

# MOTORSPORT aktuell

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

## Volkswagen Die Folgen des Abgas-Skandals

S. 3



## Moto2 Debakel für die Deutschsprachigen

S. 26

## Tourenwagen-WM Wie Volvo den Titel holen will

S. 12

## Superbike-WM Lust und Frust für Debütsieger Torres

S. 30

## Formel E Vorschau auf die zweite Elektro-Saison

S. 10

## Vergleichstest Die Unterschiede der BMW-Superbikes

S. 36

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

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



## Formel 1 - Mercedes

Was die Silbernen  
unschlagbar macht

S. 4



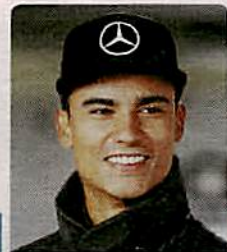
## MotoGP - Australien

Márquez gewinnt  
Kampf der Titanen

S. 22

## DTM / Pascal Wehrlein jüngster Champion aller Zeiten

# REIF FÜR DIE FORMEL 1



Wehrlein



Pascal Wehrlein hat sich beim Saisonfinale in Hockenheim zum jüngsten DTM-Champion aller Zeiten gekrönt. Und das einen Tag vor seinem 21. Ge-

burtstag. Wir gehen der Frage nach, warum das Mercedes-Juwel den Titel verdient hat und warum Wehrlein 2016 definitiv in die Formel 1 gehört. **Ab S. 14**

## LIEBE LESER!

Pascal Wehrlein heißt der neue DTM-Meister. Einen Tag vor seinem 21. Geburtstag sicherte sich der Mercedes-Junior den Titel. Nicht alle sehen in ihm einen verdienten Meister. Audi-Speerspitze Mattias Ekström sagte in einem TV-Interview, Pascal sei nicht der Schnellste gewesen. Das mag sein. Aber Wehrlein war der Konstanzteste. Und angesichts seiner Erfahrung geht der Titel in Europas Tourenwagenserie Nummer 1 absolut in Ordnung. Wie es nun mit ihm weitergeht? Mercedes-Sportchef Toto Wolff hat stets betont: «Lasst ihn zuerst die DTM gewinnen, dann schauen wir weiter.» Dieses Ziel ist erreicht. Und Wehrlein ist eindeutig reif für höhere Aufgaben. Nicht im A-Team. Dafür ist er noch zu jung. Und dafür steht ihm mit Nico Rosberg auch ein anderer Deutscher im Weg. Aber Mercedes kann ihn bei Motorenkunde Manor parken. Dort kann er in Ruhe lernen. Und wer weiß: Vielleicht ist dann in drei Jahren der nächste Titel fällig. Im Duell mit Lewis Hamilton – als Mercedes-Werkspilot.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger  
Chef vom Dienst



WER? Manfred Stohl (A)  
WO? Brescia (I)

WAS? Ungewollte Flug-  
einlage mit einem Ford Fiesta



WER? Pascal Wehrlein (D)  
WO? Hockenheim (D)

WAS? Der Mercedes-Junior sicherte sich einen Tag vor seinem 21. Geburtstag den DTM-Titel und hofft nun auf ein Formel-1-Cockpit



WER? Marc Márquez (E)  
WO? Phillip Island (AUS)

WAS? Der Sieger des Australien-Grand-Prix hat auch als Ruderer eine gute Figur abgegeben – an Feinschliff fehlt es noch

## INHALT

## AUTOMOBIL

## THEMEN DER WOCHE

- ! VW: Die Folgen des Abgas-Skandals S. 3
- ! FORMEL 1 Was Mercedes so stark macht S. 4
- FORMEL 1 Wie es mit den Motoren weitergeht S. 6
- RENAULT 3.5 Das letzte Rennen unter Renault S. 8
- ! FORMEL E Vorschau auf die zweite Saison S. 10
- SPORTWAGEN-WM Das Duell an der Spitze S. 11
- ! TOURENWAGEN-WM Die Pläne von Volvo S. 12
- ! DTM Alles über das Finale in Hockenheim S. 14
- VLN Vorletzter Lauf – Eiskalter Falken-Sieg S. 17
- RALLYE-WM Interview mit M-Sport-Chef Wilson S. 19
- RALLYE-WM Vorschau auf die Spanien-Rundfahrt S. 20

## MOTORRAD

## THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Wo die Grenzen im Titelduell liegen S. 21
- ! MOTOGP Starker Vierkampf um den Sieg S. 22
- MOTOGP Millers Umzug mit der Mannschaft S. 24
- ! MOTO2 Kein Tag für Deutsche und Schweizer S. 26
- MOTO3 Kiefer-Pilot Kent muss sich gedulden S. 28
- ! SBK-WM Lust und Frust bei Debütsieger Torres S. 30
- MOTOCROSS Roczen meldet sich zurück S. 32
- MOTOCROSS Weltmeister Gajser im Interview S. 33

## PANORAMA

- ! TOP-TEST BMW-Superbikes im Vergleich S. 36
- BOXENGEFLÜSTER «Hallo Fahrerlager Classic», Namen & Nachrichten, Leserbrief S. 38
- IMPRESSUM S. 38
- SERVICE Termine und TV-Programm S. 39

! = Titelhemen

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**

# Sparen nach Abgas-Skandal

Von ARNO WESTER und REINER KUHN

**Der Volkswagen-Konzern tritt wegen des Abgas-Skandals kräftig auf die Kostenbremse. Davon werden zum Teil auch die zahlreichen Motorsport-Engagements betroffen sein.**

«Wir drehen jeden Stein um. Was nicht zwingend nötig ist, wird gestrichen oder geschoben», sagte der neue VW-Chef Matthias Müller im Wolfsburger Stammwerk: «Ich bin ganz offen: Das wird nicht ohne Schmerzen gehen.» Verständlich, denn angesichts der zu erwartenden Strafzahlungen will Volkswagen eine Milliarde Euro pro Jahr einsparen.

Diese Summe und noch mehr investiert Europas größter Autobauer nach Informationen der «BamS» angeblich jährlich in den Motorsport. Deshalb, so berichtet die «FAZ», würde in Wolfsburg auch über die Fortsetzung der Werks-Engagements in der Langstrecken- und Rallye-WM sowie der DTM diskutiert.

**Droht Audis WEC-Ausstieg?**

Ein Ausstieg aus diesen Rennserien ist nach MSA-Informationen offenbar kein Thema. Es scheint allerdings zu stimmen, dass der Volkswagen-Konzern im Motorsport einen dreistelligen Millionenbetrag(!) einsparen will. MSA wagt diesbezüglich eine Prognose.

Der immer wieder von einigen Medien prognostizierte Einstieg einer Konzernmarke (Audi) in die Königsklasse des Motorsports ist spätestens seit dem Bekanntwerden der Motorenmanipulationen auf abschbare Zeit vom Tisch.



Rallye-WM: Wird im Zuge der Sparmaßnahmen zukünftig ein VW Polo R WRC «abgeladen»?

Von den bestehenden Engagements gibt es in der Langstrecken-WM (WEC) das größte Einsparpotenzial. Seit 2014 kämpfen auf Wunsch des ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Ferdinand Piëch zwei Konzernmarken (Audi und Porsche) in der WEC und damit auch bei den 24h von Le Mans um Ruhm und Ehre. Laut «BamS» kostet den VW-Konzern allein dieses Engagement jährlich 700 Millionen Euro!

Es scheint klar, dass vor allem die WEC bei den Verantwortlichen bezüglich der Sparmaßnahmen im Fokus steht. Audi hat in Le Mans mit allen Konzepten, mit denen man an der Sarthe angetreten ist, gewonnen. Die Ingolstädter, die dort vor allem (und ausgerechnet) mit dem Dieselmotor große Er-

folge gefeiert haben, müssen niemandem mehr etwas beweisen. Zudem engagiert sich Audi noch in der DTM. So könnte Rekordsieger Porsche den VW-Konzern zukünftig alleine in der WEC vertreten. Einen möglichen weiteren Triumph kann sich ohnehin nur eine Marke an seine Fahnen heften.

**Rallye-WM: Nur zwei Autos?**

Ein Rückzug aus der Rallye-WM dürfte für die Wolfsburger, die unlängst zum dritten Mal in Folge alle drei WM-Titel (Fahrer-, Beifahrer- und Herstellerwertung) gewonnen haben, keinen Sinn machen. Und das, obwohl der erfolgreiche Auftritt in der weltweiten Driftliga rund 100 Millionen Euro kostet. Denn ab 2016 steht mit China einer der wichtig-

sten Absatzmärkte im neuen WM-Kalender. Außerdem steigt 2017 Weltmarktführer Toyota in die Rallye-WM ein. Genau dann abzutreten, wenn der strategische Wettbewerber jene Bühne betritt, auf der VW derzeit dominiert, ist nur schwer vorstellbar.

Zeichen könnten die Wolfsburger trotzdem setzen: Beispielsweise wenn sie auf den Einsatz des dritten Polo R WRC verzichten, da nur zwei Fahrzeuge für die Herstellerwertung punkten. Und da hat VW mit Sébastien Ogier und Jari-Matti Latvala die beiden derzeit wohl besten Rallyefahrer der Welt unter Vertrag.

Für die Fortsetzung des bis 2019 geplanten Engagements in der WRC spricht zudem, dass die Förderung eines deutschen

Fahrers bei VW nach wie vor ein Thema ist. Denn der könnte eines Tages das Budget entlasten und einen der beiden Superstars im Werksteam ersetzen.

Bezüglich der WRC stellt sich aber die Frage, warum Skoda mit viel Aufwand das Kundensportmodell Fabia R5 entwickelt, um dann mit seinem Werksteam gegen die eigene Kundschaft anzutreten, statt diese zu unterstützen. Als einziger Hersteller leisten sich die Tschechen zudem den Luxus, mit zwei Werkswagen in der WRC2 anzutreten. Dagegen dürfte der erhoffte Einstieg in die Tourenwagen-WM (WTCC), der laut einem internen Konzept für 2018 angepeilt war, für Skoda auch weiterhin ein Traum bleiben.

**DTM: Über 30 Prozent gespart**

Wie berichtet, wurde die Entwicklung des ab 2017 geplanten Zweiliter-Vierzylinder-Turbomotors um zwei Jahre verschoben. Zudem planen die drei Hersteller Audi, BMW und Mercedes-Benz zukünftig Kosteneinsparungen von mindestens 30 Prozent, beispielsweise durch weniger Testfahrten, was auch die WEC und WRC betreffen könnte.

Weiteres Sparpotenzial gäbe es für VW auch bezüglich des offiziellen Rallycross-Engagements in Nordamerika. Ein ursprünglich geplanter Besuch einer VW-Delegation beim diesjährigen NASCAR-Finale in Homestead/US-Bundesstaat Florida (22.11.) ist nach MSA-Informationen aus Konzernkreisen bereits abgesagt worden.

Angeblich hat VW auch das Sponsoring diverser FIA-Projekte wie etwa «Women in Motorsport» aufgekündigt. ♦

**AUTO SCOUT 24**

**Auto Zürich 29.10.–1.11.2015**

**Messe Zürich**  
Do/Fr 10–21 h, Sa/So 10–19 h

NEU DABEI!  
**autotechnica.ch**  
2015



[www.auto-zuerich.ch](http://www.auto-zuerich.ch)

Mercedes

# Titel-Teamwork



Die Gallionsfiguren im Vordergrund und das große Team dahinter: WM-Feier der Mercedes-Werksmannschaft nach dem erneuten Konstrukteurstitelgewinn

Von ELMAR BRÜMMER

**Das derzeit dominierende Team der Formel 1 ist zum zweiten Mal Konstrukteurs-Weltmeister geworden. Doch dahinter stecken ein langer Leidensweg und eine Menge harter Arbeit.**

Natürlich kann man die Angelegenheit – trotz Champagner-nüchtern angehen. Dann setzt sich der zweite Konstrukteurs-Titel von Mercedes innerhalb zwei Jahren ganz einfach so zusammen: 29 Siege, 55 Podiumsplatzierungen, 32 Pole-Positionen, 21 schnellste Runden, 1232 Punkte (und das Rennjahr ist ja noch nicht vorbei). Die Formel 1 ist zwar zahlengierig wie wenige andere Sportarten, aber dennoch kann die Statistik nicht alles sagen. Sie verrät nichts über den wahren Antrieb der Mannschaften aus Brackley und Brixworth sowie des Konzerns aus Stuttgart. Der liegt in jenen drei extrem schwierigen Jahren von

2010 bis 2012 begründet. Seit dem Übergangsjahr vom deutschen Dream-Team zum Weltmeister-Rennstall ist der Hunger der beschwerlichen Anfangszeit nicht versiegt.

Lewis Hamilton, von der Persönlichkeit her sicher einer der extremsten (und deshalb extrem erfolgreichen) Egoisten auf der Rennstrecke, hat nicht vergessen, dass der Einzelne auf dem Siegerpodest wie in Sotchi vielleicht alles ist, aber auf dem Weg dorthin eigentlich nichts, wäre er allein gelassen. Der britische Fast-Titelverteidiger hat sich in der Stunde des Triumphes von Mercedes GP an jenen Moment erinnert, als er mit Ex-Teamchef Ross Brawn über die Zukunft, seine und die des Teams, gesprochen hat: «Ich hatte ein gutes Gefühl, als er mir die Pläne offengelegt hat. Und deshalb dürfen wir ihn jetzt nicht vergessen.»

So wie Brawn nicht vergessen hat, wie Michael Schumacher auf dem Weg zur Umstrukturie-

rung des Teams seine eigenen letzten Karrierejahre geopfert hat. Auch das zeugt vom Mannschaftsgeist – und zeigt, wie wichtig der so gern übersehene Konstrukteurstitel tatsächlich doch ist. «Was wir geschafft haben, zeigt, dass alles möglich ist», blickt Hamilton noch einmal zurück, «ich wusste, dass die Jungs einen guten Job machen würden. Nur wie gut, das konnte niemand ahnen. Und dass sie in diesem Jahr einen noch besseren Job machen würden als im vergangenen, das ist einfach phänomenal.»

## Cowell-Podest als Hommage

Mit der Wiederholung des Titels hat sich Mercedes weiteren Respekt verdient und ist dabei, eine eigene Ära zu schaffen. «Der WM-Gewinn ist eine Bestätigung, dass die Struktur, die wir aufgebaut haben, nicht nur einmal funktioniert, sondern wir den Erfolg wiederholen können», freut sich Teamchef Toto Wolff, der Vater der erfolg-

reichen Restrukturierung im Jahr 2013. Routine aber werden solche Erfolge nach Einschätzung des Österreichers niemals, und er drückt den ganzen Ehrgeiz mit einem Motivationspruch aus: «Unsere Haltung ist immer, dass unser Glas eher halb leer ist als halb voll. Das bringt uns immer wieder dazu, unsere Mannschaft, unsere Struktur zu optimieren.»

Dass beim russischen Grand Prix, als man direkt nach Rennende noch nicht wusste, wieder Champion zu sein, Andy Cowell mit aufs Podest geschickt wurde, war eine Hommage an diejenigen, die hinter der Silberpfeil-Überlegenheit stecken: die Techniker, Mechaniker und Elektroniker, die den Hybrid-Antriebsstrang besser hinbekommen haben als der Rest der Rennwelt. Cowell betrat die Formel-1-Szene, als auf Druck von BMW das KERS-Reglement durchgesetzt wurde – und schaffte es mit seinen Männern, den Münchner Experten ein

Schnippchen zu schlagen. Auch das zeigt, wie sehr man bei Mercedes auf langfristige Strategien setzt, statt nur den Trends nachzujagen.

Natürlich muss man sich das leisten können. Die Aufbauarbeit war teuer, und Mercedes-Teamchef Toto Wolff hat sich – auch dank seiner Herkunft aus dem Finanz- und Investorenmetier – ein neues Ziel gesteckt. Im Exklusivgespräch mit der Deutschen Presse-Agentur kündigte der Österreicher an, die Kosten des Daimler-Konzerns für den Werksrennstall deutlich zu senken. «Es ist unser Ziel, das bestmögliche Kosten-Nutzen-Verhältnis für Daimler zu erreichen. Erfolge werden in der Formel 1 finanziell honoriert, also ist dieser Titel wichtig für uns. Das Team operiert als Tochter von Daimler in der gleichen wirtschaftlichen Realität wie der Konzern und andere Unternehmen. Es muss das Ziel des Managements und der Eigentümer sein, unter sinnvollen Kosten den größtmöglichen Erfolg zu er-



Respektieren sich auf und neben der Strecke: Mercedes-Werkspiloten Lewis Hamilton (l.) und Nico Rosberg

Sebastian Vettel

# 2016 auf Titeljagd

Wie viel Wunsch und wie viel Wirklichkeit sind dabei, Sebastian Vettel noch als ernsthaften Herausforderer von Lewis Hamilton zu sehen? Für 2015: viel Wunsch. Für 2016: viel Wirklichkeit. Und das nicht erst seit der Freigabe der Motorenentwicklung für die kommende Saison.

Mit Platz 2 im Rennen von Sotschi und P2 in der WM-Wertung zeigt der Heppenheim, was er immer schon gehofft, wenn nicht geplant hatte: Mercedes schneller unter Druck zu setzen als gedacht. «Das ist unser Ziel», sagte Vettel nach einem neuerlichen (taktischen) Erfolg in Rot, «wir wollen Mercedes herausfordern. Noch sind sie uns voraus, aber wir holen Schritt für Schritt auf. Als ich zu Ferrari ging, gab es hinsichtlich der Ergebnisse keine Garantien. Jetzt aber ist es schön zu sehen, dass wir alle Erwartungen – inklusive meiner eigenen – übertrafen haben.»

### Hamilton: Noch neun Punkte

Mit Lewis Hamilton befindet er sich ansonsten bereits auf Augenhöhe, der Brite spielt seit Wochen das gleiche Kumpelspiel bei den Podiumsauftreten der beiden. Wohl wissend, dass aus dem Spaß längst auch Ernst geworden ist: «Ferrari ist eine ernsthafte Bedrohung, es wird schon im nächsten Jahr eng werden.» Er freue sich auf Rad-an-Rad-Duelle mit Vettel. Und dessen spitzbübisches Grinsen zeigt, dass diese Ansicht auf Gegenseitigkeit beruht.

Natürlich will Vettel die WM so lange offen halten, wie es geht. Hamilton braucht neun Punkte mehr als der Ferrari-Pilot, um in Austin alles klar zu machen. Dazu braucht er, einen eigenen Sieg vorausgesetzt, die Schützenhilfe eines anderen Piloten. Sollten Vettel und Rosberg ausfallen, müsste er noch Fünfter werden. Entscheidend für alle Rechenspiele wird auch sein, ob Ferrari schon in den USA das für 2016 weiterentwickelte, schlanker gewordene Aggregat einsetzt und damit aber für Vettel und Räikkönen Strafversetzungen in der Startaufstellung hinnehmen müsste, weil beide das Motorenkontingent schon erreicht haben.

Vettels theoretische WM-Chancen lassen die Scuderia noch zögern. Lewis Hamilton hat in jedem Fall Respekt vor Vettel, egal mit welchem Motor: «Wir wissen ja, wie stark Sebastian ist – und Ferrari wird immer besser.» ♦ BRÜ



Lenker des Erfolgs: Toto Wolff



Technikchef Paddy Lowe



Rosbergs Aus in Sotschi: Zuletzt häufigere Pannen wie diese will Mercedes in Zukunft verhindern

zielen», sagt der am Rennstall beteiligte Teamchef.

Nach der sportlichen Renditephase wird es auch Zeit für die wirtschaftliche: «Das Team hat sich vor einigen Jahren im Gegensatz zu anderen stark auf die Vereinbarung für eine Kostenbremse verlassen. Andere haben frühzeitig ihre Investitionen in Mitarbeiter und Technik aufgeschraubt, das haben wir in den letzten zwei Jahren gemacht. Damit haben wir das aufgeholt, was andere früher schon gemacht haben. Mit dem Erreichen der Meisterschaft werden die Kosten für Daimler stark sinken, bis zu einem Punkt, an dem das Team für Daimler kostenneutral ist.»

Kolportiert wird, dass das Mercedes-Team etwa 250 Millionen Euro im Jahr verschlingt, dazu kommt die Motorenschmiede mit 180 Millionen Euro, die aber ihrerseits Gewinne einfährt. Angeblich schießt Daimler dem Rennstall 80 Millionen Euro zu – was angesichts

des Erfolges gut eingesetztes Marketing-Geld ist. Die Rückzahlungen von Bernie Ecclestone für diese Saison dürften im dreistelligen Bereich liegen, ebenso wie die Sponsoreinnahmen. «Das Modell Formel 1 funktioniert, wenn man erfolgreich ist», sagt Toto Wolff.

### Lowe lobt Mannschaftsgeist

Als Kimi Räikkönen Stunden nach dem GP Russland zurückversetzt wurde und damit den neuerlichen silbernen Triumph bereits ermöglichte, waren Wolff, Niki Lauda und Entwicklungsvorstand Thomas Weber bereits auf der Heimreise. Gefeierte wurde nachträglich dort, wo der Erfolg entstanden ist: in Brackley und Brixworth. Auch für Nico Rosberg, nach seinem Ausfall wohl um alle Titelchancen beraubt, gab es ein Sonderlob als «fundamentaler Teil des Teams». Dass der Wiesbadener künftig für Hamilton fahren wird, steht allerdings nicht zur Debatte. Teamorder in diesem

Sinne gibt es nicht, Hamilton soll eine natürliche Nummer eins bleiben. Aber verhindern kann Rosberg, wenn alles normal läuft, die Titelverteidigung und damit den kompletten Triumph der Silberpfeile auch in diesem Jahr nicht mehr. Also lobt der Brite seinen Gegenspieler als «durchweg echten Teamplayer», spricht von tollen Kämpfen, die man sich in der Zukunft liefern werde.

Bescheiden tritt Technikchef Paddy Lowe auf, dem man das Lob auf «Zusammenspiel, Einsatz und Geist» der Mercedes-Mannschaften auch genauso abnehmen darf. Seine Ansprache war präzise und unterstreicht den Kraftakt der Truppe: «Zwei Weltmeistertitel hintereinander zu gewinnen ist eine Leistung, von der die meisten von uns nur träumen können. In diesem Geschäft ist es nicht genug, einfach nur hart zu arbeiten, man muss dabei auch clever sein. Jeder hatte die gleichen Möglichkeiten unter dem

Reglement – und jeder von euch hat es sich verdient, heute zu feiern.» Vergessen die technischen Unpässlichkeiten, die in den letzten drei Rennen zugekommen haben, und die Rosberg um seine realistischen WM-Chancen beraubt haben.

Zuverlässigkeit wird sicher ein Thema der nahen Zukunft sein, das über einen dritten Titel in Serie mitentscheidet. Schon jetzt aber liegt Mercedes GP im Vergleich der großen Dominanzen der modernen Formel 1 ganz vorn: Die Siegquote von 82 Prozent übertrifft jene von McLaren-Honda in den Rennjahren 1988/89 (78 Prozent) und auch jene von Ferrari zwischen 2000 und 2004 (76 Prozent). Auch das Personalmanagement Hamilton/Rosberg, das bisher so gut funktionierte, wird für den Gesamterfolg vielleicht wichtiger denn je sein. Denn das Duell dürfte noch enger und härter werden als bisher. Wäre ja auch schlimm, wenn plötzlich die Herausforderungen ausgehen würden. ♦

## Motoren 2016

# Red Bull weiter im Fokus

Von TOBIAS GRÜNER  
und MICHAEL BRÄUTIGAM

Die Motorenhersteller dürfen auch während der Saison 2016 Weiterentwicklung am Antrieb betreiben. Statt wie ursprünglich geplant 25 stehen auch nächstes Jahr 32 Token für Updates zur Verfügung. Darauf einigten sich die Hersteller und die FIA beim Motorengipfel in Genf.

