit 75 Jahren konnte er Oldtimer-Rennen gewinnen, und wenn er heute auch seinen beruflichen Ruhestand genießt und vor Kurzem seine Autobiografie verfasst hat: Der Racer und der Perfektionist in ihm leben weiter.

PEPI BÖRÖCZKY/IP

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



Hugh Anderson: Vierfacher Weltmeister auf Suzuki

Namen & Nachrichten

IndyCar-Meister hatte Spaß

»» **Simon Pagenaud** Der IndyCar-Meister hat im Oktober eine Woche in seiner Heimat verbracht. An Ausspannen war aber nicht zu denken. Der Franzose musste einen wahren Medien-Marathon abspulen. Ganz so schlimm war es dann am Ende doch nicht. Im Pariser «Moulin Rouge» schien Pagenaud dann doch noch etwas Spaß zu haben...

»» **Manuel Metzger** Der diesjährige Sieger des 24h-Rennens am Nürburgring ist nur einer von 30 Rennfahrern, die am Wochenende beim Kartevent der VLN Fanpage gemeinsam mit 90 Fans der Langstreckenserie ins Rennen gehen. Neben Black-Falcon-Pilot Metzger stehen diesmal u.a. auch Lance David Arnold, Luca Stolz, Jan Seyffarth, Maximilian Buhk, Nico Bastian, Christer Jöns, Daniel Keilwitz sowie

mit Alexander Mies sogar einer der frischgebackenen VLN-Champions am Start. Mit dabei ist auch wieder Philipp Frommenwiler, der mit seinem Team im Vorjahr den Event gewann. Allerdings wird diesmal nicht in Köln gefahren, sondern in Eupen, direkt hinter der deutsch-belgischen Grenze nahe Aachen. Zuschauer sind wie üblich herzlich willkommen. Der Eintritt ist frei.

»» **Nikolett Kovács** Sie hat mit vier Jahren angefangen, Minibike-Rennen zu fahren, war Frauen-EM-Dritte, ist in der Endurance-WM und mit Wildcard Grand Prix gefahren. Trotzdem hat sich Nikolett Kovács mit dem Motorrad nie in den öffentlichen Verkehr getraut. Bis jetzt. Letzte Woche hat die MSA-Fotografin ihren Motorrad-Führerschein abgelegt. ♦ CE/MBR/IP



Pagenaud: Spaß in Paris



Manuel Metzger



Nikolett Kovács

LESERBRIEFE

Schön zu wissen

Zu «Fragezeichen hinter DTM-Zukunft», MSA 45/2016

Das ist ja schön, dass Arno Wester schon ein Jahr lang von tickenden Bomben weiß, die nun explodieren. Auch ein Journalist freut sich sicher über Herrschaftswissen. Aber wäre es nicht nobel, dieses mit dem unwissenden Leser zu teilen? Oder hält er sich frei an Ron Dennis: «Wir schreiben dann über Geschichte, wann wir wollen. Ihr lest es nur. Oder auch nicht.»

Roger Mönch
D-56462 Höhn

Einfach unterirdisch

Zu «Ex-Champ Scheider geht», MSA 44/2016

Das Timo Scheider keinen weiteren Vertrag mehr erhält, ist aus Audi Sicht vielleicht noch nachvollziehbar. Die Art und Weise, wie dies mitgeteilt wurde, ist allerdings unterirdisch und sagt einiges über des Stil eines Wolfgang Ulrich aus, der Terminprobleme vorschiebt. Hatte nicht der Audi-Sportchef Scheider beim Rennen auf dem Red Bull Ring 2015 für alle öffentlich hörbar angewiesen, Robert Wickens und Pascal Wehrlein «rauszuschieben», was der Phoenix-Pilot direkt befolgte? Scheider wurde gesperrt, Ullrich ist weiterhin unver-



Erfreut MSA-Leser Bernhardt nicht: Moto3-Sturzorgie in Australien

ständiglicherweise Sportchef. Als Dank bekommt Scheider seine Kündigung per Telefon mitgeteilt – großes Kino Herr Ullrich.

Ralf Groß
D-54451 Irsch

Unverantwortlich

Zur Motorrad-WM in Phillip Island, MSA 45/2016

Erfreulich, dass alle deutschen Piloten beim WM-Lauf in Phillip Island in den Punkterängen landeten. Gab's das schon einmal? Erfreulich auch, dass Stefan Nebel nach dem Weggang von Alex Hofmann beim TV-Sen-

der «Eurosport» einen so guten Job als Co-Kommentator macht. Nicht erfreulich sind die Sturzorgien, besonders in der Moto3-Klasse. 34(!) «junge Wilde» zusammen in ein Rennen zu schicken, halte ich für unverantwortlich.