Die eigentlich für die kommende Saison vorgesehenen Einschränkungen wurden weitestgehend zurückgenommen. Ursprünglich war geplant, dass während der Saison 2016 gar keine Weiterentwicklung betrieben werden sollte. Nach der Homologation Ende Februar sollte die Technik eingefroren werden. Doch diese Regel wurde aufgehoben. Wie schon in diesem Jahr können die Motorenhersteller bis zum Saisonende kontinuierlich Updates für ihre Power Units einführen.

## Vorjahresmotoren nun erlaubt

Auch der Umfang der erlaubten Maßnahmen wurde erhöht. Erstmals wurde die sogenannte schwarze Liste gestrichen. Einige Bauteile des Motors, wie



Dürfen jetzt auch weiterhin auf Vorjahresmotoren hoffen: Red Bull (im Bild) und das kleine Schwesterteam Toro Rosso

zum Beispiel der Stirnradsatz, Teile des Zylinderkopfes oder die Kurbelwelle, sollten ursprünglich gar nicht mehr angefasst werden dürfen. Doch nun gibt es diesbezüglich keine Einschränkungen mehr. Die Konkurrenz von Mercedes, die er-

wartungsgemäß nicht gegen den Wunsch ihrer Verfolger stimmten, wird es freuen.

Weiter unklar ist die Motorsituation rund um Red Bull und Toro Rosso. Der Lieferung von älteren Motorspezifikationen wurde in Genf jedoch ebenfalls

diskutiert. Neuerdings wird es den Herstellern erlaubt, den Kunden Antriebseinheiten aus dem Vorjahr anzubieten. Damit wäre der Weg für Ferrari frei, in der kommenden Saison Motoren von 2015 an Toro Rosso zu liefern. Ob Red Bull das über-

haupt will, die auf eine einheitliche Lösung für beide Teams pochen, ist aber unklar.

Die «Bullen» waren in Genf übrigens nicht dabei und könnten mit einem Veto gegen die dort getroffenen Beschlüsse alles wieder kippen. ♦

## Reifen

# Konservativ bis zum Finale

Von MICHAEL BRÄUTIGAM  
und TOBIAS GRÜNER

Ab 2016 wird es mit der Einführung eines «Super-Super-Soft»-Reifens mehr Freiheiten und Chancen vor allem für die kleinen Teams geben. Keine Überraschungen bei Reifenmischungen für die letzten vier Rennen in der laufenden Saison.

Zum Ende der Saison geht Pirelli traditionell etwas konservativer zu Werke. Der Reifenlieferant will sich nicht nachsagen lassen, dass man mit einer aggressiven Wahl den WM-Ausgang beeinflusst habe. Dabei gibt es in dieser Saison kaum noch etwas zu beeinflussen. Der Konstrukteurstitel ist vergeben und Lewis Hamiltons erfolgreiche Titelverteidigung wohl nur noch Formsache.

Pirelli bringt wie im Vorjahr die Gummisorten «Medium» und «Soft» zum Rennen kommenden Wochenende in Texas.

Die gleiche Kombination kommt auch sieben Tage später zum Einsatz, wenn das Comeback des GP Mexiko auf dem Plan steht. «Unsere Simulationen haben gezeigt, dass dieses die beste Wahl für die neue Strecke ist», so die Reifenspezialisten.

## Mehr Freiheiten ab 2016

Nach dem Motto «Aller guten Dinge sind drei» bringt Pirelli die Mischungen «Medium» und «Soft» auch zum Rennen nach Brasilien. Das Finale unter dem Flutlicht von Abu Dhabi wird auf «Soft»- und «Super-soft»-Walzen ausgetragen. Auch hier handelt es sich um die gleichen Sorten wie schon in der Vorsaison. Überraschungen an der Gummifront sind somit nicht zu erwarten.

In der kommenden Saison werden die Reifen eine weitaus größere Rolle spielen als in diesem Jahr. Eine noch weichere Mischung unterhalb des Super-soft-Reifens wird für besonders winklige und langsame Kurse

wie in Monaco eingeführt. Pirelli gibt für jedes Rennen drei mögliche Reifenmischungen vor, aus denen sich jedes Team zwei aussuchen kann. Das erlaubt viel größere Freiheiten, die speziell den kleinen Teams zugute kommen sollten.

Nimmt man die weicheren Mischungen, kann man aggressiver taktieren, mit den härteren Mischungen mehr auf die Distanz erreichen oder mit Weglassen der mittleren Mischung für alle Fälle gerüstet sein.

Bei der Finalisierung der Reifenspezifikationen für 2016 müssen sich die Pirelli-Techniker übrigens spüren. Statt zwei wird es nur einen Tag beim Reifentest nach dem Saisonfinale in Abu Dhabi geben.

Dafür ist man auf dem besten Wege, umfassende Reifentests für die deutlich breiteren Reifen für 2017 in der laufenden Saison 2016 erlaubt zu bekommen. Auch durch die Reifen sollen die F1-Boliden 2017 bis zu fünf Sekunden schneller werden. ♦



Beim Finale wieder im Einsatz: Pirellis Soft und Supersoft (rot)

Kevin Magnussen

# Rauswurf!

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Nach der Bestätigung von Jenson Button und Fernando Alonso bei McLaren für 2016 hatte sich die Hoffnung von Kevin Magnussen auf ein Stammcockpit schon in Rauch aufgelöst. Jetzt steht er ganz ohne Team da.

Wie letzte Woche bekannt wurde und Magnussen selbst ausgerechnet an seinem 23. Geburtstag (5. 10.) von Ron Dennis' Sekretärin per E-Mail erfahren musste, hat der Däne, der 2013 eine prächtige Premiersaison in der Königsklasse absolvierte, keine Zukunft beim britischen Rennstall. «Bei McLaren haben wir keinen Platz für ihn», lässt Dennis wissen.

Über den Winter 2014/2015 wurde der Sohn von GT-Spezialist Jan Magnussen bereits zum Testfahrer des Teams degradiert. Trotz 55 WM-Punkten im Debütjahr, das mit einem Podestplatz und nur einem Ausfall auch sonst nicht unbedingt als

schlecht bezeichnet werden konnte, musste er Neuankömmling Fernando Alonso weichen, der auf Wunsch des neuen Motorenpartners Honda zu McLaren wechselte.

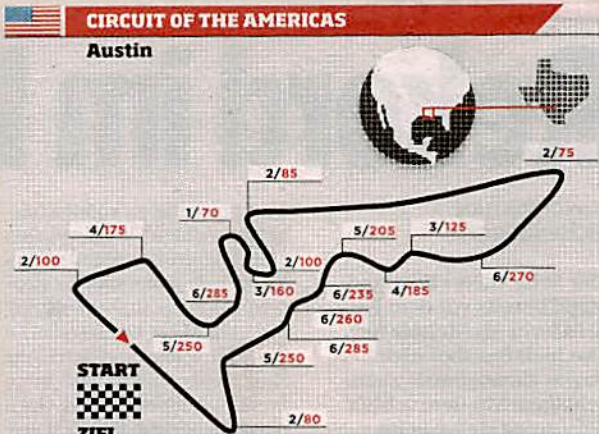
## Magnussen jetzt zu Lotus?

Unverhofft saß der Blondschopf in Australien doch im Cockpit, weil Alonso sich bei Testfahrten eine Gehirnerschütterung zugezogen hatte. Starten konnte er aber nicht, weil auf dem Weg in die Startaufstellung die Technik streikte.

Der weitere Weg des Dänen in der Königsklasse ist ungewiss. Klar ist nur, dass er in der F1 bleiben möchte – und dass bei Lotus mit dem Weggang von Romain Grosjean zum Haas-Team noch das zweite Cockpit neben dem bereits bestätigten Pastor Maldonado vakant ist. Offensichtlich wird diese Möglichkeit sowohl von Fahrer- als auch Teamseite als durchaus realistisch in Betracht gezogen. Verdient hätte er eine zweite Chance mit Sicherheit. ♦



Austin: Nächste GP-Station



### Zeitplan und Statistik GP USA/Austin, Texas

**Freitag, 23. Oktober**  
 17.00–18.30 MESZ 1. Freies Training  
 21.00–22.30 2. Freies Training

**Samstag, 24. Oktober**  
 17.00–18.00 3. Freies Training  
 20.00–21.00 Qualifying

**Sonntag, 25. Oktober**  
 21.00–23.00 Rennen (56 Runden)

Infos: [www.circuitoftheamericas.com](http://www.circuitoftheamericas.com)  
 Streckenlänge: 5,516 km  
 Rennstrecke: 308,896 km  
 Verwendete Reifen: Soft/Medium

**Sieger 2014**  
 Lewis Hamilton (GB), Mercedes W05,  
 1:40:04,785 h (= 184,895 km/h)

**Pole-Position 2014:**  
 Nico Rosberg (D), Mercedes W05,  
 1:36,067 min (= 206,593 km/h)

**Schnellste Runde 2014:**  
 Sebastian Vettel (D), Red Bull RB10,  
 1:41,379 min (= 195,768 km/h)

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

**Ergebnis 2014:** 1. Hamilton, Mercedes  
 2. Rosberg, Mercedes; 3. Ricciardo, Red Bull;  
 4. Massa, Williams; 5. Bottas, Williams;  
 6. Alonso, Ferrari; 7. Vettel, Red Bull;  
 8. Magnussen, McLaren; 9. Maldonado, Lotus;  
 10. Vergne, Toro Rosso

**Boxenstopp-Strategie der Sieger 2014:**  
 1. Stopp: Rd. 16 (von Weich auf Medium);  
 2. Stopp: Rd. 33 (von Medium auf Medium)

**Die meisten Siege:** Hamilton 2



Steht nach McLaren-Rauswurf vor dem Nichts: Kevin Magnussen

## NACHRICHTEN

### Race of Champions erstmals live im ZDF

**RoC** Am Wochenende des 20./21. November findet im Londoner Olympiastadion das Race of Champions statt. Mit dabei sind aus deutscher Sicht auch Sebastian Vettel und Nico Hülkenberg. Übertragen werden die Rennen live im ZDF. Am Freitag (ab 20.50 Uhr) präsentiert ZDFInfo den Nationencup, den Vettel (mit Schumacher) von 2007 bis 2012 sechsmal hintereinander gewann. Am Samstag (ab 15.30 Uhr) überträgt derselbe Kanal dann das «Race of Champions», in dem der Champion der Champions ermittelt wird. Der Titelverteidiger aus dem Vorjahr, David Coulthard, ist ebenfalls am Start. ♦ AW

## KOMPAKT

**Kalender** Der kürzlich veröffentlichte WM-Kalender 2016 umfasst 21 Rennen. Und das obwohl laut sportlichem Reglement nur 20 erlaubt sind. Wie das geht? Ganz einfach: Bernie Ecclestone hat mit jedem Team einen einzelnen Vertrag. Gibt es mehr als 20 Rennen, fließt auch mehr Kohle.

**Sauber** Testpilot Raffaele Marciello wird am Wochenende beim GP der USA zu seinem vierten Freitagseinsatz kommen. Der Italiener ersetzt Felipe Nasr (BR).

**Haas** Die Bekanntgabe des zweiten Fahrers bei Haas F1 (neben Romain Grosjean) steht kurz bevor. Angeblich gebe es mit Esteban Gutiérrez nur noch vertragliche Details zu klären. ♦ CE



Lewis Hamilton

	TOTAL	15.3.	15.3.	29.3.	12.4.	19.4.	10.5.	24.5.	7.6.	21.6.	5.7.	26.7.	23.8.	6.9.	20.9.	27.9.	11.10.	25.10.	1.11.	15.11.	29.11.
		Melbourne/AUS	Sepang/MAL	Shanghai/CHN	Sakhir/BRN	Barcelona/ESP	Monte Carlo/MC	Monza/ITA	Silverstone/GB	Hungaroring/H	Spa/BEL	Monza/ITA	Singapur/SGP	Suzuka/JPN	Sotschi/RUS	Austin/USA	Mexico City/MEX	São Paulo/BRA	Abu Dhabi/UAE		
1. Lewis Hamilton (GB)	302	25	18	25	25	18	15	25	18	25	8	25	25	-	18	25	15	18			
2. Sebastian Vettel (D)	236	15	25	15	10	15	18	10	12	15	25	-	18	25	15	18					
3. Nico Rosberg (D)	229	18	15	18	15	25	25	18	25	18	4	18	-	12	18	-					
4. Kimi Räikkönen (FIN)	123	-	12	12	18	10	8	12	-	4	-	6	10	15	12	4					
5. Valtteri Bottas (FIN)	111	-	10	8	12	12	-	15	10	10	-	2	12	10	10	-					
6. Felipe Massa (BR)	109	12	8	10	1	8	-	8	15	12	-	8	15	-	-	12					
7. Daniil Kvyat (RUS)	76	-	2	-	2	1	12	2	-	8	18	12	1	8	-	10					
8. Daniel Ricciardo (AUS)	73	8	1	2	8	6	10	-	1	-	15	-	4	18	-	-					
9. Sergio Pérez (MEX)	54	1	-	-	4	-	6	-	2	2	-	10	8	6	-	15					
10. Romain Grosjean (F)	44	-	-	6	6	4	-	1	-	-	6	15	-	-	6	-					
11. Nico Hülkenberg (D)	38	6	-	-	-	-	-	4	8	6	-	-	6	-	8	-					
12. Max Verstappen (NL)	33	-	6	-	-	-	-	4	-	12	4	-	4	2	1	-					
13. Felipe Nasr (BR)	25	10	-	4	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	8					
14. Pastor Maldonado (VY)	22	-	-	-	-	-	-	6	6	-	-	-	-	-	4	6					
15. Carlos Sainz jr. (E)	12	2	4	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	2	1	-					
16. Fernando Alonso (E)	11	-	-	-	-	-	-	-	1	10	-	-	-	-	-	-					
17. Marcus Ericsson (S)	9	4	-	1	-	-	-	-	-	1	1	2	-	-	-	-					
18. Jenson Button (GB)	8	-	-	-	-	-	4	-	-	2	-	-	-	-	2	-					
19. Roberto Merhi (E)	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
20. Will Stevens (GB)	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
21. Alexander Rossi (USA)	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
Kevin Magnussen (DK)	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
WM-STAND KONSTRUKTEURE																					
1. Mercedes AMG Petronas F1 Team*	531	43	33	43	40	43	40	43	43	43	12	43	25	12	43	25					
2. Scuderia Ferrari	359	15	37	27	28	25	26	22	12	19	25	6	28	40	27	22					
3. Williams Martini Racing	220	12	18	18	13	20	-	23	25	22	-	10	27	10	10	12					
4. Infiniti Red Bull Racing	149	8	3	2	10	7	22	2	1	8	33	12	5	26	-	10					
5. Sahara Force India F1 Team	92	7	-	-	4	-	6	4	10	8	-	10	14	6	8	15					
6. Lotus F1 Team	66	-	-	6	6	4	-	7	6	-	6	15	-	10	6						
7. Scuderia Toro Rosso	45	2	10	-	-	2	1	-	4	-	12	4	-	6	3	1					
8. Sauber F1 Team	34	14	-	5	-	2	-	-	-	1	1	2	1	-	8						
9. McLaren Honda	19	-	-	-	-	4	-	-	1	12	-	-	-	-	2						
10. Manor Grand Prix Racing	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						

\* Weltmeister

## Renault 3.5 Jerez

# Rekord im letzten Rennen

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Der Brite Oliver Rowland stand bereits vor dem Finale in Jerez als Meister fest. Das hielt ihn aber nicht davon ab, nochmals zuzuschlagen. Mit dem achten Saisonsieg stellte er im letzten Rennen der Renault 3.5 einen neuen Rekord auf.**

Das war's mit der Renault 3.5. In Jerez fiel der letzte Vorhang. Die seit 2005 von den Franzosen geführte Serie wird es 2016 nur noch in privater Form geben. Promoter RPM wird dann das Sagen haben. Renault hat den Ausstieg schon vor Wochen bekannt gegeben. Das eingesparte Geld soll in das werkseitige Formel-1-Projekt gesteckt werden.

Noch ist nicht ganz klar, ob alle Teams dem alten und neuen Promoter die Stange halten. Bis auf Dams haben alle anderen angedeutet, dass sie bleiben werden. Und es gibt sogar zwei Neusteiger: Das ehemalige Meisterteam Comtec (2006 mit Alx Danielsson) wird bei den Tests, die im Anschluss an das Finale diese Woche stattfinden, offiziell zurückkehren. Und auch Amato Ferrari (AF Corse) hat unlängst bestätigt, dass er als «Spirit of Race» in der «neuen 3.5» einsteigen will. «Das sind gute Nachrichten», meint RPM-Chef Jaime Alguersuari sr., Vater des gleichnamigen Ex-F1-Piloten.

Auch in Sachen Kalender hat RPM in Jerez einen ersten Ent-

wurf präsentieren können (siehe Nachrichten). Wieder stehen neun Rennwochenenden an. Nicht mehr dabei sind die Rennen in Monaco, am Nürburgring und in Le Mans. Dafür sollen Le Castellet, Monza und Barcelona einspringen. Sechs der neun Events werden mit der GT Open zusammengelegt. Der Rest verteilt sich auf einen Single-Event (Auftritt in Aragon) sowie Gastauftritte bei der WTCC und der Blancpain GT Series.

## Premiere für McLaren-Youngster

Zum Abschied der 3.5 in Jerez gab es noch einen Rekord. Der bereits als Meister festgestandene Oliver Rowland sicherte sich im ersten Durchgang den achten Saisonsieg. Der bisherige Rekordhalter ist der aktuelle Toro-Rosso-Pilot Carlos Sainz jr. Er gewann 2015 sieben Rennen. Rowland profitierte beim verregneten Finale allerdings vom Pech von Tom Dillmann. Der Elsässer war von der Pole in Führung gegangen, zog sich aber in Runde 10 einen Plattfuß zu und fiel in der Folge aus.

Im zweiten Rennen leistete sich Rowland einen Fehler. In der Ferrari-Kurve geriet er in den Dreck und musste mit McLaren-Youngster Nyck de Vries, Egor Orudzhev und Matthieu Vaxivière gleich drei Konkurrenten ziehen lassen. Zwei davon holte er wieder ein, an De Vries biss er sich die Zähne aus. Dieser sicherte sich so seinen ersten Saisonsieg und den Titel des besten Rookies. ♦



Klassenfoto zum Abschied: Alle Worldseries-Piloten in Reih und Glied beim Saisonfinale in Jerez



Rekordsieger Oliver Rowland

## FORMEL RENAULT 3.5 / Resultate

Jerez/E, 4,428 km, 1. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 23 Rdn.; 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet; 2. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 24 Rdn.; 19 gestartet und 14 gew.; Wetter: bewölkt/nass.

1. Lauf: 1. Oliver Rowland (GB/Fortec) in 43:14,735 min (= 141,3 km/h); 2. Egor Orudzhev (RUS/Arden) +10,879; 3. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) +13,428; 4. Nyck de Vries (NL/Dams) +16,481; 5. Tio Ellinas (CY/Strakka) +26,020; 6. Jazeman Jaafar (MAL/Fortec) +43,150; 7. Nicholas Latifi (CAN/Arden) +48,729; 8. André Negrão (BR/Draco) +52,543; 9. Roy Nissany (ISR/Tech1) +56,522; 10. Yu Kanamura (J/Pons) +58,066. – Ferner: 17. Marlon Stockinger (RP/Lotus) +1 Rde.

2. Lauf: 1. Nyck de Vries (NL/Dams) in 41:36,996 min (= 153,2 km/h); 2. Oliver Rowland (GB/Fortec) +2,509; 3. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) +2,584; 4. Tio Ellinas (CY/Strakka) +4,084; 5. Gustav Malja (S/Strakka) +13,411; 6. Tom Dillmann (F/Jagonya Ayam with Carlin) +14,197; 7. Egor Orudzhev (RUS/Arden) +14,646; 8. Jazeman Jaafar (MAL/Fortec) +15,024; 9. Sean Gelael (IND/Jagonya Ayam with Carlin) +15,650; 10. Nicholas Latifi (CAN/Arden) +16,553. – Ferner: 14. Marlon Stockinger (RP/Lotus) +26,844

Endstand nach 17 Läufen: 1. Rowland 307 Punkte; 2. Vaxivière 234; 3. De Vries 160; 4. Ellinas 135; 5. Orudzhev 133; 6. Stoneman 130; 7. Dillmann 122; 8. Jaafar 118; 9. Malja 79; 10. Fantin 61. – Ferner: 17. Stockinger 14; 22. Binder 4; Teams: 1. Fortec 425; 2. Dams 290; 3. Lotus 274; 4. Strakka 214; 5. Arden 188; 6. Jagonya Ayam 129; 7. Tech1 69; 8. Draco 66; 9. Pons 42; 10. AVF 20  
Internet: www.worldseriesbyrenault.fr/de

## Renault Eurocup 2.0 Jerez

# Aitken fängt Schweizer Duo noch ab

**Zwei Schweizer lagen vor dem Eurocup-Finale in Jerez in Führung. Doch am Ende jubelte ein Engländer.**

Mit 163 Zählern lagen Louis Delétraz und Kevin Jörg vor dem großen Finale des 2-Liter-Cups im andalusischen Jerez punktgleich in Führung. Die Chancen, dass einer der beiden Schweizer den Titel nach Hause fährt, standen gut. Doch am Ende schauten beide in die Röhre. Verfolger Jack Aitken erwischte ein beinahe perfektes Wochenende und lag schon am Samstag nach zwei von drei Finalläufen in Führung.

Aitken legte den Grundstein zum zweiten 2-Liter-Titel innerhalb von sieben Tagen mit seinen beiden Pole-Positions. Außerdem half ihm das Wetter. Alle Läufe fanden im Nassen statt. Da

hat bekanntlich derjenige die besten Karten, der vorneweg fahren kann. Und Aitken nutzte das zweimal kaltschnäuzig aus.

Nach dem ersten Durchgang sah es für Jörg noch gut aus. Mit P2 (hinter Aitken) lag der Kauf-

mann-Pilot mit dem Briten gleichauf. Doch in Durchgang 2 kam Jörg nicht über P4 hinaus, sodass Koiranen-Pilot Aitken vor dem Schlusslauf 13 Punkte vor dem Eidgenossen lag. Dieser setzte am Sonntag alles auf eine

Karte und ging als Einziger auf profilierten-Reifen ins Rennen – in der Hoffnung, der Regen würde stärker werden. Doch Jörgs Rechnung ging nicht auf. Bei anstrocknender Bahn wurde er ans Ende des Feldes zurückgereicht.

Für Louis Delétraz war die Niederlage noch bitterer. Der Genfer lag die ganze Saison über in Führung. Doch die Ränge 4, 5 und 6 reichten nicht aus, um Aitken am Titelgewinn zu hindern. «Natürlich war etwas Glück dabei», sagte der Brite im Siegestaumel. «Bei Regenrennen kann schließlich immer etwas passieren.»

Einen Vorteil hatte Aitken. Beim Finale der Renault Alps vor zehn Tagen am selben Ort regnete es ebenfalls. «Und diese eine verregnete Session hat uns möglicherweise geholfen, dass wir von Anfang beim Set-up richtig lagen», so der neue Meister.

Einen kleinen Trost gab es für die Schweizer Kaufmann-Piloten Jörg/Delétraz dennoch: Den Sieg in der Teamwertung konnte ihnen weder Aitken noch der Regen wegnehmen. ♦ CE



Siege in der Alps und nun auch im Eurocup: Der Brite Jack Aitken



Kevin Jörg: Titel verloren

**Formel-3-EM Hockenheim**

# Ende der Prema-Serie

Von ANNETTE LAQUA

Die wichtigsten Entscheidungen in der Formel-3-Europameisterschaft waren schon vor dem Finale gefallen – Felix Rosenqvist sicherte sich den Titel, das Prema Powerteam die Lorbeeren des besten Teams und Charles Leclerc den Pokal des besten Rookies. In Hockenheim waren am vergangenen Wochenende nur noch die zweiten Plätze einer jeden Wertung offen.