Kurt Bernhardt
D-35440 Linden

KONTAKT

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

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

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

Sonderkorrespondenten:
 Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffner

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

Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher,
 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 Kalemann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer

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

Gesamtanzeigeneleitung Automobil:
 Markus Eiberger

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

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

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

Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522

Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)

Syndication/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 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 0711-182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1421-8488

TIPP DER REDAKTION

CHAMPION

REDMAN



PROFILE of a LEGEND

Porträt eines Großen: Cover der Doku «Champion Redman»

Happy Birthday, «Gentleman Jim» Am kommenden Dienstag, den 8. November, wird die Motorradlegende Jim Redman 85. Erfolge hat der Rhodesier fast so viele gefeiert, wie er mittlerweile Kerzen auf der Geburtstagstorte hat. Sechsmal wurde er Weltmeister, viermal in der 350er-Klasse (1962-65) und zweimal in der Viertelliterklasse (1962/63). Von 135 Grands Prix gewann Redman 45 – drei sogar an einem Tag. Am 27. Juni 1964 gewann er in Assen (NL) als erster Fahrer drei Rennen (125 ccm/250 ccm/350 ccm) an einem Tag! Insgesamt stand Redman 98-mal auf dem Podest. Noch mehr Erfolge? Bitte: Sechsmaliger Sieger der berühmt-berüchtigten TT Isle of Man (je zwei Siege 1963-65). Bei «Duke Video» gibt's «Champion Redman» als DVD (74 Minuten/€14,99) oder zum Download (€4,99).

Youtube: Champion Jim Redman; Dukevideo.com: Champion Redman

TERMINE

AUTOMOBIL

5./6.11.	Formel 3.5 V8, Barcelona	E
6.11.	Langstrecke/WEC, 6h Shanghai	WM RC
6.11.	NASCAR, Fort Worth/Texas	USA
6.11.	International GT Open, Barcelona	E
12.11.	Formel E, Marrakesch	MA
13.11.	Formel 1, São Paulo	WM BR
13.11.	NASCAR, Phoenix/Arizona	USA
13.11.	Super GT, Motegi	J

MOTORRAD

11./12.11.	Supercross, Stuttgart	D
13.11.	MotoGP/Moto2/Moto3, Valencia	WM E

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.dskeiv.de



MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 1.11.

23.00 Porsche Supercup, Rückblick auf die Rennen 2016 (Zus.) EUROSPORT 1
 23.30 Blancpain Endurance, Rückblick auf die Rennen 2016 (Zus.) EUROSPORT 1

MITTWOCH, 2.11.

1.10 Die 24 Stunden am Nürburgring 2016 (Zus.) MOTORVISION-TV
 7.30, 10.30 Porsche Supercup, Rückblick auf die Rennen 2016 (Zus.) EUROSPORT 2
 11.00 Blancpain Endurance, Rückblick auf die Rennen 2016 (Zus.) EUROSPORT 2
 11.45 European Le Mans Series, Estoril (P), Rennen (Zus.) MOTORS TV
 19.30 Langstrecken-WM, Fuji (J), Rennen (Zus.) MOTORS TV
 22.30 NASCAR, Martinsville/Virginia (USA), Rennen (W) MOTORVISION-TV

DONNERSTAG, 3.11.

10.55, 18.15 Formel 3.5 V8, Jerez (E), 1. und 2. Rennen (W) MOTORS TV
 12.20 Classic Races: BMW-Motorsport 1976 (Dok.) MOTORVISION-TV
 17.00 Porsche Supercup, Rückblick auf die Rennen 2016 (Zus.) EUROSPORT 1
 19.00 European Le Mans Series, Estoril (P), Rennen (Zus.) ORF SPORT+

FREITAG, 4.11.

5.20 Rallye-WM, Rallye Großbritannien, Rennen (Zus.) SPORT 1+
 10.30 Porsche Supercup, Rückblick auf die Rennen 2016 (Zus.) EUROSPORT 1
 12.10 Classic Races: Die 24 Stunden von Le Mans 1952 (Dok.) MOTORVISION-TV
 13.55 Langstrecken-WM, Fuji (J), Rennen (Zus.) MOTORS TV
 21.40 Rallye-WM, Rallye Großbritannien, Rennen (Zus.) MOTORS TV

SAMSTAG, 5.11.

8.20 NASCAR, Martinsville/Virginia (USA), Rennen (W) MOTORVISION-TV
 12.30 Formel 3.5 V8, Barcelona (E), 1. Rennen (live) MOTORS TV
 12.50 Formel 3.5 V8, Barcelona (E), 1. Rennen (live) SPORT 1+
 13.40, 18.20 Rallye-WM, Rallye Großbritannien, Rennen (Zus.) MOTORS TV
 15.45 International GT Open, Barcelona (E), 1. Rennen (live) MOTORS TV
 20.55 NASCAR, Martinsville/Virginia (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV

SONNTAG, 6.11.