In der Fahrerwertung waren noch Antonio Giovinazzi, Charles Leclerc und Jake Dennis im Rennen um P2. Letztendlich sorgte sein Sieg im zweiten Lauf für die Entscheidung zugunsten des Italieners. «In dieser so starken Meisterschaft freue ich mich auch über den zweiten Rang», strahlte der Schützling des Teams Jagonya Ayam with Carlin. Seiner Mannschaft sicherte er mit den 25 Punkten für seinen sechsten Saisonserfolg in der F3-EM zudem P2 in der Teamwertung und bewies ganz nebenbei, dass das Prema Powerteam doch noch schlagbar ist.

Seit Portimão Anfang September haben die Prema-Jungs bis zum Giovinazzi-Final-Erfolg alle Rennen gewonnen. Und nicht selten war die Siegerehrung eine reine Prema-Veranstaltung. Das sorgte nicht nur für Applaus, sondern auch für Kritik. «Man sollte in Zukunft auf jeden Fall unterbinden, dass



Beendete im Badischen die Prema-Serie: Lauf-2-Sieger Giovinazzi

Teams die Test-Restriktionen umgehen, indem sie mit F3-ähnlichen Autos kurz vor einem Rennen auf der betreffenden Strecke testen gehen», gibt nicht nur Teamchef Frits van Amersfoort zu bedenken. Besonders Prema wird nachgesagt, diese – bisher nicht illegale – Möglichkeit immer wieder zu nutzen.

### Erster Sieg für Lance Stroll

Beim Finale in Hockenheim unterstützte sich das Prema-Quartett auch auf der Strecke nach Kräften – statt Nick Cassidy, der zeitgleich die japanische F3-Meisterschaft gewann, bewegte Maxi Günther den Renner mit der Nummer 24. So sagte Felix Rosenqvist schon

vorher: «Mein Hauptziel beim Finale ist, meinen Teamkollegen zu helfen.» Lance Stroll und Jake Dennis profitierten in Lauf 1 vom zahmen Schweden, der den Speed für den Sieg hatte, aber freiwillig darauf verzichtete. Stroll sagte «Danke» und feierte seinen ersten Triumph in der Formel 3. Der Kanadier, der Mitte der Saison als größtes Crash-Kid der Formel-3-EM galt und auch einige wilde Unfälle hatte, hat eine erstaunliche Lernkurve hingelegt und an den letzten drei Rennwochenenden fast die Hälfte seiner Gesamtpunktzahl geholt. «Er hat seine Lektion gelernt», lobte der geschlagene Teamkollege Jake Dennis den 16-Jährigen, der sich

artig für dieses Kompliment bedankte.

Stroll war bis zum Schluss noch im Rennen um den zweiten Platz der Rookie-Wertung, doch er musste sich letztendlich hinter George Russell und dem schon vorher als bester Rookie feststehenden Charles Leclerc auf P3 einreihen. Der Ferrari-Junior konnte es verschmerzen, war sein Ziel doch sowieso ein anderes: «Ich hatte mir vor der Saison vorgenommen, die Top 5 der Fahrerwertung zu erreichen. Das habe ich geschafft und bin deshalb auch happy.»

Beste Deutscher in der Endabrechnung war Maxi Günther. Der 18-Jährige beendete seine erste EM-Saison auf Position 8. Für das Saisonfinale dockte er bei Prema an und freute sich über die Plätze 4, 4 und 6. «Es war ein gutes Wochenende, und ich habe es genossen, beim besten Team der F3-EM zu fahren», so Günther.

Eher am hinteren Ende des Feldes erlebte Marvin Dienst sein erstes Formel-3-Wochenende. Der Formel-4-Champion debütierte im russischen Team ArtLine. «Es gibt sicher beim zweiten Einsatz mit ihrer Chassis-Eigenkonstruktion P315 noch viel zu tun, aber das wusste ich schon vorher», gab sich Dienst entspannt. Trotzdem machte Marvin einen guten Job, hatte im Vergleich mit dem erfahrenen Teamkollegen Harald Schlegelmilch sogar mehrfach die Nase vorn: «In Anbetracht der Umstände war das Wochenende gar nicht so schlecht.» ♦

### FORMEL-3-EM / Resultate

Hockenheimring/D; 4.574 km; Wetter/Piste: Sa/So; bewölkt/trocken.

**1. Lauf (22 Runden = 100,628 km, 33 Fahrer gestartet, 30 gewertet)**  
 1. Lance Stroll (CDN/Prema) in 35:48,561 min (= 168,606 km/h); 2. Jake Dennis (GB/Prema) +0,898; 3. Felix Rosenqvist (S/Prema) +1,574; 4. Maximilian Günther (D/Prema) +3,784; 5. Alexander Sims (GB/HightechGP) +6,192; 6. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam) +7,267. – Ferner: 9. Markus Pommer (D/Motopark) +11,929; 22. Nicolas Pohler (D/Double R) +50,873; 27. Marvin Dienst (D/ArtLine) +1:05,952

**2. Lauf (21 Runden = 96,054 km, 32 Fahrer gestartet, 29 gewertet)**  
 1. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam) in 35:33,967 min (= 162,043 km/h); 2. Jake Dennis (GB/Prema) +1,863; 3. Felix Rosenqvist (S/Prema) +3,762; 4. Maximilian Günther (D/Prema) +5,281; 5. Mikkel Jensen (DK/Mücke) +8,765; 6. Lance Stroll (CDN/Prema) +9,755. – Ferner: 9. Markus Pommer (D/Motopark) +17,437; 24. Nicolas Pohler (D/Double R) +49,782; 25. Marvin Dienst (D/ArtLine) +50,845

**3. Lauf (18 Runden = 82,332 km, 33 Fahrer gestartet, 24 gewertet)**  
 1. Felix Rosenqvist (S/Prema) in 35:27,859 min (= 139,293 km/h); 2. Alexander Albon (T/Signature) +0,511; 3. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya) +0,862; 4. Alexander Sims (GB/HightechGP) +1,050; 5. Callum Iott (GB/Carlin) +2,019; 6. Maximilian Günther (D/Prema) +2,615. – Ferner: 15. Nicolas Pohler (D/Double R) +11,549; 22. Markus Pommer (D/Motopark) +20,579; out: Marvin Dienst (D/ArtLine)

**Endstand nach 33 Läufen:** 1. Rosenqvist 508 Punkte; 2. Giovinazzi 412,5; 3. Dennis 377; 4. Leclerc 363,5; 5. Stroll 231; 6. Russell 203; 7. Albon 187; 8. Günther 152; 9. Jensen 117,5; 10. Pommer 116,5; 11. Ferrucci 91; 12. Iott 65,5; 13. Menezes 65; 14. Sette Câmara 57,5; 15. Maisano 53; 16. Cassidy 43. – Ferner: 25. Schiller 2. – Teams: 1. Prema 912; 2. Jagonya Ayam 532,5; 3. Van Amersfoort 464,5; 4. Carlin 362,5; 5. Mücke 326; 6. Signature 278; 7. Motopark 196,5; 8. Fortec 54; 9. West Tec 51,5; 10. Double R 3; 11. Hitech 1

Internet: www.fiaf3europe.com



Debüt unter erschwerten Umständen: F4-Meister Marvin Dienst



Erster Sieg: Lance Stroll (Mitte) neben Meister Felix Rosenqvist (r.)

## NACHRICHTEN

### Auch ohne Renault neun Rennweekends

**Renault 3.5** Der provisorische Kalender der Nachfolgeserie der Renault 3.5 steht (siehe auch Artikel linke Seite). Die Termine im Überblick: 17.4., Aragon (E); 24.4. Budapest (H); 22.5. Spa-Francorchamps (B); 26.6. Le Castellet (F); 24.7. Silverstone (GB); 11.9. Spielberg (A); 2.10. Monza (I); 30.10. Barcelona (E); 6.11. Jerez de la Frontera (E).

### André Lotterer siegt souverän in Sugo

**Super Formula** Vier Rennen war André Lotterer sieglos. In Sugo klappte es wieder. Der Audi-Werkspilot gewann den sechsten Lauf zur Super Formula (ehemals Nippon) und rückte in der Gesamtwertung auf den dritten Platz vor. Es führt weiter der Japaner Hiroaki Ishiura vor Ex-Formel-1-Pilot und Lotterer-Teamkollege Kazuki Nakajima.

### Dams und Virtuosi statt Carlin und Status

**GP3** Renault-3.5-Aussteiger Dams wird sich ab der kommenden Saison in der GP3 engagieren. Die Franzosen sind damit einer von zwei neuen Rennställen. Der andere, Virtuosi, hat seine Teilnahme bereits früher bestätigt. Nicht mehr dabei sind 2016: Carlin und Status.

### Mehr Zeit für Rennen in der Schweiz

**Formel E** Die Veranstalter für ein mögliches Formel-E-Rennen in der Schweiz bekommen mehr Zeit. Ursprünglich hieß es, die Stadt Lugano müsse bis Ende September die nötige Finanzierung zusammenkriegen. Nun hat man ihnen bis Ende November Aufschub gewährt.

### Rennen in Hongkong für Saison Nr. 3

**Formel E** Die Elektroformel, die am Samstag in ihre zweite Saison startet (siehe Seite 10), hat einen neuen Austragungsort: Hongkong. Der Termin für das Rennen in der ehemaligen britischen Kolonie steht mit dem 9. Oktober 2016 auch schon fest. Hongkong hatte damit geliebäugelt, bereits in der zweiten Saison ein Rennen austragen zu können. Doch der noch freie Termin vom 12. März kam nicht infrage. ♦ CE

SCHAEFFLER

LUK

INA  
A

FAG

PRÄSENTIERT

AUS FAHRERSICHT



Von  
**Daniel Abt**  
Formel E

Herzlich willkommen, liebe Leser von MOTORSPORT aktuell, zu meiner Kolumne für die Formel-E-Saison 2015/2016. Wie schon in der Premierenausgabe der Elektro-Rennserie werde ich an dieser Stelle meine Eindrücke aus der Serie schildern.

Auf die neue Saison, die am Wochenende in Peking startet, freue ich mich ganz besonders. Denn nachdem wir bislang Einheitstechnik verwendet haben, dürfen wir jetzt eigenes technisches Know-how einbringen, um die Fahrzeuge weiterzuentwickeln. Das betrifft neben der Hinterachse auch – viel wichtiger – den Antriebsstrang, den die Experten von Schaeffler für uns entwickelt haben. Zwar ist die Motorleistung immer noch begrenzt, im Qualifying auf 200 und im Rennen neu auf 170 kW (vorher 150 kW), trotzdem ist der neue Motor ein großer Fortschritt. Denn über das Drehmoment, die Effizienz und auch das Ge-

wicht ist doch ein deutlicher Performance-Sprung spürbar. Auch das Getriebe ist leichter, da wir jetzt nicht mehr mit fünf, sondern nur noch mit drei Gängen fahren. Auch die Balance hat sich durch die Weiterentwicklung verbessert. Beim Test in Donington waren wir mit unserem neuen Abt Schaeffler FE01, wie unser Auto heißt, eine Sekunde schneller als mit unserem letztjährigen.

Klar ist, dass wir als Team Abt Schaeffler Audi Sport damit vorne mitfahren wollen und sicher auch nicht so schlecht aufgestellt sind. Für mich persönlich steht vor allem eine bessere Rennperformance im Vordergrund. In der letzten Saison war die Pace absolut vorhanden, aber das Glück und die Konstanz nicht immer so, wie ich es mir vorgestellt hätte. Dabei ist es wichtig, immer so gut wie möglich zu punkten, um am Ende auch in der Meisterschaft mitreden zu können. Ich hoffe, Sie drücken mir dafür die Daumen!



Auf in die neue Saison: Daniel in seinem Abt Schaeffler FE01

## SCHAEFFLER-NEWS

Rund zwei Wochen vor dem Start der FIA-Formel-E-Saison in Peking schloss Schaeffler seinen Börsengang erfolgreich ab. Der offizielle Technologiepartner des Teams «Abt Schaeffler Audi Sport» setzte mit diesem Schritt seinen Wachstumskurs fort. Erstnotiz der Aktie an der Frankfurter Börse war am 9. Oktober zum Ausgabepreis von 12,50 Euro pro Aktie.

## Formel E

# Auftakt in Peking mit einigen Fragezeichen

Von CHRISTIAN  
EICHENBERGER

Die Zeit der Einheitstechnik ist vorbei. Beim Saisonauftakt in Peking wird sich zeigen, welches Team im Sommer seine Hausaufgaben am besten gelöst hat.

Am Samstag fällt in Peking der Startschuss zur zweiten Formel-E-Saison. Aus deutschsprachiger Sicht liegt der Fokus ganz klar auf dem Team Abt Schaeffler Audi Sport, das wie in der Premierensaison mit Lucas di Grassi und Daniel Abt (s. Kolumne) an den Start geht. Doch nicht nur Abt zieht das Interesse auf sich. Mit Nick Heidfeld (wechselte von Venturi zu Mahindra) und Simona de Silvestro (nach Teileinsätzen jetzt fix bei Amlin/Andretti) sind zwei weitere deutschsprachige Piloten gesetzt. Im Falle von De Silvestro und ihrem Team sollte man allerdings nicht zu hohe Erwartungen haben. Der fusionierte Rennstall von Amlin und Andretti vermochte bei den offiziellen Testfahrten in Donington nicht zu überzeugen.

Neu im Fahrerfeld ist auch Ex-F1-Weltmeister Jacques Villeneuve. Er übernahm das Auto von Heidfeld bei Venturi. Und die bis vor Kurzem noch freien Cockpits beim Team Aguri gingen an Neuling Nathanaël Berthon aus Frankreich und DTM-Pilot António Félix da Costa. Damit es zu weniger Fahrerwechseln kommt als in der ersten Saison, haben die Formel-E-Macher für das zweite Jahr neue Regeln eingeführt: So dürfen pro Auto nur noch zwei Fahrerwechsel vorgenommen werden. Außerdem müssen die letzten drei Rennen mit derselben Paarung bestritten werden.

## Live auf Eurosport

Die größte Spannung geht in der zweiten Saison aber nicht von den Fahrern, sondern von der Technik aus. Die Teams (mit Ausnahme von Aguri, das mit dem ursprünglichen Paket antritt) setzen in der zweiten Saison ihre eigenen Antriebs-einheiten ein. Bei den Tests haben neben Abt vor allem e.dams-Renault sowie das vom DS-Citroën-Konzern unterstützte Team Virgin überzeugt.

Zu sehen ist Lauf 1 in Peking am Samstagmorgen ab 10 Uhr auf Eurosport (siehe TV-Programm auf S. 39) oder auf ITV4 im englischen Originalton. ♦

Audi Sport  
ABT Formula-E Team



Di Grassi



Abt

Amlin  
ANDRETTI  
FORMULA-E TEAM



De Silvestro



Frijns



D'Ambrosio



Duval

Virgin  
RACING  
FORMULA-E TEAM



Bird



Vergne

e.dams  
RENAULT



Prost



Buemi

Mahindra  
RACING



Senna



Heidfeld

蔚来汽车  
NEXTEV  
TCR Formula-e Team



Piquet



Turvey

Team  
Aguri



Da Costa



Berthon

TRULLI



Liuzzi



Duran

VENTURI  
FORMULA-E TEAM



Sarrazin



Villeneuve

**Langstrecken-WM**

# Spannende Titelduelle

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Nach dem Lauf in Fuji hat Porsche auch die Führung in der Fahrerwertung übernommen. Hat Audi das Zeug, zurückzuschlagen?**

Das erste Asien-Rennen der Saison brachte den erhofften Sieg-Hattrick für Timo Bernhard, Mark Webber und Brendon Hartley (Porsche), die damit wie bei den Läufen am Nürburgring und in Austin auch auf der ehemaligen FI-Strecke triumphierten. Gleichzeitig landeten die bisherigen Tabellenleader, das Audi-Trio André Lotterer/Marcel Fässler/Benoît Tréluyer auf P3. Dank Extra-Punkt für die Pole sind jetzt die Porsche-Mannen mit einem Punkt in der Tabelle vorn.



Umgedrehtes Bild: Im Fuji-Regen fuhr Audi vor allem am Anfang vor der Porsche-Konkurrenz



Gibt nicht auf: Benoît Tréluyer



Im LMP2-Kampf: KCMG-Oreca

**Auch der LMP2-Kampf tobt**

Fuji hat aber gezeigt: Audi hat noch einmal einen großen Sprung gemacht. Im Rennen führte man zeitweise aus eigener Kraft, fuhr auch im Trocknen die schnellste Rennrunde. Einzig eine zu aggressive Reifenstrategie ließ die Audianer ins Hintertreffen geraten. Und das auf einem Kurs, der keine Paradedstrecke für den R18

e-tron quattro war, sondern eher dem Porsche 919 Hybrid entgegenkam.

Die Hoffnung für Shanghai im Audi-Lager: Die Stärke, die man auf dieser Strecke in der Vergangenheit zeigte, nutzen – und möglichst direkt die WM-Führung zurückerobern. «Es ist immer noch alles drin», schickte Tréluyer im Nachgang zur Fuji-Runde eine Kampfansage nach Weissach.

Auch der LMP2-Titel ist härter umkämpft denn je. Ebenfalls in Fuji gab es einen Wechsel an der Tabellenspitze, der auch eine Woche nach dem Rennen noch heiß diskutiert wird: Das Schwesterauto des Fuji-Klassensiegers und neuen Leaders von G-Drive Racing hatte die bisherigen Spitzenreiter von KCMG kurz vor Rennende im Kampf um P2 von der Strecke geschoben. Erst nach Vorlage

von Telemetriedaten wurde das zuerst für schuldig befundene KCMG-Team freigesprochen. Ein endgültiges Urteil steht jedoch noch aus. Doch egal, wie dieses lauten wird: Die mindestens 15 verlorenen Titelkampfpunkte bekommt die unter Hongkong-Flagge startende Truppe rund um Teamchef Erich Kolb nicht zurück.

Eine gute Nachricht für deutsche WEC-Fans kam vergange-

ne Woche aus der Eifel. Während die zweite Auflage eines Laufs zur Langstrecken-WM am Nürburgring längst im Kalender für die kommende Saison steht (22.–24. Juli 2016), wurde nun auch verkündet, dass die Eintrittspreise unverändert bleiben werden. Das Wochenendticket kostet also weiterhin 35 Euro und kann bereits jetzt im Vorverkauf erworben werden. ♦

**European Le Mans Series Estoril**

# Thiriet siegt, Greaves Meister

**Beim Sieg des Thiriet-Oreca (Thiriet/Badey/Lapierre) reichte dem Greaves-Trio Hirsch/Wirdheim/Lancaster Platz 2 zum Titel. Klassensieg beim letzten Automobilrennen für Marc VDS.**

Im Schlussturn aber geigte Nissan-Werksfahrer Harry Tincknell nochmals richtig auf, knallte auf der immer trockeneren Strecke eine Rekordrunde nach der anderen hin – um am Ende Vierter zu werden.

Es war eine denkbar knappe Titel-Entscheidung in der LMP2-Topklasse. Nur vier Punkte trennten am Ende die ersten drei Teams in der Tabelle. Doch der Reihe nach.

Im Qualifying sicherten sich einmal mehr die Tabellenführer des Jota-Teams die Pole-Position. Startfahrer Filipe Albuquerque machte in seinem Start-Stint auch alles richtig und übergab den Zytec-Nissan in Führung liegend an Teambesitzer Simon Dolan. Der Amateur auf dem Auto wurde kurz vor Rennhalbezeit von einem heftigen Regenschauer auf dem falschen Fuß erwischt, rutschte ins Kiesbett und musste geborgen werden. Statt Führung nun anderthalb Minuten Rückstand.

**Marc VDS feiert Abschiedssieg**

Souveräne Sieger waren am Ende Ludovic Badey und Pierre Thiriet, die sich für das Finale mit Nicolas Lapierre verstärkt hatten. Ebenso souveräne Meister mit Platz 2 wurden jedoch der Schweizer Gary Hirsch, Björn Wirdheim und Jon Lancaster. Deren geerbter Sieg beim vorletzten Rennen in Le Castellet sollte sich nun als besonders wertvoll herausstellen, denn mit 93 Punkten haben sie gerade einmal zwei Punkte mehr als die Thiriet-Fahrer und vier mehr als Jota.

In der GTE-Klasse wurde der Titelkampf für die Leader Mikkel Mac, Johnny Laursen und Andrea Rizzoli (Ferrari) noch einmal enger als gedacht. In den

trickreichen Konditionen reichte P5 am Ende dennoch.

Um ebenfalls nur vier Punkte geschlagen geben mussten sich Andy Priaulx, Jesse Krohn und Henry Hassid, die ihrem Team Marc VDS Racing im letzten Autorennen noch einen Abschiedssieg ermöglichten – gleichzeitig der erste des BMW Z4 GTE in Europa.

Auch in der GTC-Klasse durfte ein BMW-Trio jubeln: Platz 2 reichte für Ex-GT-Masters-Meister Dino Lunardi, Eric Dermont und Franck Perera, um mit dem BMW Z4 GT3 den Titel einzuheimen. Über den Finalsieg durften sich aber Giorgio Roda, Ilya Melnikov und Marco Cioci freuen.

Beim Europa-Renndebüt des Ligier JS P2 fuhr das Trio Trouillet/Findlay/Accary auf Platz 2 der LMP3-Kategorie. Sieger dort wurden Gaetan Palletou und Michael Simpson. Als LMP3-Meister standen Chris Hoy und Charlie Robertson schon vorab fest. ♦ MBR



Final-Sieger: Thiriet-Oreca



Abschiedstriumph: Marc VDS

**EUROPEAN LE MANS SERIES / Resultate**

Estoril/P: 4.360 km; Rennen über 4 Stunden; 5. von 5 Läufen zur ELMS; 31 Autos gestartet; Wetter/Piste: wechselhaft.

1. Thiriet/Badey/Lapierre (Oreca 05-Nissan) 137 Runden; 2. Hirsch/Wirdheim/Lancaster (Gibson 0155-Nissan) +1:15,677 min.; 3. Aleshin/Ladygin/Shaytar (BR01-Nissan) +1:36,090 min.; 4. Dolan/Albuquerque/Tincknell (Gibson 0155-Nissan) +1 Rd.; 5. Mediani/Markozov/Minassian (BR01-Nissan) +1 Rd.; 6. Jun Jin/de Bruijn (Oreca 03R-Nissan) +2 Rdn.; 7. Munemann/Winslow/Roda (Ligier JS P2-Nissan) +6 Rdn.; 8. Krohn/Jönsson/Pla (Ligier JS P2-Judd) +6 Rdn.; 9. Priaulx/Hassid/Krohn (BMW Z4 GTE) +8 Rdn. (1. GTE); 10. Howard/Adam/MacDowall (Aston Martin Vantage V8) +9 Rdn. (2. GTE); 11. Wainwright/Carroll/Keen (Porsche 911 RSR) +9 Rdn. (3. GTE); 12. Cameron/Griffith/Scott (Ferrari F458 Italia) +9 Rdn. (4. GTE); 13. Laursen/Mac/Rizzoli (Ferrari F458 Italia) +10 Rdn. (5. GTE); 14. Simpson/Paletou (Ginetta-Nissan) +10 Rdn. (1. LMP3); 15. Talkanitsa/Talka jr./Pier Guidi (Ferrari F458 Italia) +10 Rdn. (6. GTE); 16. Trouillet/Findlay/Accary (Ligier JS P3-Nissan) +11 Rdn. (2. LMP3); 17. Hoy/Robertson (Ginetta-Nissan) +12 Rdn. (3. LMP3); 18. Roda/Melnikov/Gioci (Ferrari F458 Italia GT3) +12 Rdn. (1. GTC); 19. Perera/Lunardi/Dermont (BMW Z4 GT3) +12 Rdn. (2. GTC)

Saisonaufakt 2016: 16. April, Silverstone/GB  
Internet: www.europeanlemansseries.com

## Tourenwagen-WM

# Das ist Volvos WM-Fahrplan

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Die sich lange andeutende Verkündung von Volvo, dass man in die Tourenwagen-WM (WTCC) einsteigt, wurde letzte Woche Realität. MSA erklärt, wie die Schweden den WM-Titel einfahren wollen.**

Vorbereitung ist alles. Das weiß niemand so gut wie die aktuellen WTCC-Platzhirsche von Citroën. Schon rund ein Jahr vor dem WM-Einstieg absolvierte man die ersten Testfahrten, um dann seit dem Debüt Anfang 2014 das gesamte Feld zu dominieren.

Einen ähnlichen Ansatz verfolgt Volvo, die im kommenden Jahr zwei S60 Polestar TC1 über das Einsatzteam Cyan Racing werksseitig an den Start bringen werden. Wie bekannt wurde, sind auch die Schweden bereits seit diesem Mai im Testbetrieb. Gegenüber «Touring Car Times» sagte Cyan-Racing-Chef Christian Dahl jedoch, dass eine Debütsaison wie bei Citroën kaum möglich sein wird. «Sie hatten den Luxus, einzusteigen, als neue Regeln in Kraft getreten sind», erklärt Dahl. «In der Vergangenheit hat sich ein Muster abgezeichnet, dass das erste Jahr eine Lernsaison ist, und man im zweiten Jahr auf Podiumsplätze oder Siege



Schon seit Mai im Testbetrieb: Der Volvo S60 Polestar TC1 beim Probelauf in Mantorp Park

fahren kann. 2018 werden wir voll auf den WM-Titel gehen.» Zurückhaltung sieht anders aus.

## 2018 mit bis zu acht Autos

Expansionspläne und eine Strategie, Privatteams mit einzubeziehen, gibt es bei den Neueinsteigern auch schon. Demnach könnte man bis zu vier Werksautos einsetzen und die gleiche Anzahl Privatautos dazu. Maximal acht S60 könnten also bis 2018 in der WM mitfahren.

«Wir möchten aber keine Autos als Geschäftsmodell verkaufen, das wäre zu teuer. Stattdessen möchten wir konkurrenzfähige Privatiers mit einbeziehen, die Volvo beim Siegen helfen, und ihnen den bestmöglichen technischen Support geben», legt Dahl die Strategie offen.

Bei so viel Weitsicht und Ernsthaftigkeit, die in dem Projekt steckt, ist auch WTCC-Chef François Ribeiro natürlich hellauf begeistert vom Neuling auf der WM-Bühne: «Volvo hat durchgehend versucht, in die WTCC zu kommen. Aber dann gab es einen Besitzerwechsel, Änderungen im Management und so weiter – immer neue Hindernisse also. Es ist großartig, dass nun endlich der Tag

gekommen ist, an dem Volvo zum Feld dazustößt.»

Ribeiro verrät auch, dass 2016 neben Volvo keine weiteren neuen Hersteller kommen werden, es gleichwohl aber zwei weitere Interessenten gibt. Ohne Namen zu nennen, meint er damit wohl vor allem Kia. Ob sich das bereits bestätigte Skoda-Interesse im Zuge des Abgas-Skandals im Volkswagen-Konzern (siehe S. 3) halten kann, ist jedoch mehr als zweifelhaft.

Also bleiben die Tatsachen. Und die sehen gar nicht schlecht aus. Mit Volvo, Honda, Citroën und Lada gibt es im

kommenden Jahr vier Werks-teams. Das war zuletzt 2009 so, als BMW, Seat, Chevrolet und Lada werksseitig antraten. Dazu kommen die privat aufgebauten RML Chevrolet Cruze.

## Fahrerfrage noch offen

Noch völlig unklar ist, wer bei den schwedischen Neulingen die beiden Cockpits besetzen wird. Laut Teamchef Christian Dahl sind sowohl die Polestar-Eigengewächse als auch erfahrene, aktuelle WTCC-Piloten realistische Optionen. Neben Robert Dahlgren, der 2011 schon die Evaluations-Saison für Polestar-Volvo absolvierte, sind auch die aktuellen STCC-Front-runner des Teams, Thed Björk und Fredrik Ekblom als Testfahrer in die Entwicklung involviert. Es ist sehr wahrscheinlich, dass zumindest einer von ihnen ein WTCC-Cockpit bekommt.

Bei den externen Kandidaten gibt es so einige, die sich für einen Drive im S60 anbieten würden. Norbert Michelisz oder Hugo Valente wären beispielsweise Kandidaten für ihren ersten Werksfahrervertrag. Rob Huff ist immer offen für Neues. Und womöglich folgt sogar einer der aktuellen Citroën-Werksfahrer, vor dem Hintergrund eines wahrscheinlichen werksseitigen Ausstiegs der Doppelwinkler zur Saison 2017, dem Ruf der Schweden. ♦

## TCR Open Day Mettet

# Premiere für TCR-Astra

**Im belgischen Mettet wurde nicht nur eine TCR-Benelux-Serie vorgestellt, sondern auch ein Eurocup angekündigt sowie der Opel Astra TCR gezeigt.**

Die Rennstrecke im Süden Belgiens war Schauplatz für die Präsentation der Benelux-TCR-Serie, die im kommenden Jahr in den drei Nachbarländern der Bundesrepublik den Produktionssport wiederbeleben

soll. «Es geht richtig aufwärts», freute sich Initiator Marcello Lotti. «Im kommenden Jahr fahren wir schon in 16 Ländern nach TCR-Regeln.» Der Italiener kündigte einen Eurocup an, für den jeweils eine Veranstaltung aus sechs europäischen Serien (Deutschland, Benelux, Italien, Spanien, Russland und Portugal) zählen wird. Die Benelux-Serie soll auf den Rennstrecken von Spa, Zolder und Mettet (Belgien), Assen und

Zandvoort (Niederlande) sowie Colmar (Luxemburg) fahren.

## TCR-Astra: Tests ab November

In Mettet wurde auch der Opel Astra nach TCR-Reglement, in nur zwölf Wochen von Kissling Motorsport aufgebaut, erstmals gezeigt. «Wir gehen noch in den Opel-Windkanal. Das Roll-out erfolgt Ende des Monats. Dann stehen ab November Testfahrten an», sagte Stefan Kissling.

Nach MSA-Informationen soll Ex-DTC-Fahrer Alexander Schula einen Großteil der Testarbeit übernehmen. «Wir rechnen damit, für die nächste Saison 30 Autos zu bauen, die aber nicht alle schon im Februar fertig sind», so Kissling. Auch in der VLN könnte zukünftig nach TCR-Reglement gefahren werden. «Viele Teams haben den Wunsch für eine entsprechende Klasse an uns herangetragen», erklärte VLN-Geschäftsführer Karl Mauer. ♦ RDB

## Porsche Supercup

# Wer gewinnt den US-Showdown?

**Am Wochenende geht mit dem Doppellauf im texanischen Austin die Saison zu Ende. Beste Chancen auf den Titel hat Carrera-Cup-Meister Philipp Eng (25).**

Der österreichische Tabellenführer, der in diesem Jahr zum zweiten Mal die Meisterschaft im nationalen Championat gewinnen konnte, steht dabei nicht nur unter besonderer Beobachtung der direkten Konkurrenz, sondern auch der Rennleitung. Weil er im Monza-qualifying zwei Mitstreiter blockierte, bekam er zwar «nur» eine Verwarnung, weil diese danach noch schnellere Zeiten fahren konnten. Sollte es in Austin jedoch ähnliche Situationen geben, stehen dadurch auch schneller Strafen auf dem Plan.

Titelchancen haben bei noch 40 zu vergebenden Meisterschaftszählern neben Leader Eng (137 Punkte) auch Christian Engelhart (120), Sven Müller (110), Michael Ammermüller (106) und Alex Riberas (102). Eng hat beim eng abgesteckten Punktesystem dabei alle Trümpfe in der Hand. Selbst wenn alle direkten Gegner um den Titel in beiden Rennen vor ihm landen, wäre er Meister – vorausgesetzt, er würde jeweils Fünfter. Dann hätte er noch mindestens einen Zähler Vorsprung und würde seinen ersten Supercup-Titel holen.

Übrigens: Da in diesem Jahr kein Ex-Meister des schnellen Markenpokals am Start steht, wäre es für die vier weiteren Titelaspiranten auch der jeweils erste Gewinn der Serie. ♦ MBR



Auch in Mettet vorgestellt: Opel Astra TCR für die Saison 2016

**Porsche Carrera Cup Hockenheim**

# Totaler Triumph

Im Porsche Carrera Cup ist die Farbe des Jahres Gelb. Die Project-1-Mannschaft gewann alle Wertungen, in denen sie eingeschrieben war. Nur in der B-Wertung freute sich mit Konrad-Pilot Rolf Niechen ein Vertreter eines anderen Teams.

Beim Finale in Hockenheim sicherte sich die Mannschaft um Champion Philipp Eng, Matteo Cairoli und Rookie Alex Toril die Teamwertung. Der Spanier Toril gewann zudem die Rookie-Wertung. «Wir haben es in dieser Saison einfach auf den Punkt gebracht», fasste Teamchef Hans-Bernd Kamps stolz zusammen. «Sean Edwards und sein Ingenieur Konstantin Kotitsas hatten einst begonnen, die Prozesse in unserem Team zu optimieren. Der Tod der beiden vor zwei Jahren hat uns natürlich erst einmal zurückgeworfen, aber wir sind diesem Weg grundsätzlich treu geblieben.»

**38 Punkte für Schmidt**

Mit Philipp Eng und René Eder als Ingenieur hat Kamps vor zwei Jahren den optimalen Er-



Sonntags-Reihenfolge: Eng vor Schmidt und Ammermüller

satz für Edwards und Kotitsas gefunden, und er sucht weiter nach Talenten für sein Team. «Unser Rookie Alex zum Beispiel hatte eine eher bescheidene erste Saisonhälfte. Dann haben wir gemeinsam an einigen Stellschrauben gedreht – und seitdem ist er auf einem guten Weg.»

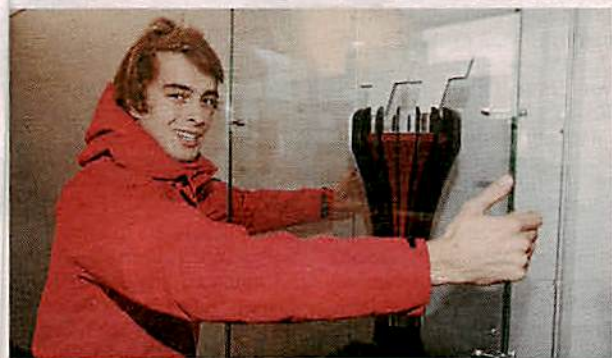
Bester Nicht-Project-1-Fahrer war nach den 17 Saisonrennen Christian Engelhart. Der MRS-Pilot dominierte den Saisonauftakt an gleicher Stelle nach Belieben, konnte diese Form aber nicht ins Finale retten. «Wir hatten Probleme mit der Balan-

ce des Autos. Es hat aber auch so für den Vizetitel gereicht», gab Engelhart nach P3 und P5 zu Protokoll.

Am Schluss hatte er zwei Zähler mehr auf seinem Konto als Jeffrey Schmidt, der ein starkes Finale fuhr. Mit einem Sieg und einem zweiten Platz hinter Überflieger Eng angelte sich der Schweizer 38 von 40 möglichen Punkten am Wochenende. «Ein solches Saisonende ist immer klasse», so der 21 Jahre junge Schweizer, der sich gut vorstellen kann, auch im kommenden Jahr wieder im Porsche Carrera Cup zu starten. ♦ AL

**Audi Sport TT Cup Hockenheim**

# Kisiel ist Meister



Hat den Meisterpokal erobert: Premieren-Champion Jan Kisiel

Jan Kisiel sicherte sich bereits am Hockenheim-Samstag die Meisterschaft im Premierenjahr des Audi Sport TT Cups. In beiden Rennläufen gewannen Le-Mans-erfahrene Gäste.

Am Samstag war es zunächst René Rast, der den gestandenen Markenpokal-Fahrern die Show stahl. Pole-Mann Joonas Lappalainen hatte sich zunächst an der Spitze festgesetzt, gegen den heranstürmenden Rast, selbst Ex-Champ in diversen Markenpokalen, hatte der Finne

aber keine Chance. Da Rast ohnehin keine Punkte sammelt, ließ er den diesjährigen Le-Mans-Debütanten dementsprechend kampflos passieren. Rast gelang damit als erstem Gaststarter überhaupt im neuen TT Cup ein Rennsieg.

Jan Kisiel befand sich in der munteren Kampfgruppe um den letzten Podiumsplatz, wurde letztlich Fünfter und holte sich mit seinen bisherigen fünf Saisonsiegen auch den Titel. «Derzeit läuft einfach alles perfekt für mich», sagte der Pole aus Warschau.

Am Sonntag dann behielt in der bis zu sechs Fahrzeuge großen Kampfgruppe um den Sieg mit Marco Bonanomi ein weiterer Le-Mans-erfahrener Audi-Werkspilot die Oberhand und gewann wie am Vortag Kollege Rast den Lauf. Ebenfalls wie am Vortag sicherte sich Lappalainen mit P2 im Klassement die vollen Punkte.

**Moller Madsen Vizechampion**

Mit Nicolaj Moller Madsen auf P3 (Punkte für P2) gab es eine weitere Parallele zum ersten Durchgang in Hockenheim. Der Däne sicherte sich damit den Vizetitel vor Dennis Marshall.

Mit Spannung wurde das angekündigte Comeback von Levin Amweg erwartet. Der Schweizer, der sich beim verregneten Sonntagslauf am Red Bull Ring eine Rückenverletzung zuzog und die folgenden zwei Events pausieren musste, griff beim Finale noch mal ins Geschehen ein. Mit Platz 10 im ersten und P5 im zweiten Rennen – und damit gleichauf mit Norising Race 1 dem besten Saisonergebnis – zeigte er, dass er nichts verlernt hat. ♦ MBR

**NASCAR Kansas**

# Logano verdirbt die Kenseth-Show

Nach dem Debakel von Charlotte war Matt Kenseth auf dem besten Weg, mit einem Sieg das Ticket für die nächste Chase-Runde zu sichern. Doch dann kam Logano und gewann.

Neben Kevin Harvick und Daytona-500-Sieger Joey Logano musste auch Matt Kenseth zu Chase-Beginn zu den absoluten Top-Favoriten auf die Meisterschaft gelten. So stark waren die Gibbs-Toyotas und im Speziellen Kenseth aufgelegt. Doch in Charlotte kam alles anders: Taktikfehler, Kollisionen, Mauerkontakte – und so am Ende nur der 42. Platz im Ziel.

Mit dem knackigen Chase-Format eigentlich das sichere Aus für die Titelräume. Aber da ein Sieg ohne Rücksicht auf die Punktstände automatisch zum Weiterkommen qualifiziert, ergab sich in Kansas die große Chance, die Scharte von Charlotte auszuwetzen.

Tatsächlich sollte sich Kenseth als der mehr oder weniger dominierende Mann herausstellen. Fast zwei Drittel des Rennens verbrachte der Toyota-Pilot an der Spitze des Feldes, ehe ihm im letzten Rennabschnitt Logano mächtig nahe kam.

Im engen Kampf um die Führung war es dann in Runde 265 von geplanten 267 aber etwas zu

nahe: Logano traf den Gibbs-Camry mit der Nummer 20 am Heck und dieser drehte sich.

Logano, der in Charlotte bereits triumphierte, fuhr erneut in die Victory Lane. Weil dem so war, ist fürs kommende Wochenende in Talladega für einige Piloten «alles oder nichts» angesagt. Um eine Runde weiterzukommen, muss man nach dem Rennen kommenden Sonntag in den Top 8 der Punktwertung liegen. Momentan tummeln sich zwischen Platz 5 und 10 sechs Fahrer innerhalb nur neun Punkten!

**Springt Earnhardt noch rein?**

Und gewinnt ein Fahrer von außerhalb der momentanen Top 8, ist dieser automatisch weiter. Neben Kenseth ist hierfür Dale Earnhardt Jr. (Tabelle-11.), diesmal von einem losen Rad nach hinten gespült, ein heißer Kandidat. Der zeigte sich speziell in diesem Jahr auf den Restrictor-Plate-Strecken – wie eben Talladega – besonders stark, holte P3 beim Daytona 500, den Sieg im zweiten Daytona-Lauf des Jahres und gewann auch das Frühjahrsrennen auf dem ultraschnellen Trioval in Alabama. Mit Kasey Kahne und Jimmie Johnson hat er zudem zwei starke Teamkollegen, die ihn tatkräftig ziehen oder drücken könnten. ♦ MBR



Schon wieder ein Triumph-Donut: Kansas-Sieger Logano

**NASCAR SPRINT CUP / Resultate**

Kansas City/Kansas (USA): 269 Rdn. à 2,414 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.  
 1. Joey Logano (Ford); 2. Denny Hamlin (Toyota); 3. Jimmie Johnson (Chevrolet);  
 4. Kasey Kahne (Chevrolet); 5. Kyle Busch (Toyota); 6. Kurt Busch (Chevrolet); 7. Ryan Blaney (Ford); 8. Carl Edwards (Toyota); 9. Brad Keselowski (Ford); 10. Jeff Gordon (Chevrolet); 11. Ryan Newman (Chevrolet); 12. Brian Scott (Chevrolet); 13. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 14. Matt Kenseth (Toyota); 15. Martin Truex Jr. (Chevrolet);  
 16. Kevin Harvick (Chevrolet); 17. Greg Biffle (Ford); 18. Trevor Bayne (Ford); 19. Paul Menard (Chevrolet); 20. Jamie McMurray (Chevrolet); 21. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet);  
 22. Danica Patrick (Chevrolet); 23. Casey Mears (Chevrolet); 24. Aric Almirola (Ford);  
 25. David Ragan (Toyota); 26. Justin Allgaier (Chevrolet); 27. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 28. Sam Hornish Jr. (Ford); 29. Kyle Larson (Chevrolet)  
 Stand nach 31 von 36 Rennen: 1. Logano 3095 Punkte; 2. Hamlin 3083; 3. Kurt Busch 3077; 4. Edwards 3076; 5. Keselowski 3071; 6. Harvick 3071; 7. Gordon 3071; 8. Truex Jr. 3070; 9. Kyle Busch 3064; 10. Newman 3062; 11. Earnhardt Jr. 3039; 12. Kenseth 3035; 13. McMurray 2154; 14. Johnson 2134; 15. Menard 2109; 16. Bowyer 2086  
 Nächstes Rennen: 25. Oktober, Talladega/Alabama (USA)  
 Internet: www.nascar.com

Pose wie ein Profiboxer: Pascal Wehrlein bejubelt seinen DTM-Titel nach dem Samstagsrennen (kl. Foto: Finalsieger und Vizemeister Jamie Green)



Hockenheim

# Ein starker Champ

Von ARNO WESTER

**Audi hatte auch beim DTM-Finale in Hockenheim das schnellste Auto. Trotz eines Zwei- und eines Dreifach-Triumphs der Ingolstädter sicherte sich Mercedes-Youngster Pascal Wehrlein bereits im vorletzten Rennen den DTM-Titel.**

Eine verrückte DTM-Saison mit Höhen und Tiefen für viele Fahrer liegt hinter den Akteuren. Nur für Wehrlein lief beinahe alles perfekt – sieht man einmal von seinem Pech in Spielberg ab, als er das unschuldige Opfer des «Schieb-ihn-raus-Skandals» war. Wie der talentierte Youngster diesen Tiefschlag – einen Tag nachdem er erstmals die Tabellenführung übernommen und dann sofort wieder los war – wegsteckte, war beeindruckend.

## Wehrlein: Meister der Konstanz

«Wir haben nach Spielberg gesagt: Jetzt erst recht!», so Wehrlein, für den fortan alles wie am Schnürchen lief. In den folgenden sechs Rennen bis zum Saisonfinale erzielte er 71 Punkte und damit nur einen Zähler weniger als seine Audi-Rivalen Edoardo Mortara (30), Mattias

Ekström (16) und Jamie Green (26) zusammen! Wehrleins beeindruckende Konstanz (15 von 18 Rennen beendete er in den Punkterängen) war letztendlich auch der Schlüssel zum vor Saisonbeginn nicht für möglich gehaltenen Erfolg.

Auch die Psychospielchen aus dem Audi-Lager und vor allem von Ekström («Er darf gerne vom Titel träumen. Aber zweimal null Punkte, das geht schneller, als man denkt») ließen Wehrlein kalt. Auf die Feststellung einiger Audi-Rivalen, er hätte es ohne die Hilfe seiner Mercedes-Markenkollegen nicht an die Spitze geschafft, hatte Wehrlein ein schlagfertiges Argument, als er feststellte: «Ich glaube nicht, dass mir meine Teamkollegen 37 Punkte (sein Vorsprung vor den beiden Finalläufen) geschenkt haben.»

All diese Scharmützel spielten schon kurz nach Beginn des ersten Rennens keine Rolle mehr, weil Wehrleins direkte Verfolger in der Tabelle, Mortara und Ekström, die letzte kleine Chance nicht nutzen konnten. Der Schwede, weil er trotz all seiner Routine und Erfahrung einer seiner schlechtesten DTM-Starts fabrizierte und mit durchdrehenden Hinterrädern nicht

vom Fleck kam. Ekström verlor elf Positionen, und als 18. nach der ersten Runde war für den zweifachen Meister schon alles gelaufen, bevor es überhaupt richtig losging. Und auch für Mortara war im gleichen Umlauf die Messe bereits gelesen, als er ausgerechnet mit Abt-Teamkollege Miguel Molina kollidierte und an die Box fuhr.

## Green wie zu Saisonbeginn

Dabei hatten die beiden Abt-Speerspitzen durchaus noch eine Chance, die Titelentscheidung zumindest um einen Tag auf Sonntag zu verschieben, denn Wehrlein lag zu diesem Zeitpunkt auch nur auf P16. Beflügelt durch das Missgeschick seiner beiden Rivalen, kämpfte sich der «Sternfahrer» mit dem schwersten Auto (1130 kg) im Feld aber sogar noch bis in die Punkteränge auf P8, direkt vor dem ebenfalls nach vorn stürmenden Ekström vor.

«Endlich fällt der ganze Druck ab. Es war für mich heute wichtig, noch ein paar Punkte zu holen und den ein oder anderen Konkurrenten zu überholen», womit Wehrlein in erster Linie Ekström meinte, der zuvor versucht hatte, ihn mit Sticheleien nervös zu machen. Unterdessen freute sich Timo Scheider fast

fünf Jahre nach seinem letzten Erfolg auf dem Adria Raceway über seinen insgesamt siebten DTM-Sieg. Und seinen ersten in einem Audi des Phoenix-Teams – vor Jamie Green im Rosberg-Audi.

Der Brite war es auch, der die Saison so beendete, wie er sie begonnen hatte: mit einem weiteren Erfolg vor Ekström und Mortara, die er nach seinem insgesamt vierten Saisonsieg auch in der Tabelle noch hinter sich ließ. Was tatsächlich für Green möglich gewesen wäre, erklärte er ganz nüchtern in seiner persönlichen Analyse: «Es ist fast schon ein bisschen komisch, wenn es nicht so hart wäre. Die technischen Schwierigkeiten an meinem Auto kamen nur, wenn ich vorn dabei war.»

## Funk-Affäre kostete Audi Titel

Will heißen: In Spielberg sorgte ein Getriebebeschaden in Führung liegend für das Aus. Am Nürburgring war es die Feststellbremse, die nicht funktionierte, als er auf Startplatz 3 stand. Über die drei Punkte (siehe Kommentar), die ihm sein Arbeitgeber Audi in Mos-



kau klaute, verlor Green aber kein Wort!

Unfassbar, dass der Rosberg-Fahrer trotz neun(!) Nullrunden (50 Prozent) auf Gesamtrang 2 nur 19 Punkte hinter Wehrlein liegt. Das hat der Engländer den meisten Führungsrunden (100), den meisten Siegen (4), den meisten schnellsten Rennrunden (3) und mit den meisten Poles (2) zu verdanken. Für Ekström ist Green damit der Meister der Herzen, «der einfach kein Glück hatte».