3.15 Langstrecken-WM, Shanghai (RC), Rennen (live) MOTORS TV
 3.50 Langstrecken-WM, Shanghai (RC), Rennen (live) ORF SPORT+
 8.30 Langstrecken-WM, Shanghai (RC), Rennen (live) EUROSPORT 1
 11.55 Rallye-WM, Rallye Großbritannien, Rennen (Zus.) ORF 1
 13.45 International GT Open, Barcelona (E), 2. Rennen (live) MOTORS TV

15.15 Formel 3.5 V8, Barcelona (E), 2. Rennen (live) MOTORS TV
 16.30 Langstrecken-WM, Shanghai (RC), Rennen (Zus.) MOTORS TV
 17.15 NASCAR, Martinsville/Virginia (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV
 17.30 European Le Mans Serie, Estoril (P), Rennen (Zus.) ORF SPORT+
 19.00 Rallye-WM, Rallye Großbritannien, Rennen (Zus.) ORF SPORT+
 19.30 NASCAR, Fort Worth/Texas (USA), Rennen (live) MOTORVISION-TV
 21.45 International GT Open, Barcelona (E), 1./2. Rennen (Zus.) MOTORS TV
 22.00 Formel 3.5 V8, Barcelona (E), 2. Rennen (W) SPORT 1+
 23.15 Formel 3.5 V8, Barcelona (E), 1. und 2. Rennen (Zus.) MOTORS TV

MONTAG, 7.11.

16.00 Formel 3.5 V8, Barcelona (E), 1. und 2. Rennen (Zus.) MOTORS TV
 21.45 Langstrecken-WM, Shanghai (RC), Rennen (Zus.) MOTORS TV

MOTORRAD

DIENSTAG, 1.11.

15.30 Superbike-WM, Doha (O), 1. und 2. Rennen (W) EUROSPORT 1

MITTWOCH, 2.11.

0.30, 16.30 Superbike-WM, Doha (O), 1. und 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 1
 10.30 Freestyle-Motocross-WM, Riga (LV), Night of the Jumps (Zus.) EUROSPORT 1
 12.00 Superbike-WM, Doha (O), 1. und 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
 15.30, 22.00 Freestyle-Motocross-WM, Riga (LV), Night of the Jumps (Zus.) EUROSPORT 1

DONNERSTAG, 3.11.

11.00 Superbike-WM, Doha (O), 1. und 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 12.00 Freestyle-Motocross-WM, Riga (LV), Night of the Jumps (Zus.) EUROSPORT 2
 17.30 Freestyle-Motocross-WM, Riga (LV), Night of the Jumps (Zus.) EUROSPORT 1
 18.30, 22.00 Superbike-WM, Doha (O), 1. und 2. Rennen (W) EUROSPORT 1

FREITAG, 4.11.

11.30 Freestyle-Motocross-WM, Riga (LV), Night of the Jumps (Zus.) EUROSPORT 1

SAMSTAG, 5.11.

11.10 Enduro-WM, Saisonrückblick 2016 (Zus.) MOTORS TV
 15.45 Freestyle-Motocross-WM, Riga (LV), Night of the Jumps (Zus.) EUROSPORT 2

SONNTAG, 6.11.

10.15, 14.00 Freestyle-Motocross-WM, Riga (LV), Night of the Jumps (Zus.) EUROSPORT 1

IM NÄCHSTEN HEFT/08.11.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Vor dem Brasilien-GP
 Langstrecken-WM: Shanghai

MOTORRAD
 Motorrad-WM: Vor Valencia-GP

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus plus **30 €-Gutschein GRATIS** dazu!

14%
PREISVORTEIL



GRATIS
für Sie zur Wahl

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registregericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann, Verleger: Beierling, Beierling und Partner, Stuttgart, Druck: Motor Presse Stuttgart, Druckerei: Motor Presse Stuttgart, Druckerei: Motor Presse Stuttgart, Dr. Michael Rätzke, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, ab lesender Unternehmen, AG Hamburg, HRB 93732.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509425
 Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 100,- € (D) (A: 105,- €; CH: 175.00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk, den Gutschein meiner Wahl**, erhalte ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
 BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)
 1. Amazon.de, Wert: 30,- € 2. JET, Wert: 30,- € 3. BestChoice, Wert: 30,- €
 (nur in D und A bestellbar) (nur in D bestellbar)

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

Datum _____ Unterschrift _____

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