Die 62 Punkte, die das DMSB-Sportgericht Audi wegen der Funkspruch-Affäre aberkannte, sorgten dafür, dass BMW mit knappem Vorsprung die Herstellerwertung gewann. Außerdem bescherten Wehrlein und Christian Vietoris ihrer HWA-Mannschaft auch den Titelgewinn in der Teamwertung. ♦



BMW: Auch dank dem starken Maxime Martin Marken-Champions



Endlich wieder Sieger: Scheider



Am Ende Gesamtdritter: «Eki»



Paffett: Sonntags erste Pole seit langem und am Ende Platz 9

**Pascal Wehrlein**

# Rekordbrecher

Von ARNO WESTER

**Mehr noch als sein Vorgänger, BMW-Werksfahrer Marco Wittmann, hat Mercedes-Shootingstar Pascal Wehrlein der DTM-Saison 2015 seinen Stempel aufgedrückt.**

Am 16. März 2013 gab Mercedes-Benz die Verpflichtung von Pascal Wehrlein als jüngsten Fahrer (18 Jahre und 188 Tage) in der DTM-Geschichte bekannt. Im Jahr zuvor startete er in der Formel-3-Euroserie (P2 hinter Teamkollege Daniel Juncadella) und der F3-EM (P4) in einem Dallara-Mercedes erfolgreich für das Berliner Team Mücke. Vor seinem Wechsel in die Formel 3 holte Wehrlein in der Saison 2011 den Meistertitel im ADAC Formel Masters und war Jahrgangsbester der Deutsche Post Speed Academy.

**F1-Aufstieg nur Formsache?**

«Wenn ich die fahrerische Entwicklung von Pascal seit dem Beginn seiner Karriere in unserem ADAC Kart Masters über den Formelsport bis zu seinem DTM-Titel sehe, dann kann man sagen, er ist ein Musterbeispiel für die funktionierende Nachwuchsarbeit im deutschen



Starke Einheit: Rekord-Champ Wehrlein und sein Meister-Mercedes

Motorsport», sagt ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk.

In der Tat hat Wehrlein einen rasanten Aufstieg hinter sich, und der ist offenbar noch längst nicht beendet. Die Spatzen pfeifen es bereits von den Dächern, dass sein Traum von einem Formel-1-Cockpit schon bald in Erfüllung geht. Für die DTM und seinen Arbeitgeber Mercedes-Benz wäre das ohne Zweifel ein großer Verlust.

Seine beeindruckende DTM-Bilanz spricht Bände: Am

13.9.2014 fuhr Wehrlein im Alter von 19 Jahren und 330 Tagen als jüngster Fahrer der DTM-Historie auf die Pole-Position. Einen Tag später ist er auch der jüngste Rennsieger. 20 Jahre und 287 Tage alt, freut sich Wehrlein am 1.8.2015 in Spielberg (Red Bull Ring) über seinen Coup als jüngster Tabellenführer. Und am vergangenen Samstag kürte sich der Schwabe einen Tag vor seinem 21. Geburtstag auch zum jüngsten DTM-Champion aller Zeiten! ♦

**KOMMENTAR**

**So kann es 2016 weitergehen!**

Von ARNO WESTER



Die DTM-Saison 2015 hat für viele Schlagzeilen gesorgt – negativ wie positiv! Dabei haben diejenigen, die der populärsten Tourenwagen-Serie Europas nicht wohlgesonnen sind, durch drei umstrittene Aktionen unnötigen Nährboden erhalten: Der Funkspruch-Skandal beim DTM-Rennen in Spielberg, als Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich seinen Schützling Timo Scheider aufforderte, den vor ihm fahrenden Mercedes-Fahrer Robert Wickens von der Strecke zu schieben, war ein großer Fehler, der zum Glück keine Auswirkungen auf die Fahrer-Meisterschaft hatte. Auch mit dem Verzicht auf einen Podestplatz, den Jamie Green in Moskau kurz vor Rennende herschenken musste, damit Gewicht für

das nächste Rennwochenende ausgeladen werden konnte, hat sich Audi nicht mit Ruhm bekleckert. Zudem hat die Tatsache, dass sich Verantwortliche angeblich nicht an getroffene Absprachen gehalten haben, das Image der Serie nicht verbessert. Bei aller Kritik steht aber auch fest, dass das Produkt DTM weiterentwickelt wurde. Der Vorschlag der ARD, am Samstag ein zweites Rennen zu installieren, hat gerade an diesem Tag für bessere TV-Quoten als in der Vergangenheit gesorgt. Zudem sprechen 13 verschiedene Rennsieger sowie 14 verschiedene Pole-Sitter in 18 Rennen eine deutliche Sprache in Bezug auf den stets spannenden sportlichen Wettbewerb. So kann es weitergehen!

**AUS DEM FAHRERLAGER**

Von ARNO WESTER

**Alessandro «Alex» Zanardi** kam direkt vom härtesten Triathlon der Welt auf Hawaii nach Hockenheim, um den acht BMW-NTT-Piloten an der Strecke die Daumen zu drücken. Zudem ging der Publikumsliebbling in einem auf seine Bedürfnisse umgebauten BMW M4 DTM Renntaxi selbst auf die Strecke und chauffierte dabei BMW-Gäste sowie **Bruno Spengler** um den Grand-Prix-Kurs. «Bruno hatte Angst, da bin ich mir sicher», scherzte der Italiener. ♦♦♦

Als «Daumendrücker» für seine Freundin **Mikaela Ahlin-Kottulinsky**, die im Audi Sport TT Cup antritt, war der jüngste Formel-1-Pilot, **Max Verstappen**, im Einsatz. ♦♦♦

Unmittelbar nach dem ersten Rennen wurde Mercedes-Star **Pascal Wehrlein** von den Sportkommissaren des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB) zur Kasse gebeten. 3000 Euro musste der neue

Champion berappen, weil er in der Auslaufrunde vor der Mercedes-Tribüne angehalten, sich abgeschnallt, den Fans zugejubelt, aber anschließend seine Sicherheitsgurte nicht wieder angelegt hatte. Im Parc fermé angekommen, fiel Wehrlein vor dem Wiegen seinem Pressesprecher Oliver Kapfenstein um den Hals. Das ist verboten und kostete weitere 2500 Euro. «Kein Problem», meinte Wehrlein, «das zahlt Mercedes!»



Mikaela Ahlin-Kottulinsky

**DTM**

# Rennen in Portugal?

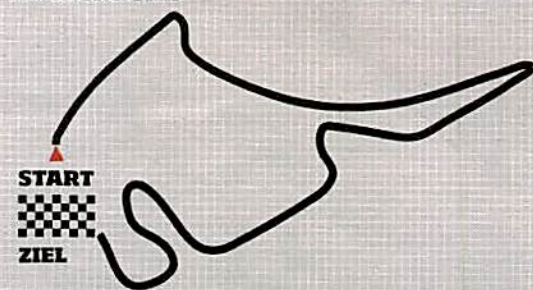
In der DTM 2016 werden nach MSA-Informationen wie in dieser Saison an neun Wochenenden wieder insgesamt 18 Rennen gefahren. Vier der neun Veranstaltungen stehen demnach fest: Der Saisonauftakt, eine Viertages-Veranstaltung vom 5. bis 8. Mai mit der FIA Rallycross-WM sowie das Finale (15./16.10.) gehen traditionell wieder auf dem Hockenheimring über die Bühne. Auch die Termine für das Saisonhighlight auf dem Norisring in Nürnberg (25./26.6.) sowie für das Gastspiel auf dem Moscow Raceway (20./21.8.) am letzten Wochenende der Olympischen Spiele in Rio sind bereits fixiert.

Weitere Termine sind der 21./22. Mai, 4./5. Juni, 16./17. Juli, 10./11. September und 24./25. September. Die DTM-Dachorganisation ITR prüft momentan die Möglichkeit einer weiteren Auslandsveranstaltung, die möglicherweise in Portugal stattfindet! ♦ AW

## DTM

## STRECKE

## Hockenheim



## Höhepunkte Rennen 1 (Samstag)

**Start:** Martin kommt gut weg und bleibt vor Scheider in Führung.

**1. Runde:** Tambay dreht sich in Kurve 2. Ekström fällt auf P14 zurück. Mortara kommt nach Kollision mit Molina an die Box.

**2. Runde:** Scheider schiebt sich an Martin vorbei und übernimmt die Spitze.

**3. Runde:** Wickens verbremst sich und dreht Ekström. Nach Kollision zwischen Farfus und Paffett wird das Safety Car rausgeschickt.

**6. Runde:** Restart - Durchfahrtsstrafe gegen Wickens wegen des Ekström-Rempfers.

**9. Runde:** Green schiebt sich vorbei an Martin auf Platz 2.

**12. Runde:** Mortara dreht Glock um und kassiert eine Durchfahrtsstrafe.

**25. Runde:** Wehrlein überholt Félix Da Costa und übernimmt Platz 8. Das reicht locker für den vorzeitigen Titelgewinn. Glock steht in der Sachskurve im Kies. Scheider rollt auf Platz 1 vor Green und Martin über den Zielstrich.

## Höhepunkte Rennen 2 (Sonntag)

**Start:** Paffett verteidigt die Pole-Position. Martin greift Green an, doch der kann Platz 2 verteidigen.

**4. Runde:** Green geht in der Spitzkehre an Paffett vorbei in Führung.

**7. Runde:** Auch Ekström überholt Paffett und sorgt für eine Audi-Doppelspitze.

**13. Runde:** Martin und Paffett sind weiter zurückgefallen und liefern sich einen beherzten Zweikampf um Rang 7.

**14. Runde:** Green kommt an die Box. Eström folgt eine Runde später. Kurz übernimmt Mortara die Führung.

**16. Runde:** Molina touchiert Vitoris, der sich dreht und Tambay von der Strecke schiebt.

**23. Runde:** Wehrlein und Müller liefern sich harten Kampf um Rang 17.

**27. Runde:** Mortara schnappt Di Resta letzten Podestplatz weg.

**39. Runde:** Green sichert souverän seinen vierten Saisonsieg und wird damit Vizemeister. Audi feiert einen Dreifachsieg. BMW jubelt über den Markentitel.

## Stand Fahrer

1. Wehrlein	169
2. Green	150
3. Ekström	147
4. Mortara	143
5. Spengler	123
6. Wittmann	112
7. Martin	94
8. Di Resta	90
9. Paffett	89
10. Rockenfeller	83

## MSA-Rookie-Wertung\*\*\*

1. Götz	328
2. Blomqvist	302
3. Auer	288

\*\*\*inoffizielle Wertung

## Stand Hersteller

1. BMW	602
2. Audi	595
2. Mercedes-Benz	534



Noch Vizemeister: Green

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

Hockenheim (D): 17. Oktober 2015; 17. von 18 Läufen zur DTM;  
Rennen über 40 Minuten +1 Runde; 26 Runden à 4,574 km; 24 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Strecke: bewölkt/trocken.

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht <sup>1</sup>	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP <sup>2</sup>	P.
1. Timo Scheider	Audi RS 5	-5,0 kg	Phoenix	26	42:27,725	-	1:34,364	2	25
2. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+5,0 kg	Rosberg	26	+2,875	-	1:34,499	5	18
3. Maxime Martin (B)	BMW M4	-7,5 kg	RMG	26	+3,756	-	1:34,582	1	15
4. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	+/-0 kg	HWA	26	+4,865	-	1:34,625	4	12
5. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+7,5 kg	Phoenix	26	+11,708	-	1:34,634	6	10
6. Marco Wittmann (D)	BMW M4	-2,5 kg	RMG	26	+15,768	-	1:34,648	16	8
7. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	-5,0 kg	RBM	26	+16,872	-	1:34,858	8	6
8. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-AMG C63	+10,0 kg	HWA	26	+22,034	-	1:34,813	13	4
9. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	+7,5 kg	Abt	26	+23,719	-	1:34,512	7	2
10. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	-2,5 kg	Mücke	26	+24,137	-	1:34,657	17	1
11. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	-2,5 kg	Schnitzer	26	+25,405	-	1:34,831	11	0
12. Christian Vitoris (D)	Mercedes-AMG C63	+2,5 kg	HWA	26	+25,597	-	1:35,138	24	0
13. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	Mücke	26	+26,780	-	1:34,860	23	0
14. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+/-0 kg	Rosberg	26	+32,108	-	1:35,145	20	0
15. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	-7,5 kg	Schnitzer	26	+41,299	-	1:35,678	22	0
16. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	+/-0 kg	ART	26	+43,679	-	1:35,880	10	0
17. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	-5,0 kg	Abt	26	+1:01,566	-	1:34,926	3	0
18. Timo Glock (D)	BMW M4	-5,0 kg	MTEK	26	+2 Rdn.	-	1:34,701	21	0
19. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	-5,0 kg	MTEK	26	+6 Rdn.	-	1:35,023	18	0
Nicht klassiert:									
Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	+7,5 kg	Abt	17	+9 Rdn.	Kollision	1:35,625	9	0
Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	+2,5 kg	HWA	14	+12 Rdn.	Kollision	1:35,583	19	0
Augusto Farfus (BR)	BMW M4	-2,5 kg	RBM	4	+22 Rdn.	Kollision	1:37,253	14	0
Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	+7,5 kg	ART	3	+23 Rdn.	Kollision	1:36,109	12	0
Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	-7,5 kg	Abt	1	+25 Rdn.	Kollision	00,000	15	0

\*zzgl. Rot-Phase, sodass sich eine höhere Gesamtrennzeit ergibt

<sup>1</sup>Performance-Gewicht (Basisgewicht: 1120 kg), <sup>2</sup>Startplatz  
Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet.  
Im ersten Rennen des Wochenendes ist kein Boxenstopp vorgeschrieben.  
Durchschnittstempo des Siegers: 168,043 km/h  
Schnellste Runde: Scheider, 8. Runde, in 1:34,364 min (= 174,499 km/h)

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

Hockenheim (D): 18. Oktober 2015; 18. von 18 Läufen zur DTM;  
Rennen über 60 Minuten +1 Runde; 39 Runden à 4,574 km; 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Strecke: bewölkt/trocken.

Fahrer	Fahrzeug	Gewicht <sup>1</sup>	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	SP <sup>2</sup>	P.
1. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+5,0 kg	Rosberg	39	1:02:02,198	-	1:34,280	2	25
2. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	+7,5 kg	Abt	39	+1,351	-	1:34,329	3	18
3. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	+7,5 kg	Abt	39	+18,914	-	1:34,086	13	15
4. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63	+/-0 kg	HWA	39	+28,694	-	1:34,774	11	12
5. Timo Scheider	Audi RS 5	-5,0 kg	Phoenix	39	+30,581	-	1:34,914	8	10
6. Maxime Martin (B)	BMW M4	-7,5 kg	RMG	39	+38,003	-	1:34,571	5	8
7. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	-2,5 kg	Schnitzer	39	+39,190	-	1:34,832	19	6
8. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	-5,0 kg	MTEK	39	+39,761	-	1:34,818	15	4
9. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63	+7,5 kg	ART	39	+40,197	-	1:34,986	1	2
10. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	-7,5 kg	Schnitzer	39	+47,682	-	1:34,756	23	1
11. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	-5,0 kg	Abt	39	+49,554	-	1:34,976	4	0
12. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63	+5,0 kg	Mücke	39	+55,955	-	1:35,084	18	0
13. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63	-2,5 kg	Mücke	39	+1:00,941	-	1:35,301	9	0
14. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	-2,5 kg	RBM	39	+1:04,344	-	1:35,459	10	0
15. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+7,5 kg	Phoenix	39	+1:07,538	-	1:35,242	14	0
16. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+/-0 kg	Rosberg	39	+1:15,417	-	1:35,128	7	0
17. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4	-5,0 kg	RBM	39	+1:19,406	-	1:35,182	12	0
18. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63	+2,5 kg	HWA	39	+1:21,170	-	1:35,311	20	0
19. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63	+/-0 kg	ART	39	+1:23,359	-	1:35,278	22	0
20. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-AMG C63	+10,0 kg	HWA	39	+1:31,948	-	1:35,484	17	0
21. Timo Glock (D)	BMW M4	-5,0 kg	MTEK	39	+1:54,040	-	1:35,194	21	0
Nicht klassiert:									
Christian Vitoris (D)	Mercedes-AMG C63	+2,5 kg	HWA	15	+24 Rdn.	Kollision	1:35,942	24	0
Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	-7,5 kg	Abt	15	+24 Rdn.	Kollision	1:34,888	6	0
Marco Wittmann (D)	BMW M4	-2,5 kg	RMG	7	+32 Rdn.	Kollision	1:35,571	16	0

<sup>1</sup>Performance-Gewicht (Basisgewicht: 1120 kg), <sup>2</sup>Startplatz  
Vor dem Rennen findet ein 20-minütiges Qualifikationstraining statt, das über die Startplätze (SP) entscheidet.  
Im zweiten Rennen des Wochenendes ist ein Boxenstopp vorgeschrieben.  
Am Hockenheimring durfte im zweiten Rennen pro Fahrzeug ein Slick-Reifensatz maximal 27 Runden am Stück benutzt werden.  
Durchschnittstempo des Siegers: 172,530 km/h  
Schnellste Runde: Mortara, 25. Runde, in 1:34,086 min (= 175,014 km/h)

Saisonaufakt 2016: 7./8. Mai, Hockenheim (D)

Internet: www.dtm.com

**VLN 9. Lauf**

# Eiskalter Falken-Sieg

Von MARTIN BERRANG

**Nach einer glänzenden Vorstellung und bei klirrender Kälte triumphierten Hubert Haupt, Manuel Metzger, Yelmer Buurman und Adam Christodoulou im Mercedes-Benz SLS AMG GT3 von Black Falcon beim zweitletzten VLN-Saisonlauf.**

Trotz der wahrlich nicht optimalen und sehr nebligen Bedingungen im Qualifying rutschten die Rundenzeiten erneut munter nach unten. Am Ende holte sich Christodoulou im SLS mit 8:01,443 die Pole. Im Rennen lief es für die Black-Falcon-Truppe dann genauso perfekt weiter. Von den kurzzeitigen Wechseln wegen unterschiedlicher Boxenstrategien einmal abgesehen, gaben die späteren Sieger ihre Führung nicht mehr ab. Richtig viel Gegenwehr kam fast über die gesamte Rennstrecke von Christian Hohenadel und Klaus Graf im Mercedes SLS AMG GT3 von Rowe Racing. Ein defektes Radlager beendete den sehenswerten Flügeltürer-Kampf jedoch knapp eine Viertelstunde vor Schluss. Den zweiten Platz angelen sich somit die Gewinner des letzten Laufs, Marc und Dennis Busch, sowie ihre Unterstützung Marc Basseng im ersten überhaupt privat eingesetzten neuen Audi R8 LMS.

Das werksunterstützte Pendant von Phoenix Racing hatte dagegen schon wieder Pech. Nach einem frühen Feindkontakt mit einem Glickenhäuser mussten Chris Mamerow, Frank Stippler und Anders Fjordbach bereits nach neun Runden vorzeitig einpacken.

**Neuer Porsche auf Platz 3**

Während AMG die Nennung für den GT noch kurzfristig zurückgezogen hatte, erlebte der neue Porsche 911 GT3 R mit dem Fahrerduo Nick Tandy und Fred Makowiecki diesmal sein Renndebüt auf der Nordschleife. Übrigens ziemlich genau ein halbes Jahr nach seiner Präsentation im Rahmen des 24h-Rennens an gleicher Stelle. Am Ende gab es für den standesgemäß von Manthey Racing eingesetzten neuen GT3-Renner immerhin schon Platz 3.

Und das bei einer ersten Standortbestimmung unter richtigen Rennbedingungen mit schon sehr ordentlichen Rundenzeiten. Zudem sorgte das verwendete «Erlkönig-Design» für hitzige Diskussio-

nen bei den Fans an der Strecke, und damit wenigstens für etwas symbolische Wärme in der frostigen Eifel.

In der Meisterschaft haben beide Topfavoriten etwas gepatzt. Trotzdem hat jetzt erstmalig Stefan van Campenhout (dank einer größeren Starterzahl in seiner Klasse) mit 0,05 Punkten Vorsprung die Tabellen Spitze übernommen. Dabei begann es für ihn höchst dramatisch. Am Ende des Qualifyings streifte das Getriebe an seinem BMW 325i und musste in aller Hektik getauscht werden. Seine Mechaniker vom Team Schirmer schafften es gerade noch, jedoch

musste der neue Leader aus der Boxengasse starten und somit mit der dafür obligatorischen Zeitstrafe von einer Minute dem Feld hinterherhinken.

Bis auf 23 Sekunden verkürzte der Belgier den Abstand zu den V4-Klassensiegern und amtierenden Meistern Rolf Derscheid und Michael Flehmer, musste sich seinen Markengefährten aber knapp geschlagen geben.

**Trotz Crash: Gronecks auf P2**

Zunächst perfekt war es für Tim und Dirk Groneck gelaufen. Den lediglich die knappe Starterzahl in der Klasse erhöhenden zweiten Renault Clio des Teams hatte Dirk nach einer Runde planmäßig abgestellt, während er und Bruder Tim mit dem zweiten Clio die Klasse SP3 souverän im Griff hatten. Am Geschlängel nach dem Pflanzgarten ging eine Überraschung mit einem Glickenhäuser aber daneben. Der Clio musste mit einem Heckschaden unplanmäßig in die Boxen und dort erst wieder fahrbereit gemacht werden. Den Sieg erbten stattdessen Dominik Fugel und Uwe Wächter im Honda Civic.

Spannender kann es für das Finale in zwei Wochen kaum noch sein. Nicht nur der Abstand ist minimal, auch das zu streichende, schlechteste Ergebnis ist bei den beiden Kontrahenten mit 8,13 Punkten identisch. Deutlich besser lief es stattdessen für Michele di Martino und Moritz Oberheim. Die zwei Youngster holten in ihrem BMW 235i von TKS Motorsport bereit den vierten Sieg und bleiben weiter dran am Cup-Leader Ralf Schall. Alles ist offen im Opel Astra Cup, wo diesmal Willy Hüppi und Alexander Schula die Nase vorne hatten. ♦



Das Duell des Rennens: Black-Falcon- gegen Rowe-SLS



Sieg: Jubel der «Falken»



P3 beim Debüt: 911 GT3 R



SP6-Sieger: Hofor BMW M3



SP3-Sieger: Fugel Honda Civic

**VLN / Resultate**

Rowe DMV 250-Meilen-Rennen/D (24,369 km): 17.10.2015, 9. Lauf VLN-Langstreckenmeisterschaft; 28 Runden (= 682,332 km); 133 Teams gestartet, 96 gewertet; Wetter/Strecke: bewölkt, teils neblig/trocken.

**1. Haupt/Metzger/Buurman/Christodoulou (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) in 4:06:13,171 h (= 166,199 km/h); 2. D. Busch/M. Busch/Basseng (Audi R8 LMS) +1:55,039; 3. Tandy/Makowiecki (Porsche 911 GT3 R) +4:05,663; 4. Weiss/Kainz/Krumbach (Porsche 911 GT3 RSR) +6:02,971; 5. Abbelen/Schmitz/Huisman (Porsche 911 GT3 R) +6:45,203; 6. Heyer/Arnold/Dusseldorp (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +8:15,688; 7. Di Martino/Henkola/Walkenhorst (BMW Z4 GT3) +1 Rd.;**

**Klassensieger CUP1:** Hüppi/Schula (Opel Astra OPC); **CUP2:** Schmieckler/Trebing/«Sammers» (Porsche 911 GT3 Cup); **CUP4:** Amweg/Lampert (Toyota GT86); **CUP5:** Di Martino/Oberheim (BMW M235i Cup); **H2:** Beckmann/Hass/V. Strycek (Opel Manta); **H4:** Bleul/Knechtges/Nell (Porsche 911 GT3 Cup); **SP10:** Bermes/Weber/Still (Aston Martin Vantage V8); **SP21:** Schrick/Dralle/Hammel (Hyundai i30 Turbo); **SP3:** Wächter/Fugel (Honda Civic); **SP3T:** (kein Auto in Wertung); **SP5:** (kein Auto in Wertung); **SP6:** M. Kroll/C. Kroll/Eggimann (BMW M3 CSL); **SP7:** Klasse ausgesetzt! – «Schmidtmann»/Ziegler/Breuer (Porsche 911 GT3 Cup MR); **SP8:** Devigus/Sandritter (Ferrari 458 Challenge); **SP9:** Haupt/Metzger/Buurman/Christodoulou (Mercedes-Benz SLS AMG GT3); **SP AT:** Hanisch/Eichhorn (Audi A4 quattro); **SP ATG:** Gatterer (BMW 540i); **SP Pro:** Weiss/Krumbach/Kainz (Porsche 911 GT3 RSR); **SP X:** Tandy/Makowiecki (Porsche 911 GT3 R); **V3:** Jo. Nett/Jg. Nett (Peugeot 306); **V4:** Derscheid/Flehmer (BMW 325i); **V5:** Bamber/van der Linde/Krebs (Porsche Cayman); **V6:** Tveten/Fübrich (Porsche 911); **VT2:** Paatz/Kluge (VW Scirocco GT-RS)

**Schnellste Runde:** Haupt/Metzger/Buurman/Christ. in 8:02,786 min (=181,631 km/h)

**Stand nach 9 von 10 Rennen:** 1. van Campenhout 73,88 Punkte; 3. Groneck/Groneck 73,81; 4. Hoffmeister/Wrabetz 70,13; 6. Schall 69,23; 7. Oberheim 62,28; 8. Menzel 62,09; 9. Schmid 60,30; 10. Di Martino 58,03

**Nächstes Rennen:** 31. Oktober, 40. DMV Münsterlandpokal/D

Internet: www.vln.de

**NACHRICHTEN**

**Letzter Titel ging an Pizzitola**

**Renault Sport Trophy** Beim Finale in Jerez war lediglich der Titel in der Elite-Klasse offen. Beim Sieg von Indy Dontje und Platz 2 für Gastfahrer Christian Klien reichte Andrea Pizzitola der dritte Platz für den Titelgewinn. Im Endurance-Rennen konnten Pizzitola und Fahrpartner Richard Gonda als feststehende Meister noch einmal siegen. Auch im Prestige-Rennen ging der Sieg an den seit Le Mans feststehenden Meister: Dario Capitanio siegte vor Christof von Gruningen und Gonda.

**Comini mit Schiene, Menu mit Debüt**

**TCR Int. Series** Kommendes Wochenende startet die Serie zum vorletzten Event des Jahres auf dem thailändischen Kurs von Buriram. Wie erst jetzt bekannt wurde, brach sich Tabellenleader Stefano Comini beim Abladen nach dem Singapur-Wochenende den Meniskus und verletzte sich die Kreuzbänder. Aus diesem Grund fährt der Schweizer in Thailand mit einer Schiene. Neben diesem Handicap trägt er mit 30 kg Zusatzgewicht den größtmöglichen Ballast. Sein Landsmann Alain Menu wird in Buriram sein TCR-Debüt geben. Er wird einen zweiten, frisch aufgebauten Subaru des Top-Run-Teams pilotieren. Das Debüt ist also eher als Roll-out und Vorbereitung auf Macau zu sehen. Das Honda-Team West Coast Racing setzt erstmals den neuen Motor im Civic ein. Während das alte Aggregat auf einem Saugmotor basierte, auf den ein Turbo montiert wurde, kommt nun der aus dem Honda Civic Type R bekannte Straßentriebwerk erstmals zum Einsatz.

**Gold Coast: Legende ersetzt Youngster**

**V8 Supercars** Der beim 1000-km-Rennen verletzte Ford-Youngster Chaz Mostert (Bein und Handgelenk gebrochen) wird kommendes Wochenende beim Gold Coast 600 in Surfers Paradise von einer wahren Legende ersetzt. Der 579-fache Rennstarter Russell Ingall, der in Sandown und Bathurst schon den verletzten James Courtney ersetzte, wird am Wochenende mit Cameron Waters fahren. ♦ MBR

Malcolm Wilson: Der M-Sport-Chef hat seine Firma zu einer absoluten Topadresse gemacht



Malcolm Wilson

# «Unser Paket stimmt»

## Zur Person Malcolm Wilson

Geburtsort Cockermouth (GB)  
Geburtsland England

### FAHRER-KARRIERE

1977-1995 Rallye-WM  
44 Starts  
2 x Podium (Neuseeland '89, GB '93)  
59 WM-Punkte  
29 WP-Bestzeiten  
1994 Britischer Rallye-Meister

### UNTERNEHMER-KARRIERE

1979 Gründung Malcolm Wilson Motorsport  
1996 M-Sport wird Ford-Werksteam  
2005 Hersteller-WM-Titel mit Ford  
2006 Hersteller-WM-Titel mit Ford  
2013 M-Sport wird Entwicklungspartner für den Bentley Continental GT3

Malcolm Wilson fuhr für drei Werksteams und hat über 30 Jahre Erfahrung in der Rallye-WM. Sein Unternehmen M-Sport gilt als eine der Topadressen, wie zahlreiche Fahrzeugentwicklungen und Erfolge, darunter über 50 WM-Lauf-siege und zwei Hersteller-Titel für Ford, beweisen.

Was hat Sie auf Korsika mehr beeindruckt: Dass Youngster Elfyn Evans nach dem ersten Tag die Rallye anführte, oder wie er danach Rang 2 gegen VW-Pilot Andreas Mikkelsen verteidigte? MALCOLM WILSON: Ganz klar Ersteres. Was er mit wenig Erfahrung bei den schwierigen Bedingungen zeigte, war Extraklasse. Dass er auf trockenen Pisten ganz vorne mitfahren kann, weiß ich. Auch wenn es Einfa-



«Sind heute konkurrenzfähig und werden es morgen sein.»

MALCOLM WILSON

cheres gibt als VW-Werksfahrer in Schach zuhalten.

Nun geht es nach Spanien. Kann er oder Teamkollege Ott Tänak auch dort überraschen?

Warum nicht? Unser Paket stimmt. Es sind meist nur kleine Dinge wie das Selbstvertrauen, die Präzision im Aufschrieb, die richtige Reifenwahl oder auch das Glück, keinen Reifenschaden zu haben, damit wir ums Podium mitkämpfen.

Spanien ist der einzige WM-Lauf mit unterschiedlichen Belägen: erst Schotter, dann Asphalt. Was halten Sie davon?

Ich persönlich denke, der Gegenwert steht in keinem Verhältnis zum Aufwand. Wir erreichen dadurch nicht wirklich mehr Medien oder Fans. Es kostet nur mehr. Nur wenige Privatteams können und wollen es sich leisten, zwei komplette Set-ups zu einer Rallye zu karren. Soll heißen, die Zeit gemischter Streckenbeläge ist vorbei?

Ja. Es gibt tolle Rallyes mit unterschiedlichen Herausforderungen. Mal technische, harte oder sehr schnelle Schotterpisten, Asphalt-Läufe mit unterschiedlichen Layouts und Belägen sowie Rallyes auf vereisten Straßen und im Schnee. Man kann genug spannende Storys schreiben. Zum wesentlich höheren Kostenaufwand kommt bei gemischten Belägen in einer einzigen WP der Sicherheitsaspekt hinzu. Wer weiß, wie lange ein Reifen auf welchem Untergrund funktioniert?

Mit der Rallye China umfasst der Kalender 2016 14 WM-Läufe. Macht die Aufstockung Sinn?

Keine Frage, 13 WM-Läufe wären mir lieber. Es geht aber weniger um China, sondern darum, dass der WM-Lauf auf Korsika einfach nicht mehr zeitgemäß und damit unnötig ist. Ablauf und Aufwand sind für mich nicht akzeptabel. Zudem waren so gut wie keine Leute vor Ort. Eine Topliga muss globaler denken und sich anders präsentieren – da sind sich Hersteller und Promoter einig.

Also Korsika raus, China rein?

Genau. Alle Hersteller wollen nach China, also sind auch wir dabei. Auch wenn der zusätzliche Überseeaufwand uns rund eine Million extra kostet. Das muss ich als Investor sehen. Um unsere Leistungsfähigkeit darzustellen, wird M-Sport auch weiter World Rally Cars (WRC) entwickeln. WRCs werden ab 2017 nicht nur stärker, sondern auch breiter und spektakulärer.

Teilen Sie die Vorfreude von

FIA-Präsident Jean Todt?

Auf alle Fälle. Die Eckdaten der künftigen WRCs versprechen echte Traumautos. Das Basismodell ist erkennbar, dennoch werden sie super sexy sein.

Fürchten Sie bei allzu viel

Aerodynamik um den Anschluss an die großen Werksteams?

Nein. M-Sport ist heute konkurrenzfähig und wird das auch morgen sein. Das Fahrwerk ist im Rallyeauto die wichtigste Komponente. Dann kommen Antriebsstrang und Motor, den wir mittlerweile auch selbst entwickeln. Längst wird auch bei der Aero sehr viel mit Computersimulationen gemacht, vom GT-Sport bis zur Formel 1. Auch wenn sich die Aufgabenstellung bei der nächsten WRC-Generation etwas ändert, die Arbeitsweise bleibt identisch. Und dass wir erfolgreiche Autos bauen können, haben wir auch mit Bentley bewiesen.

Wie steht es um den von M-Sport für Bentley entwickelten GT3?

Prima! Gerade hat ja ein Bentley-Team die Blancpain Sprint Series gewonnen. Bisher haben wir 20 Autos verkauft, auch in die USA, wo zwei Bentley in der Pirelli World Series laufen. M-Sport selbst wird weiterhin zwei Autos selbst einsetzen, zum Beispiel bei den 24h-Rennen am Nürburgring und in Spa. Machen Sie sich wegen des

Abgas-Skandals im VW-Konzern sorgen um das Projekt?

Nicht wirklich. Das Bentley-GT3-Projekt war von Anfang an als Kundensportengagement ausgelegt. Die Zusammenarbeit und Kommunikation mit Bentley ist eng und vertrauensvoll. Die Basisentwicklung ist abgeschlossen und das Projekt läuft. Man hat uns signalisiert, dass man mit unserer Arbeit zufrieden ist und es weitergeht. Warum daran zweifeln? ♦



Elfyn Evans auf Korsika: P2 im M-Sport-Ford



Die M-Sport-Werkstatt inklusive GT3-Bentley

Rallye-WM - Vorschau Spanien

# Eine wie keine andere

Von REINER KUHN

**Nur in Spanien müssen sich die WM-Asse auf Schotter- und Asphaltprüfungen beweisen. Extra Druck vor allem für die Werkspiloten von Citroën und Hyundai. Denn während Volkswagen längst alle Titel abgeräumt hat, liefern sie sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen um Rang 2.**

Nur einen WM-Zähler liegt das Hyundai Werksteam in der Hersteller-Wertung hinter Citroën Racing zurück. Die Devise beim vorletzten WM-Lauf ist damit klar: Nach mageren Ergebnissen in Australien und auf Korsika will man wieder Rang 2 zurückerobern. Besonders im Fokus steht dabei Dani Sordo. Der 32-Jährige kennt sein Heimspiel aus dem Effeff und würde nur allzu gerne in Spanien ganz oben auf dem Podium stehen.

Doch seit zehn Jahren heißt der Sieger mit Vornamen Sébastien – von 2005 bis 2012 war es Rekordweltmeister Loeb, die beiden vergangenen Jahre sein Nachfolger Ogier. Schon deshalb gilt der Franzose in VW-Diensten als Favorit, auch wenn er auf den Schotterpisten am Freitag erneut als Erster auf die Strecke muss. Schon deshalb rechnen sich nicht nur seine

Teamkollegen Jari-Matti Latvala und Andreas Mikkelsen, sondern auch das Citroën-Duo Kris Meeke und Mads Östberg Chancen auf den Sieg aus.

## Erst Schotter, dann Asphalt

Am Donnerstagabend wird die nur 3,2 Kilometer lange Wertungsprüfung «Barcelona» am Montjuïc ausgetragen. Das Gelände der Olympischen Sommerspiele 1992 wird zum Zuschauer-Magneten, wenn die Rallye-WM-Elite auf dem engen Parcours die zum 25. Mal zur WM zählende Rallye Spanien eröffnet. Staubig hingegen wird es am Freitag: An diesem Tag stehen die vorrangig auf Schot-

ter zu absolvierenden Prüfungen auf dem Programm. Alleamt mit einer feinen Schotter-schicht überzogen, die mit jedem Auto mehr und mehr davongefegt wird. Typisch: Die WP «Terra Alta» mit ihren fünf Oberflächen-Wechseln und einem zentralen Asphalt-Abschnitt. Mit 35,68 Kilometern ist sie zudem die längste WP der Rallye Spanien.

Nach dem kompletten Umbau der Fahrzeuge stehen Samstag und Sonntag insgesamt 199,45 Kilometer gegen die Uhr auf Asphalt auf dem Programm. Insgesamt stehen bei der 51. Ausgabe der Rallye Spanien 23 Wertungsprüfungen – sieben

mehr als 2014 – mit insgesamt 331,25 WP-Kilometern auf dem Programm. Für 51 Prozent der Route müssen die Fahrer einen neuen Aufschrieb erstellen.

Die Spitze des 84 Teilnehmer zählenden Feldes bilden 15 World Rally Cars. Mit 24 Teams ist die WRC2 einmal mehr am stärksten besetzt, darunter mit Nasser Al-Attiyah, Esapekka Lappi, Yuriy Protasov und Abdulaziz Al-Kuwari alle vier Titelanhänger. Von den 10 WRC3-Startern treten gerade noch sechs in der Junior-WM (alle mit DS 3 R3) an. Die elf Teams der DMack-Trophy (alle mit Ford Fiesta R2) komplettieren die Rahmenserien. ♦



Schrauben für den Vize-WM-Titel: Das selektive Geläuf in Spanien fordert auch Hyundai besonders

Rallycross-WM Italien

# Solberg kurz vor dem Titel

**Die Frage vor dem 12. Lauf zur Rallycross-WM lautete, ob Timmy Hansen weiter an Petter Solberg herankommen kann, oder ob Solberg bereits die Titelverteidigung klarmacht. Die Antwort wurde vertagt.**

Solberg (Citroën) hatte nach zwei Qualifikationsläufen am Samstag die Nase vorn, am Sonntag kassierte er für einen

Fehlstart 30 Strafsekunden, weil er die eigentlich dafür vorgesehene Strafe – zwei Mal durch die Jokerlap – missachtete. Solberg erkämpfte sich im letzten Qualifikationslauf erneut eine Bestzeit und verhinderte damit Schlimmeres.

Kontrahent Hansen (Peugeot) hatte zwar viel Verkehr um sich, sicherte sich aber die zweit-schnellste Zeit und positionierte sich damit knapp vor Solberg.

Nun kam es auf die Finalläufe an. Im Semifinale rauschte Solberg seelenruhig hinter Johan Kristoffersson (VW) über die Ziellinie. Hansen hatte in seinem Semifinale dagegen mehr Probleme. Er kam vom Start schlecht weg und geriet eng an die Bande. Der Platz ging ihm aus, und er hakete in die Reifens-tapel ein. Der Dreher kostete ihn die Finalteilnahme. Dort hätte Solberg gewinnen müs-

sen, um einen Vorsprung von 30 Zählern zu erreichen – die Maximalpunktzahl, die Hansen im letzten Saisonrennen erreichen kann.

Aber mit Platz drei ließ Solberg dem Verfolger noch eine kleine rechnerische Titel-Chance für das Finale in Argentinien. Dem Team Peugeot Hansen blieb immerhin der vorzeitige Gewinn der Team-Weltmeisterschaft. ♦ SK



Finalsieger Andreas Bakkerud vor Johan Kristoffersson

## RALLYCROSS-WM / Resultate

Brescia (I), 12. von 13 Läufen zur Rallycross WM, 41 Supercars am Start.  
**Top 12 nach Qualifikation:** 1. Johan Kristoffersson (S/VW Polo), 2. Timmy Hansen (S/Peugeot 208), 3. Petter Solberg (N/Citroën DS3), 4. Andreas Bakkerud (N/Ford Fiesta ST), 5. Robin Larsson (S/Audi A1), 6. Reinis Nitišs (LV/Ford Fiesta), 7. Timur Timerzyanov (RUS/Ford Fiesta ST), 8. Anton Marklund (S/Audi S1), 9. Davy Jeanney (F/Peugeot 208), 10. Tord Linnerud (N/VW Polo), 11. Liam Doran (GB/DS3), 12. Manfred Stohl (A/Fiesta ST)  
**Halbfinals: Lauf 1:** 1. Kristoffersson, 2. Solberg, 3. Timerzyanov, 4. Larsson, 5. Doran, 6. Jeanney, Lauf 2: 1. Bakkerud, 2. Marklund, 3. Stohl, 4. Nitišs, 5. Linnerud, 6. Hansen  
**Finale:** 1. Bakkerud, 2. Kristoffersson, 3. Solberg, 4. Marklund, 5. Stohl, 6. Timerzyanov  
**Stand:** 1. Solberg 279 Punkte; 2. Hansen 253; 3. Kristoffersson 228; 4. Bakkerud 215; 5. Jeanney 189; 6. Ekström 179; 7. Nitišs 164; 8. Heikkinen 128; 9. Larsson 119  
 Internet: www.fiaworldrallycross.com  
 Nächstes Rennen: Rosario (RA), 26./27. November 2015

NACHRICHTEN

## Hyundai beginnt mit R5-Testarbeit

**Rallye-WM** Vollbeschäftigung bei Hyundai Motorsport. Das Team arbeitet nicht nur am neuen i20 WRC, mit dem man 2016 die Lücke zur Spitze schließen will. Daneben laufen die Vorbereitungen auf den Generationswechsel, der im Januar 2017 erfolgt. Zudem hat man den ersten Restträger des i20 R5 fertiggestellt, der in Kürze sein Roll-out absolvieren soll. Dann beginnen die Testfahrten. Am Steuer Kevin Abbring, der reichlich R5-Erfahrung aus seiner Zeit als Peugeot-Fahrer mitbringt.

## Martin Prokop folgt Loeb und Hirvonen

**Rallye Dakar** Das Overdrive-Team (B) hat Martin Prokop für die Dakar 2016 (3.–16.1.2016) verpflichtet. Der Tscheche geht mit einem Toyota Hilux ins Rennen und trifft auf die ehemaligen Rallye-WM-Kollegen Sébastien Loeb (Peugeot) und Mikko Hirvonen (Mini). Top-Favoriten sind Vorjahressieger Nasser Al-Attiyah (Mini) und Ex-Weltmeister und Dakar-Sieger (2010) Carlos Sainz (Peugeot).

## Junior-Meister Bergkvist im R5

**Rallye-EM** Für das EM-Finale bei der Rallye du Valais (CH/29.–31.10.) wechselt Junior-Europameister Emil Bergkvist vom Opel Adam R2 in einen Peugeot 208 T16. Um sich auf das von Eurosport Events spendierte R5-Debüt vorzubereiten, darf er 100 Kilometer testen. Bei Opel hätte man den Werksfahrer lieber in einem Opel R5 gesehen. Aber weil das Projekt verschoben wurde und der Europameister diesen Preis verdiene, gewährte man die Freigabe.

## Toyota GT86 R3 gibt Wettbewerbs-Debüt

**DRM** Beim DRM-Finale anlässlich der 3-Städte-Rallye (23./24.10.) in Bayern wird der neue Toyota GT86 R3 erstmals im Wettbewerb eingesetzt. Dann muss Hermann Gassner jr., der den Hecktriebler bei der Rallye Baden-Württemberg noch als Vorwagen fuhr, beweisen, ob er gegen die frontgetriebenen Platzhirsche DS 3 und Renault Clio konkurrenzfähig ist. Der 232 PS starke GT86 R3 wird als Komplettkit zum Selbstaufbau für 84000 Euro (zzgl. MwSt.) angeboten. ♦ RK

**MOTORSPORT**  
aktuell

# TANKEN ODER SHOPPEN?

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus plus **30 €-Gutschein GRATIS** dazu!

**GRATIS**  
für Sie zur Wahl



3. BestChoice Einkaufsgutschein



2. JET Tankgutschein  
(nur in D bestellbar)

1. Amazon.de Gutschein  
(nur in D und A bestellbar)



**Ihre Vorteile im Abo:** ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf  
■ Exklusives Extra dazu ■ 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach einem Jahr jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1398845  
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,-€ (D, A) inkl. MwSt. und Versand. Mein Geschenk, den Gutschein meiner Wahl, 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. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland und Österreich, sonstige Angebote auf Anfrage oder im Shop.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

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

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

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. Amazon.de, Wert: 30,-€     2. JET, Wert: 30,-€     3. BestChoice, Wert: 30,-€

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

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

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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registered office Stuttgart-HRA 9002, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Leimann, Vertriebs: Beate Wenzel, Beate Wenzel und Saskia Erlinger durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, (Nils Dreier) (Vorstand), Heino Döhmsky, Dr. Michael Barmann, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als bestellender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 94792.

MotoGP

# Wie weit kann man noch gehen?



Lorenzo und Rossi: Nicht nur sie selbst, auch ihre Techniker arbeiten jenseits der Erschöpfungsgrenze

Von IMRE PAULOVITS

**Bei dem sich zuspitzenden Titelkampf zwischen Valentino Rossi und Jorge Lorenzo geben die beiden Yamaha-Mannschaften jenseits der Erschöpfungsgrenze alles. Doch wo liegt die Grenze des Machbaren?**

Wenn man gesehen hat, wie speziell bei den letzten beiden Übersee-Rennen die Teams um Valentino Rossi und Jorge Lorenzo herumgearbeitet haben, hat man eine neue Stufe der Technik-Optimierung durch hoch begabte und hoch motivierte Techniker erlebt. Vor allem bei Rossis Mannschaft ist es schier unglaublich, wie Pro-

bleme zum Renntag weggearbeitet werden. Noch unglaublicher ist es, wie identisch das Leistungsniveau der beiden bis zum Renntag wird.

Neu ist die Sache nicht. Je härter der Konkurrenzkampf desto mehr hat sich die Technik und das menschliche Leistungsvermögen in kurzer Zeit verbessern lassen, und das nicht nur im Motorsport. Und dort gibt es unzählige Beispiele in der Geschichte, wo in so einer Situation während einer Saison Quantensprünge erzielt worden sind. Es stehen nur noch zwei Rennen aus, zwei, die alles entscheiden werden. Da wird jeder noch einmal alles geben. Wenn auch alles bis zur letzten Perfektion ausge-

führt wird, werden Dramen nicht ausbleiben.

## Entwicklung umsonst?

Alle Daten und Errungenschaften, die hierbei zusammenkamen, haben die Yamaha MI auf die höchste Stufe ihrer gesamten Entwicklung gebracht. Doch sie werden mit dem neuen Reglement und dem neuen Reifen-ausrüster im nächsten Jahr fast komplett wertlos sein. Aber so ist es eben in jeder Ära, die zu Ende geht. Manchmal muss sich der Rennsport nicht nur als Werkzeug des Fortschritts rechtfertigen, er kann auch mal Selbstzweck sein. Und in der Zukunft findet sich vielleicht doch etwas, was nur in diesem Pulverdampf entstehen konnte. ♦

## Superbike-WM

# Superstock 600 gestrichen

**Schock für die Teams der kleinsten Nachwuchs-Klasse der Superbike-WM: Ihre Klasse wird im nächsten Jahr nicht fortgeführt.**

Seit die Dorna die Superbike-WM übernommen hat, wurde immer wieder über die Support-Klassen nachgedacht. Beim Superstock-600-Eurocup zeichnete sich immer weiter ab, dass sie eingestellt wird, vor allem, weil ab 2017 eine 300-Supersport-Klasse eingeführt wird.

Der FIM Technical Director Scott Smart sieht den Schritt aber auch aus einer anderen Perspektive: „In den letzten Jahren sind wenige Piloten aus dieser Klasse bis in die Superbike-WM gekommen, und bis zum



Superstock-600-Feld: 2016 wohl ein Bild aus der Vergangenheit

Ende des Feldes klappt auch eine große Lücke“, so der 40-jährige Ex-Pilot. „Die Fahrer sollen jetzt in andere Klassen umverteilt werden, die Hinterbänkler in die nationalen Meisterschaften zurückkehren.“

Dorna-Vize Javier Alonso, der in den nächsten Wochen einen konkreten Plan vorlegen will,

verrät: „Technisch ist die Lücke zu den Supersport 600 nicht sehr groß. Wir wollen die Fahrer nun motivieren, in der Supersport-WM zu fahren. Weil die Kosten nicht für alle tragbar sind, denken wir über eine Sonderwertung für Teams nach, die sich nur für die Europa-Rennen einschreiben.“ ♦ IP

# BEST SWISS DEALERS



3250 Lyss  
MOTO-KAUFMANN-LYSS  
Südstrasse 3 (Industrie Süd)  
Tel. 0041(0)32 384 33 51  
Fax 0041(0)32 384 48 91  
www.moto-kaufmann-lyss.ch  
moto-kaufmann-lyss@gmx.ch



3250 Lyss  
MOTO-KAUFMANN-LYSS  
Südstrasse 3 (Industrie Süd)  
Tel. 0041(0)32 384 33 51  
Fax 0041(0)32 384 48 91  
www.moto-kaufmann-lyss.ch  
moto-kaufmann-lyss@gmx.ch



4852 Rothrist  
Eichenberger Zweirad-Sport  
Bernstrasse 115  
Tel. 0041(0)62 794 20 02  
Fax 0041(0)62 794 20 48  
www.zweirad-sport.ch  
info@zweirad-sport.ch



3250 Lyss  
MOTO-KAUFMANN-LYSS  
Südstrasse 3 (Industrie Süd)  
Tel. 0041(0)32 384 33 51  
Fax 0041(0)32 384 48 91  
www.moto-kaufmann-lyss.ch  
moto-kaufmann-lyss@gmx.ch



2543 Lengnau  
Frei Suzuki Motos GmbH  
Suzuki-Motos  
Solothurnstrasse 60  
Tel. 0041(0)32 653 01 63  
Fax 0041(0)32 653 80 75  
www.frei-suzuki.ch  
info@frei-suzuki.ch

3537 Eggwil  
Fritz Brechbühl  
Velos - Motos Zubehör,  
Bekleidung  
Holzmatt  
Tel. 0041(0)34 491 20 00  
Fax 0041(0)34 491 24 54  
www.brechbuehl-motos.ch  
info@brechbuehl-motos.ch



3537 Eggwil  
Fritz Brechbühl  
Velos - Motos Zubehör,  
Bekleidung  
Holzmatt  
Tel. 0041(0)34 491 20 00  
Fax 0041(0)34 491 24 54  
www.brechbuehl-motos.ch  
info@brechbuehl-motos.ch

5032 Aarau  
Rohr Maurer Motos AG  
YAMAHA Spezial  
Gartenstrasse 21  
Tel. 0041(0)62 823 94 74  
Fax 0041(0)62 823 94 73  
www.maurermotos.ch  
info@maurermotos.ch



Das ist Racing, wie wir es lieben: Marc Márquez (93), Jorge Lorenzo, Valentino Rossi und Andrea Iannone auf engstem Raum

Grand Prix von Australien - MotoGP

# Kampf hoch vier

Von IMRE PAULOVITS

**Der Schlagabtausch, den sich Marc Márquez, Jorge Lorenzo, Valentino Rossi und Andrea Iannone auf Phillip Island lieferten, geht in die Geschichte ein. Und Lorenzo schloss in der WM wieder zu Rossi auf.**

Diese letzte Runde. Nicht, dass die vorhergegangenen 26 nicht schon voller Spannung und Action gewesen wären. Aber Marc Márquez hat als Sahnehäubchen noch einmal gezeigt, was bei ihm möglich ist, wenn nur das Bike einigermaßen das macht, was er will. Eine volle Sekunde war er schneller als Jorge Lorenzo. Und das nicht, weil dieser langsamer geworden wäre. Ganz im Gegenteil: Der Yamaha-Werkspilot war während 27 Runden fast auf die Zehntel gleich schnell gefahren. Aber nach all den Kämpfen mit seinem Landsmann, mit Valentino Rossi und mit Andrea Iannone, hatte Márquez noch so viel Kondition, Konzentration und Reifen übrig, dass er noch einmal, wie in einer Qualifika-

tionsrunde, bis an die allerletzten Grenzen gehen konnte. Sein 50. GP-Sieg war der Lohn dafür. «Es ist einfach schön, mein Jubiläum bei so einem epischen Kampf gewonnen zu haben», strahlte er über beide Ohren. «Es hat einfach unheimlich Spaß gemacht.»

Spaß gemacht hat es allen, am allermeisten aber wohl den Zuschauern an der Strecke und vor den Fernsehschirmen. Der Kampf von vier zu allem entschlossenen Piloten auf drei unterschiedlichen Marken, zwei davon im Kampf um den WM-Titel. «Das war Phillip Island oldschool», brachte es Valentino Rossi auf den Punkt.

## Viele Wege führen zum Ziel

Das Erstaunliche waren aber die unterschiedlichen Wege, welche die vier Protagonisten an diesem Wochenende einschlugen, um schließlich im Rennen exakt gleich schnell zu sein. Lorenzo legte gleich wieder mit seiner gewohnten Pace los. Dann aber hatte ab dem zweiten Training immer Márquez die Nase vorn. Seine Pace war einfach wieder eine Klasse

für sich. Das Rennen schien schon vorab gelaufen zu sein.

Iannone nahm sich diesmal Lorenzo als Zugmaschine, und das gleich bei mehreren Sitzungen. Im Qualifying war der Malloquiner gar nicht «amused», als der Italiener ihn auf dieser Weise gar den zweiten Startplatz wegschnappte – mit der auf die Tausendstelsekunde identischen Zeit. Aber in einer Runde zuvor, in der sich der Ducati-Pilot an Lorenzo heransaugte, war er schneller. So durfte er aus der Mitte der ersten Reihe losfahren.

Rossi hingegen kämpfte an den Trainingstagen mit Wheelspin, und selbst im Qualifying war dieses Problem nicht behoben. Der Italiener übte auch Selbstkritik: «Diesmal haben ich und mein Team einfach zu viel Zeit vergeudet und zu viel in die falsche Richtung probiert. So waren wir für das Qualifying einfach noch nicht bereit. Und aus der dritten Startreihe ist es nun einmal schwierig.»

Vor zwei Jahren machte der neue Asphalt der Phillip-Island-

Strecke den Reifenherstellern Kummer. Bridgestone ging in Klausur und entwickelte besonders langlebige Reifen. Doch mittlerweile hat das Grip-Niveau wieder nachgelassen, die Lebensdauer der Reifen ist kein Thema mehr, es können viel weichere Mischungen gefahren werden – deswegen roch Lorenzo Morgenluft. Denn unbeschwert kann er seinen Speed nur dann gehen, wenn der Hinterreifen genügend Kantengrip hat, sprich: Reifen, die nicht zu hart sind. Vorne hat Bridgestone mittlerweile auch einen gut funktionierenden, asymmetrischen Reifen, und der war bei diesem Links-Kurs für alle der



J. Lorenzo

Reifen der Wahl. Diesmal gab es auch keine Wetterkapriolen am Rennntag. Was aus dem Himmel raus wollte, hatte sich am Freitagvormittag ergossen, und so fand der größte Schlagabtausch des Jahres unter stahlblauem Himmel statt.

## Iannone: «Überall Fortschritt»

Dass Iannone diesmal mit den drei «Außerirdischen» mithal-

ten konnte, sah er als Ergebnis einer Entwicklung an, die sich schon in den letzten Rennen abzeichnete. «Wir haben überall Fortschritte gemacht, und auf dieser Strecke kam das richtig zum Tragen», freute sich der Italiener. Dass er zu Rennbeginn, als er in Führung lag, in Turn 10 einen Zusammenstoß mit einer Möwe hatte, die es sich zuvor mitten auf der Fahrbahn gemütlich gemacht hatte, konnte ihm hinterher nur ein Schmunzeln hervorlocken: «Ich hatte richtig Glück, dass sie weit genug aufgestiegen ist, und ich sie mit meiner Verkleidung und nicht mit meinem Reifen erwischte habe. Sonst hätte ich leicht stürzen können. So war es aber wie ein Glückskuss.»

Die Kampfstärke des Italieners ist ja nichts Neues. Und ob es nun Lorenzo, Márquez oder Rossi war – Iannone nahm jede Lücke wahr, dazu verhalf ihm die Power seiner Ducati. Es war schon frustrierend für die Yamaha-Piloten – vor allem für Rossi – wie die Ducati auf der Gardner Straight an ihnen vorbeipreschte. Als wäre sie aus einer anderen Hubraumklasse. «Es ist



Der große Knall: Spitzenreiter Andrea Iannone kollidiert in der ersten Runde mit einer Möwe



Große Freude: Marc Márquez



Ducati hatte in Phillip Island endlich wieder etwas zu feiern



Maverick Viñales (25) vor Danilo Petrucci, Bradley Smith, Pol Espargaró, Álvaro Bautista und Jack Miller

schon merkwürdig», wunderte sich Rossi. «Meine Yamaha war diesmal so langsam. Langsamer als letztes Jahr, und wir wissen nicht warum. Natürlich bin ich ein Stück größer als Jorge, aber das allein kann es nicht sein.»

Iannone hatte aber auch fahrerisch das Highlight des Rennens gesetzt. Als Rossi zwei Runden vor Schluss in Turn 10 innen an Márquez vorbeistach, und beide nur ein kleines Stück nach außen getragen wurden, stach Iannone in die Lücke und überholte gleich beide! Und als er Rossi in der letzten Runde überholte, da passte auch kein Blatt Papier mehr zwischen ihre Verkleidungen. Iannone ist in der MotoGP zu einem echten Spitzenfahrer gereift, der seinen Teamkollegen Andrea Dovizioso immer mehr zum Nummer-2-Piloten degradiert.

### Keine Reue über P2

Auch wenn Lorenzo seine sicher geglaubte Führung zwei Kurven vor Schluss verloren und deshalb fünf Punkte weniger auf Rossi gutgemacht hatte, schien er nicht sonderlich verdrossen zu sein. «Ich hatte ei-

gentlich schon vor dem Rennen damit gerechnet, dass wir gegen Marc keine Chance haben», so der 28-jährige Mallorquiner. «Er war in fast allen Trainings der Schnellste und auch noch im Warm-up. Es hat mich eher überrascht, dass er Probleme bekam und nicht schon zu Beginn wegziehen konnte. Doch seine letzte Runde, die war wirklich beeindruckend. Aber noch mehr hat mich überrascht, dass Valentino und Andrea mit uns mithalten konnten. Denn wir hatten zum Rennen hin noch einmal unsere Abstimmung optimiert, und ich hatte guten Drive aus den Kurven.»

Rossi war nach dem Rennen nachdenklich. «Klar, war es ein tolles Rennen», so der WM-Leader. «Die ganzen Überholmanöver und Kämpfe haben viel Spaß gemacht. Nur das Resultat war nicht das, was es hätte sein können. Ich hatte im Rennen das Potenzial, um vielleicht ganz vorn zu landen, zumindest vor Jorge. Aber wir haben es uns mit dem Arbeiten in die falsche Richtung an den

Vortagen vermasselt. Das darf uns in Malaysia am nächsten Wochenende nicht mehr passieren, denn jedes Rennen wird nun zunehmend wichtiger. Wäre ich hier vor Jorge ins Ziel gekommen, wäre es eine ganz andere Basis für den WM-Kampf geworden.»

Zwei Rennen vor Schluss trennen die beiden Titelkandidaten wieder nur elf Punkte. Yamaha hat sich nach dem Team-Titel in Motegi nun auch den Hersteller-Titel gesichert. Doch wie die letzten WM-Runden gezeigt haben, sind die Gegner wieder erstarkt. Nach Márquez und Dani Pedrosa hat nun auch Iannone gezeigt, dass er

sich in den Titelkampf einmischen kann. Lorenzo hat bereits festgestellt: «Nach jedem Wochenende ist jener der Titelfavorit, der den anderen gerade geschlagen hat. Deshalb wird Sepang am nächsten Wochenende besonders wichtig.» Und Rossi ergänzt: «Der Kampf um den Titel wird bis zum 8. November um 14.45 Uhr gehen. Und dann will ich vor Jorge sein.» ♦



A. Iannone

## NACHGEHAKT BEI Marc Márquez

(22/E) Der Australien-Sieger über seine unglaubliche letzte Runde, und wozu ihn 50 GP-Siege animieren.



Von IMRE PAULOVITS

**?** Wie hast du diese unglaubliche letzte Runde hinbekommen? Ich muss ganz ehrlich zugeben, dass ich in einigen Phasen des Rennens so meine Probleme hatte. Dabei hatte ich im Warm-up noch einen echt guten Rhythmus, aber im Rennen war es wärmer und da war es zu Beginn des Rennens für mich vor allem schwierig, das Vorderradgefühl zu finden. Aber dann ging es. Ich habe versucht, Jorge einzuholen, ich habe gepusht, und es ist mir gelungen. Dabei habe ich aber gemerkt, dass der Vorderreifen immer wärmer und unruhiger wurde. Da habe ich mir gesagt, ich muss ihn und mich wieder etwas abkühlen. So habe ich ihn bis zum Schluss frisch halten können. Aber ich hatte auch so einige Momente. Mein Plan war, die letzten drei Runden wieder anzugreifen. Das war aber gar nicht so einfach, denn Valentino und Iannone haben mich überholt, und

da habe ich schon den Glauben verloren, Jorge wieder einzuholen. In der letzten Runde habe ich aber alles gegeben. Und am Ende kam so ein großartiger Sieg für mich und mein Team heraus. Es war wirklich wie eine Quali-Runde, es hat alles gepasst. Nachdem ich Andrea in der ersten Kurve überholen konnte, habe ich hundert Prozent von mir gepusht, und speziell vor Turn 4 habe ich viele Meter gutgemacht. Da habe ich gedacht, ja, es ist möglich. Ich habe gepusht, gepusht und gepusht, so bin ich bis Turn 10 rangekommen. Da habe ich mir gesagt: Ok, ich versuche es. Aber nur, wenn ich es klar sehe. Das habe ich dann. So habe ich die Bremsen rausgelassen, mich innen reingedrückt, und von da an ging es als Erster bis zum Zielstrich.

**?** Es war dein 50. GP-Sieg? Ja, das ist eine ganze Menge. Ich will versuchen, weiter viele zu gewinnen. Und auch wieder um noch mehr WM-Titel kämpfen.

## Stefan Bradl

# Pace zu langsam

**Obwohl sich Stefan Bradl redlich bemühte, war er in Phillip Island zu langsam, um in die Punkteränge zu fahren.**

Ein Problem zog sich für Stefan Bradl wie ein roter Faden durch das Australien-Wochenende: Ihm fehlte einfach der Grip am Hinterrad. «Ich kämpfte von der ersten Runde an mit einem durchdrehenden Hinterrad», gab Bradl zu. «Der Vormittag mit wechselhaftem Wetter hat am ersten Trainingstag auch nicht gerade geholfen. Aber immerhin konnten wir das Gefühl für die Front etwas verbessern.» Bradl probierte die Reifenauswahl durch, besser wurde es aber nicht.

Auch bis zum Qualifying wurde keine Lösung gefunden, so blieb Bradl lediglich der 21. Startplatz. «Wir hatten auch am zweiten Tag einiges ausprobiert, um den Grip zu verbessern und ein besseres Gefühl für das Hinterrad zu bekommen. Doch leider haben wir dabei kaum Fortschritte erzielt.» Bradl hoffte insgeheim, mit seinem Team aus den Datenaufzeichnungen

doch noch etwas für das Rennen zu finden.

### Rennen zum Abhaken

Doch was auch für das Warm-up ausgetüftelt wurde, brachte keinen wirklichen Fortschritt, und Bradl kam im Rennen nicht über den 20. Platz hinaus. «Es ist schon ein Jammer», haderte er mit seinem Schicksal. «Ich war einfach über das ganze Wochenende zu langsam. Und obwohl die Änderung für das Warm-up ein kleiner Schritt in die richtige Richtung war, hat er uns für das Rennen nicht viel gebracht. Jetzt will ich das Wochenende abhaken, und freue mich auf Malaysia, wo das Team durch die Tests im Winter Daten hat.» ♦ IP



Bradl: Hinten zu wenig Grip

## MotoGP

## Umzug samt Mannschaft

Jack Miller wird nächstes Jahr fast seine gesamte diesjährige Crew mit zu Estrella Galicia/Marc VDS mitnehmen.

Nachdem Lucio Cecchinello im nächsten Jahr kein Zweimann-Team mehr finanzieren kann, Jack Miller aber einen Dreijahres-Vertrag mit HRC hat, musste Honda ihn in einem anderen Team unterbringen. Es hatte sich schon länger abgezeichnet, dass hierfür nur Estrella Galicia/Marc VDS infrage kommt. In Motegi wurde man sich über die letzten Einzelheiten einig, der zweite Fahrerplatz geht von der Dorna aus von LCR zu Estrella Galicia/Marc VDS. Aber Miller nimmt noch mehr mit: Auch sein Crewchief Cristian Gabarrini und die Mechaniker kommen mit dem 20-jährigen Australier. Er bekommt wie auch sein Teamkollege Tito Rabat eine Honda RC 213 V Jahrgang 2016.



Nur Farbwechsel: Jack Millers Crew geht mit zu Marc VDS

Dass Miller vor einem Jahr einen Vorvertrag mit Marc VDS für die Moto2 hatte, den er dann wegen seiner MotoGP-Möglichkeit nicht einhielt, ist mittlerweile kein Thema mehr. «Er ist halt jetzt mit einem Jahr Verspätung bei uns eingetroffen», grinst Mäzen Marc van der Straaten zu dem Thema.

Diese Saison war auf der Production-Honda gleich als

Eingewöhnungsjahr geplant, HRC war klar, dass der Sprung aus der Moto3 riesengroß ist. Nach einigen Sturm- und Drang-Rennen lieferte der Australier daheim aber eine solide Leistung ab und wurde bester Open-Class-Pilot. Nächstes Jahr werden von ihm aber konstante Ergebnisse erwartet, was mit der Satelliten-Honda jedoch einfacher werden dürfte. ♦

## KOMPAKT

»» MotoGP Die Experimente mit unterschiedlichen Flügeln gingen in Australien weiter. Ducati versuchte am ersten Trainingstag, wie Yamaha nur die kleinen Flügel am Verkleidungskopf zu

benutzen, ging dann aber, wie schon in Japan, zur Variante mit doppelten Flügeln zurück. Bei Yamaha fuhr Rossi wieder ohne Flügel, Lorenzo mit.

»» MotoGP Alex de Angelis, der in Motegi schwer

gestürzt war, geht es wieder besser. Sein Zustand hat sich während der letzten Woche stabilisiert, er wurde aus dem künstlichen Koma geweckt. De Angelis soll noch in dieser Woche nach San Marino geflogen werden, wo seine Behandlung und Reha fortgesetzt werden. ♦

## GASTKOMMENTAR

Von IMRE PAULOVITS



## Legenden, die Lust haben, und welche, die nicht

Phillip Island ist vielleicht der schönste Ort im Motorrad-WM-Kalender. Trotzdem sah es dort in den letzten zwei Jahren recht leer um den WM-Lauf herum aus. Die Zeiten, in denen Casey Stoner für viele Kilometer lange Motorrad-Kolonnen zur und von der Insel sorgte, waren mit dem Rücktritt des Mannes, der hier sechsmal in Folge das MotoGP-Rennen gewinnen konnte, vorbei. Doch so langsam erholt sich die Szene von diesem Schock. Dieses Jahr kamen wieder so viele Fans wie schon lange nicht mehr an die Strecke auf der Insel in der Bucht von Melbourne und erlebten das vielleicht beste MotoGP-Rennen der letzten zehn Jahre.

Die alten Legenden der Australier, die den Hype um diesen Sport mitaufgebaut haben, ließen es sich nicht nehmen, das spannendste WM-Duell seit der Titanenzeit vor Ort mitzuerleben. Wenn sie auch längst ergraut und in anderen Geschäften unterwegs sind: Das Rennfahrerblut wallt immer noch in ihnen, und sie werden von den Fans

noch immer stürmisch gefeiert. Diesmal hätte es wirklich etwas zu feiern gegeben, schließlich wurde Casey Stoner letzten Freitag 30. Doch obwohl er wieder einige Auszeichnungen und Ehrungen hätte entgegennehmen können, die vom australischen Motorsport gerade für diesen Anlass vorbereitet wurden, blieb der zweifache MotoGP-Weltmeister dem Grand Prix fern. Er postete über die Sozialen Medien, wie sehr er sich freue, endlich daheim und nur mit seiner Familie feiern zu können. Sicher haben sich die Werte für den sensiblen Ausnahmekönner mittlerweile stark zu Gunsten seiner Frau und seiner Tochter verschoben. Seine Verletzung bei den 8 Stunden von Suzuka hat sicherlich auch weiter dazu beigetragen. Fragt sich nur, ob die Fans und die Szene, die ihm den Ruhm erst ermöglicht haben, nicht zumindest die Mühe verdient hätten, ihnen die Ehre zu erweisen. Der Ruhm vergeht schnell, und manchmal wird man sich darüber erst klar, wenn es zu spät ist.

## AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Motorsport ist ein Team-sport, aber auf der Strecke sind die Fahrer Einzelkämpfer mit einem besonders ausgeprägten Ego. In Australien konnten sie sich mal in einer echten Mannschaftssportart üben. Am Donnerstag vor dem GP versuchten sich Marc Márquez, Danilo Petrucci, Jack Miller, Moto2-Weltmeister Johann Zarco, Alex Rins und Niccolò Antonelli, verstärkt von Ruderern des Richmond Rowing Club, in einem Riemen-Achter auf dem Yarra River in Melbourne. Es war schon ver-

wunderlich, wie schnell sich die Einzelkämpfer auf dem Rennboot in ihre Rollen einfügten und kräftig an den Riemen zogen. Alle hatten sichtlich Spaß an der Wassersportart und der erfrischenden Brise über dem Wasser. Eine ordentliche Wasserschlacht konnte im Anschluss natürlich nicht ausbleiben.

»»» Nicky Hayden, Yonny Hernández, Anthony West, Danny Kent und Romano Fenati besuchten am Donnerstagmorgen gemeinsam mit dem australischen Fußballstar Travis Cloke den Maru Koala- und Tierpark. Die einzigartige Tierwelt Australiens beeindruckte die Piloten, das Interesse und die Tierliebe kam schnell durch, aber auch die Blödelei-

en, als es darum ging, sich gegenseitig WürGESchlangen um den Hals zu legen, bleiben nicht aus.

»»» Barry Sheene, Englands bislang letzter GP-Weltmeister, der nach seiner aktiven Karriere auch in seiner Wahlheimat Australien zum Star wurde, bleibt auch elf Jahre nach seinem Tod durch Speiseröhrenkrebs unvergessen. Am Donnerstag kamen Hunderte von Motorradfahrern zum alljährlichen Barry Sheene Parade Lap und füllten die Strecke zum Gedenken an den zweifachen 500er-Weltmeister und beliebten Fernseh-Kommentator.

»»» Nicky Hayden, der sich Ende dieser Saison aus der Motorrad-WM verabschiedet und seine Karriere in der Superbike-WM fortführt, wurde zum Abschied seiner MotoGP-Karriere am Australien-

Wochenende als 22. Pilot in den Kreis der MotoGP-Legenden aufgenommen und ist dort nun in Gesellschaft von Giacomo Agostini, Mike Hailwood und ähnlichen Größen.

»»» Der fünffache 500er-Weltmeister Mick Doohan konnte seinem Heim-GP natürlich auch diesmal nicht fernbleiben. Der 50-Jährige, der heute ein erfolgreicher Geschäftsmann ist und unter anderem eine Hubschrauber-

Fluggesellschaft betreibt, traf sich im Paddock mit seinem ehemaligen Crewchief Jeremy Burgess, der seit seinem Rückzug aus Valentino Rossis Team nur noch zum Spaß an Gokart-Motoren arbeitet, und sich den Australien-GP ebenfalls nicht entgehen ließ. Dann kam noch Wayne Gardner in die Runde, der mit seinem Sohn Remy an allen GP vor Ort ist, und der seinen WM-Titel ebenfalls auch Burgess zu verdanken hat.



Danny Kent und ein Känguru



Motorrad-WM-Ruder-Achter

Höhepunkte des Rennens

**Start:** Dank Ducati-Power kommt Iannone am besten weg, vor Lorenzo und Márquez. Rossi P6. Lorenzo übernimmt schnell die Führung.

**1. Runde:** Lorenzo, Iannone, Márquez, Pedrosa, Crutchlow, Rossi, A. Espargaró, Viñales, Petrucci und Pol Espargaró sind die Top Ten. Bradl P17.

**3. Runde:** Iannone und Márquez auf der Geraden an Lorenzo vorbei. Der Italiener wird bei Lucky Heights von einer Möwe am Kopf getroffen, verliert aber nur einen Platz. Rossi hängt hinter Crutchlow und Pedrosa auf P6 fest.

**4. Runde:** Rossi überholt Crutchlow, dann Pedrosa und ist 4.

**6. Runde:** Márquez macht einen Fehler, Rossi rückt auf P2 vor.

**8. Runde:** Lorenzo zieht auf 1,5 Sec. weg.

**10. Runde:** Márquez, Rossi und Iannone holen langsam zu Lorenzo auf. Auch Crutchlow, Pedrosa und Viñales sind noch in Schlagdistanz.

**11. Runde:** Hayden stürzt. Bradl P21.

**14. Runde:** Nur noch Márquez, Iannone und Rossi auf der Verfolgung von Lorenzo.

**17. Runde:** Márquez presst sich in der Honda-Kurve an Lorenzo vorbei auf P1. Ständige Positionswechsel.

**22. Runde:** Lorenzo packt Márquez und löst sich.

**25. Runde:** Iannone auf P2.

**26-27. Runde:** Márquez dreht die schnellste Runde, macht den Rückstand auf Lorenzo wett und gewinnt! Rossi verliert als Vierter hinter Iannone 7 Punkte auf Lorenzo. Bradl P21. ♦ ML

GRAND PRIX VON AUSTRALIEN – MOTOGP / Resultate

Phillip Island (AUS): 18. Oktober 2015; 16. Lauf zur Weltmeisterschaft; 120,096 km über 27 Runden à 4,448 km; 25 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 15 Grad; Asphalt: 42 Grad.

15°

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgr.	Schnellste Rd.	Topspeed	Reifen	Pkte.
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	27	40:33,849		1:29,280	338,0	as/m	25
2. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	27	+0,249		1:29,711	332,0	as/m	20
3. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP15	27	+0,930		1:29,509	344,4	as/m	16
4. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	27	+1,058		1:29,369	337,0	as/m	13
5. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	27	+5,062		1:29,796	332,7	as/m	11
6. Maverick Viñales (E)	Suzuki GS X-RR	27	+6,800		1:29,622	333,6	as/m	10
7. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	27	+9,375		1:29,875	337,9	as/m	9
8. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	27	+18,401		1:30,170	336,4	as/m	8
9. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GS X-RR	27	+20,039		1:30,778	333,1	as/m	7
10. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	27	+20,657		1:30,207	338,2	as/m	6
11. Scott Redding (GB)	Honda RC 213V	27	+21,846		1:30,169	341,3	as/m	5
12. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP14.2	27	+22,840		1:30,319	338,7	as/m	4
13. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP15	27	+29,168		1:30,067	344,1	as/m	3
14. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	27	+37,244		1:30,319	335,4	as/s	2
15. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213V -RS*	27	+40,192		1:30,480	334,1	as/s	1
16. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14*	27	+48,263		1:31,042	331,4	as/m	-
17. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.2	27	+48,572		1:30,791	337,6	as/m	-
18. Loris Baz (F)	Forward-Yamaha*	27	+48,677		1:30,816	330,8	as/s	-
19. Eugene Laverty (IRL)	Honda RC 213V -RS*	27	+50,201		1:30,838	333,6	as/s	-
20. Mike di Meglio (F)	Ducati D16 GP14*	27	+50,262		1:31,070	333,1	as/m	-
21. Stefan Bradl (D)	Aprilia RS-GP	27	+50,277		1:31,214	330,2	as/s	-
22. Toni Elías (E)	Forward-Yamaha*	27	+1:20,942		1:32,008	326,0	as/s	-
23. Anthony West (AUS)	Honda RC 213V -RS*	27	+1:23,454		1:31,927	325,1	as/s	-
<b>Nicht klassiert:</b>								
- Nicky Hayden (USA)	Honda RC 213V -RS*	9	+18 Rdn. Elektronik		1:30,837	327,7	as/s	-
- Damian Cudlin (AUS)	ART*	9	+18 Rdn. Getriebe		1:33,323	315,6	as/s	-

Schnellste Runde: Márquez, 27. Runde in 1:29,280 min (= 179,3 km/h)

Führung: Lorenzo (Runden 1-17; 21-26); Márquez (18-20/Ziel)

Nächstes Rennen: 25. Oktober 2015, Sepang (MAL)

\*Open-Class

Internet: www.motogp.com

STRECKE

Phillip Island



Runde für Runde

Rd.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
1	99	29	26	93	35	46	41	25	9	4	44	38	43	19	45	68	6	76	50	63	69	8	24	13	55		
2	99	29	93	26	35	46	41	25	9	44	4	38	43	19	45	68	6	50	76	69	63	8	24	13	55		
3	99	29	93	35	26	46	41	25	44	4	9	38	43	19	45	68	50	76	6	69	63	8	13	24	55		
4	99	29	93	46	35	26	25	41	44	4	38	9	43	45	19	68	76	50	69	6	8	63	13	24	55		
5	99	93	46	35	26	25	41	44	4	38	9	43	45	19	68	69	76	50	6	8	63	13	24	55			
6	99	29	46	93	35	26	25	41	4	44	38	9	43	45	19	68	69	76	50	8	6	63	13	24	55		
7	99	93	29	46	26	35	25	41	4	44	38	9	45	43	19	68	69	76	8	50	6	63	13	24	55		
8	99	93	46	29	35	26	25	41	44	4	38	9	45	43	19	69	76	68	50	8	6	63	13	24	55		
9	99	93	46	29	35	26	25	41	44	4	38	9	45	43	19	68	76	69	8	50	6	63	13	24	55		
10	99	93	46	29	26	35	25	41	44	38	4	9	45	43	19	68	76	8	50	6	63	13	24	55			
11	99	93	46	29	26	35	25	41	44	4	38	9	45	43	19	68	76	8	50	6	63	13	24	55			
12	99	93	46	29	35	26	25	41	44	4	38	45	9	43	19	68	76	8	6	50	63	13	24	55			
13	99	93	46	29	35	26	25	41	44	4	38	45	9	43	19	76	68	8	6	50	63	13	24	55			
14	99	93	46	29	35	26	25	41	44	38	4	45	9	43	19	68	8	76	6	50	63	13	24	55			
15	99	93	46	29	35	26	25	44	41	38	4	45	9	43	19	68	76	8	6	50	63	13	24	55			
16	99	93	46	29	26	35	25	44	41	38	45	9	4	43	19	76	68	8	6	50	63	13	24	55			
17	99	93	29	46	26	35	25	44	41	38	45	9	4	43	19	68	76	8	6	50	63	13	24	55			
18	93	99	29	46	26	35	25	44	41	38	45	9	4	43	19	68	76	8	6	50	63	13	24	55			
19	93	99	29	46	26	35	25	44	41	38	45	9	4	43	19	76	68	8	6	50	63	13	24	55			
20	93	99	29	46	26	35	25	44	41	38	45	9	4	43	19	68	76	8	6	50	63	24	13				
21	93	99	29	46	26	35	25	44	41	38	45	9	4	43	19	76	68	8	6	50	63	13	24				
22	99	29	93	46	26	35	25	44	41	38	45	9	4	43	19	68	76	6	8	50	63	13	24				
23	99	93	46	29	26	35	25	44	41	38	45	9	4	43	19	68	76	8	6	50	63	13	24				
24	99	93	46	29	26	35	25	44	41	38	45	9	4	43	19	68	76	8	6	50	63	13	24				
25	99	29	46	93	26	35	25	44	41	38	45	9	4	19	43	68	8	76	50	6	63	24	13				
26	99	29	93	46	26	35	25	44	41	38	45	9	4	19	43	8	68	76	50	63	6	24	13				
27	93	99	29	46	26	35	25	44	41	38	45	9	4	19	43	8	68	76	50	63	6	24	13				



WM-Stand Fahrer

1. Rossi	296
2. Lorenzo	285
3. Márquez	222
4. Iannone	188
5. Pedrosa	165
6. Smith	158
7. Dovizioso	153
8. Crutchlow	107
9. Petrucci	97
10. P. Espargaró	96
11. A. Espargaró	88
12. Viñales	84
13. Redding	78
Ferner:	
20. Bradl	11

WM-Stand Marken

1. Yamaha	362
2. Honda	310
3. Ducati	237
4. Suzuki	120
5. Yamaha-Forward*	33
6. Aprilia	28

WM-Stand Teams

1. Movistar Yamaha MotoGP	581
2. Repsol Honda Team	392
3. Ducati Team	341
4. Monster Yamaha Tech3	254
5. Suzuki Ecstar	172
6. Octo Pramac Racing	146
7. LCR Honda	124

\*Open-Class

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

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Australien



Dani Pedrosa (5.)

«Meine Pace war gut, aber Crutchlow konnte ich nicht abschütteln. Die Honda lag in der letzten Kurve nicht besonders gut. Deshalb fehlte auf der Geraden etwas der Speed.»



Maverick Viñales (6.)

«Das war ein in jeder Beziehung positives Rennen. Platz 6, nur 7 Sekunden hinter dem Sieger. Das Chassis war sehr gut, jetzt fehlt nur noch etwas mehr Motorpower.»



Jack Miller (15.)

«Ich bin happy. Bester Open-Pilot und das vor meinem Heimpublikum. Ich habe meinen Fahrstil ein wenig geändert. Das hat sich gelohnt. Mein Speed war das ganze Rennen konstant hoch.»

## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Folger vor Lüthi und Zarco in die erste Kurve.

**1. Runde:** A. Pons, Lowes, Rins, Kallio, Lüthi, Zarco, Nakagami, Corsi, Baldassarri und Folger in Top 10. Cortese P11, Schrötter P17, Krummenacher P17. Frühstart für A. Pons und Mulhauser.

**2. Runde:** Rins auf P1, Lüthi P4.

**3. Runde:** Lüthi an A. Pons vorbei auf P3.

**4. Runde:** Rins, Lowes und Lüthi ziehen davon. Folger auf P6.

**5. Runde:** Folger vor auf P5.

**6. Runde:** Lüthi an Lowes vorbei auf P2. Die Top 3 bereits 2 sec vor dem Feld. Folger auf P4.

**7. Runde:** Cortese P8, Krummenacher P14, Schrötter P17, Raffin P19, Alt P27.

**8. Runde:** Lowes holt P2 zurück.

**9. Runde:** Lüthi kontert.

**10. Runde:** Rins 1,4 sec vor Lüthi und Lowes, Folger +2 sec.

**11. Runde:** Baldassarri an Zarco vorbei auf P5. Mulhauser stürzt. Alt gibt an der Box auf.

**15. Runde:** Cortese stürzt (P6).

**16. Runde:** Rins 2 sec vor Lüthi und Lowes. Folger P4, Krummenacher P11, Schrötter P16.

**17. Runde:** Lüthi stürzt auf P2, fährt weiter.

**18. Runde:** Baldassarri an Folger vorbei auf P3.

**19. Runde:** Rins 4 sec vor Lowes.

**22. Runde:** Shah stürzt, fährt weiter.

**23. Runde:** Folger rollt mit plattem Hinterreifen aus! Krummenacher P9, Schrötter P13, Lüthi auf P15 wieder in den Punkten, Raffin P17, Hook P20.

**25. Runde:** Rins siegt 6 sec vor Lowes. Erstes Podest für Baldassarri. Bester Deutschsprachiger Krummenacher P10. ♦ ML

## GRAND PRIX VON AUSTRALIEN – MOTO2 / Resultate

Phillip Island (AUS); 18. Oktober 2015; 16. Lauf zur Weltmeisterschaft; 111.200 km über 25 Runden à 4,448 km; 29 gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 15 Grad, Asphalt: 42 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rdn.	Pkte.
1. Alex Rins (E)	Kalex	25	39:00,084	1:32,880	25
2. Sam Lowes (GB)	Speed-up	25	+6,633	1:33,157	20
3. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	25	+10,408	1:33,173	16
4. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	25	+15,536	1:33,453	13
5. Xavier Siméon (B)	Kalex	25	+16,205	1:33,415	11
6. Luis Salom (E)	Kalex	25	+17,241	1:33,451	10
7. Johann Zarco (F)	Kalex	25	+20,456	1:33,546	9
8. Mika Kallio (FIN)	Speed-up	25	+21,883	1:33,597	8
9. Alex Márquez (E)	Kalex	25	+24,473	1:33,717	7
10. Randy Krummenacher (CH)	Kalex	25	+24,559	1:33,552	6
11. Franco Morbidelli (I)	Kalex	25	+35,103	1:34,079	5
12. Marcel Schrötter (D)	Tech3	25	+36,583	1:34,267	4
13. Simone Corsi (I)	Kalex	25	+36,588	1:34,140	3
14. Ricky Cardús (E)	Suter	25	+36,642	1:34,228	2
15. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	25	+38,115	1:33,070	1
16. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	25	+47,215	1:34,509	-
17. Jesko Raffin (CH)	Kalex	25	+47,254	1:34,478	-
18. Julián Simón (E)	Speed-up	25	+47,305	1:34,643	-
19. Xavi Vierge (E)	Tech3	25	+47,382	1:34,615	-
20. Joshua Hook (AUS)	Kalex	25	+47,963	1:34,609	-
21. Azlan Shah (MAL)	Kalex	25	+55,273	1:33,593	-
22. Edgar Pons (E)	Kalex	25	+58,441	1:35,053	-
23. Louis Rossi (F)	Tech3	25	+59,229	1:35,046	-
24. Axel Pons (E)	Kalex	25	+1:00,321	1:33,655	-
25. Thitipong Warokorn (THA)	Kalex	25	+1:26,478	1:35,196	-

## Nicht klassiert:

- Jonas Folger (D)	Kalex	21	+4 Rdn.	1:33,054	-
- Sandro Cortese (D)	Kalex	14	+11 Rdn.	1:33,486	-
- Florian Alt (D)	Suter	10	+15 Rdn.	1:35,734	-
- Robin Mulhauser (CH)	Kalex	9	+16 Rdn.	1:35,417	-

Durchschnittstempo des Siegers: 171,0 km/h

Schnellste Runde: Rins, 10. Runde, in 1:32,880 min (= 172,4 km/h)

Nächstes Rennen: 25. Oktober 2015, Sepang (MAL)

Internet: www.motogp.com

## Qualifying

1. Rins	1:32,523
2. A. Pons	1:32,737
3. Lowes	1:32,787
4. Lüthi	1:32,884
5. Kallio	1:32,957
6. Nakagami	1:32,968
7. Zarco	1:33,039
8. Cortese	1:33,086
9. Baldassarri	1:33,202
10. Simón	1:33,262
11. Cardús	1:33,290
12. Corsi	1:33,291
13. Syahrin	1:33,291
14. Folger	1:33,425
15. Shah	1:33,440
16. Salom	1:33,495
17. Siméon	1:33,520
18. Márquez	1:33,755
19. Morbidelli	1:33,764
20. Schrötter	1:33,886
21. Krummenacher	1:33,918
22. Rossi	1:34,410
23. Raffin	1:34,467
24. Hook	1:34,525
25. Vierge	1:34,687
26. E. Pons	1:34,808
27. Warokorn	1:35,014
28. Alt	1:35,360
29. Mulhauser	1:35,895

## WM-Stand Fahrer

1. Zarco	318
2. Rins	214
3. Rabat	206
4. Lowes	172
5. Folger	145
6. Lüthi	143
7. Siméon	107
8. Morbidelli	89
9. Nakagami	82
10. Cortese	78
11. Baldassarri	72
12. Corsi	72
13. Márquez	69
14. Aegerter	62
15. Kallio	62
16. Salom	60
17. Simón	58
18. Syahrin	56
19. Schrötter	31
20. Krummenacher	31
Ferner:	
28. Mulhauser	1

## WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	395
2. Speed-up	194
3. Tech3	38
4. Suter	18
5. NTS	3
6. Moriwaki	2



Krummenacher (#4, hinter Márquez) war bester Deutschsprachiger

## GP von Australien - Moto2

## Kein Tag der Deutschen



Rins dominierte Training und GP



Folger (#94): Plattfuß



Lüthi (vor Rins) rutschte nach 17 Runden auf P2 aus

Von MARKUS LEHNER

**Alex Rins dominierte den Australien-GP und schnappte dem verletzten Tito Rabat Rang 2 im WM-Klassement weg. Die Deutschsprachigen hatten Pech.**

«Zu Beginn war ich nervös, aber dann merkte ich, dass ich eine höhere Pace gehen konnte als Lüthi und Lowes. Das größte Problem war, die Konzentration zu halten», erzählte Sieger Alex Rins glücklich. Auch Alex Lowes war mit Rang 2 zufrieden: «Rins war zu schnell. Außerdem habe ich zu kurz übersetzt. Auf der Geraden war ich verloren.» Für Lorenzo Baldassarri gab es den ersten Podestplatz der Karriere: «Wahnsinn», freute sich der Schützling von Valentino Rossi, «ich habe keine Fehler gemacht, aber als mir P3 angezeigt wurde, konnte ich es kaum glauben.»

## Deutschsprachiges Debakel

Pechvogel des Tages war Jonas Folger, der nach 22 von 25 Runden und kurz vor dem geplanten Angriff auf den drittplatzierten Baldassarri mit einem platten Hinterreifen ausrollte. Folger ärgerte sich: «Wieder einmal kostete uns ein Reifendefekt ein mögliches Podium. Wir haben bezüglich Reifen schon alles erlebt, aber ein so tiefer Riss, dass

die Luft entweicht, das war selbst für uns neu.» Auch Tom Lüthi wurde schlecht belohnt. Der Schweizer lag nach 15 von 25 Runden auf Rang 2 hinter Rins, als er statt des zweiten Gangs einen Leerlauf erwischte, ins Gras ausweichen musste und umkippte. Er fuhr zwar weiter, aber mehr als P15 lag nicht mehr drin. «Echt schade, ich hatte gerade Lowes abgehängt», schimpfte Lüthi. Sandro Cortese stürzte nach einer beherzten Aufholjagd von Rang 11 auf Rang 6 in Lukey Heights, weil er im dritten statt im zweiten Gang war. Cortese untröstlich: «Ich habe den Gang nicht reingekriegt, mein Fehler.» Bester Deutschsprachiger wurde Randy Krummenacher, der wie in Japan Platz 10 holte: «Ich liebe Phillip Island.»

## Nur P7 für Champion Zarco

Bei Weltmeister Johann Zarco war nach dem Titelgewinn – 7 Siege, 13 Podestplätze – die Luft raus. Mit einem Podestplatz hätte der Franzose den Rekord von Tito Rabat und Marc Márquez (je 14 Podestplätze in einer Saison) einstellen können, wurde aber nur Siebter: «Je länger das Rennen dauerte, desto unkontrollierter rutschte das Bike herum. Ich wollte nach Stürzen in den letzten Jahren das Rennen unbedingt beenden.» ♦ ML



**Moto2 - Deutsche/Schweizer in Phillip Island  
Nichts als Spesen**

**JOSH HOOK (ERSATZ AEGERTER) P20**



«Die Qualifikation war schwierig. Wir haben beim Set-up einiges probiert, haben dabei aber zuerst eine falsche Richtung eingeschlagen. Ich bin dann wieder an die Box, und wir haben das Motorrad wieder auf den Stand vom Freien Training am Morgen umgebaut. Das ging dann etwas besser. Ich habe im Rennen leider am Start alles falsch gemacht. Ich muss unbedingt die extrem wichtige Startphase vor dem nächsten Rennen in Malaysia üben. Erst nach zehn Runden kam ich richtig in Schwung. Mit frischen Reifen war in der ersten Rennhälfte der Grip hinten so gut, dass es mit der Front Probleme gab; im Laufe des Rennens ließ der Grip hinten langsam nach, dadurch wurde das Motorrad insgesamt aber besser lenkbar. Ich bin immer noch in der Moto2-Lernphase und hoffe, dass ich am kommenden Weekend in Sepang einen Schritt weiter nach vorne kommen kann.»

**WM-Punkte/WM-Platz: -/-**

**FLORIAN ALT SUTER, AUFGABE**



«Heute am Vormittag fuhr ich mit der Suter das beste Warm-up der gesamten bisherigen Saison. Ich war in der Lage, dieselben Rundenzeiten wie gestern in der Qualifikation zu fahren, noch dazu mit gebrauchten Reifen. Deshalb habe ich für das Rennen einiges erwartet. Doch am vergangenen Mittwoch, als ich hier auf Phillip Island ankam, passierte mir ein kleines Missgeschick, bei dem ich mir das linke Knie heftig angeschlagen habe. Ich hatte an allen Tagen starke Schmerzen, doch ich behielt das Ganze für mich. Im Rennen war ich allerdings nach sieben, acht Runden nicht mehr in der Lage, das Motorrad ordentlich zu beherrschen. Die Schmerzen waren das geringere Problem, aber es fehlte die Kraft; und vor allem konnte ich kaum Druck auf die Fußrasten ausüben. Deshalb habe ich entschieden, frühzeitig in die Box zu fahren. Es tut mir echt leid für mein Team, denn es hat wieder super Arbeit geleistet.»

**WM-Punkte/WM-Platz: -/-**

**SANDRO CORTESE KALEX, STURZ**



«Nach dem Start gingen zunächst drei Rivalen an mir vorbei. Bis Runde 14 kam ich wieder auf P6 vor und habe dabei auch Weltmeister Johann Zarco überholt. Dann bin ich leider unten an Luky Heights ausgerutscht. Bis zum Sturz hatte ich ein gutes Rennen. Ich habe den Gang nicht reinbekommen und bin statt im zweiten im dritten Gang in die Honda-Kurve eingebogen. Das tut mir sehr leid fürs Team, denn bis dato hatten wir ein sehr gutes Wochenende. Echt schade, ich wollte einfach von der Gruppe wegfahren und dabei ist mir der Fehler unterlaufen. Das ist extrem ärgerlich. Jetzt müssen wir das verdauen und etwas runterkommen, denn es geht nächste Woche bereits in Sepang in Malaysia weiter.» Cortese rutschte in der Gesamtwertung auf Rang 10 zurück, hat aber in Malaysia und Valencia noch gute Chancen, zwei Plätze gutzumachen.»

**WM-Punkte/WM-Platz: 78/10.**

**JONAS FOLGER KALEX, AUSFALL**



«Die Enttäuschung ist riesig, da uns wieder einmal ein Reifendefekt ein mögliches Podium kostete. Bis zu dem Zeitpunkt, als der Reifen plötzlich Luft verlor, lief alles wunderbar. Wir haben hinsichtlich der Reifen so gut wie schon alles Mögliche erlebt, aber einen Riss zu haben, der so tief ist, dass die Luft entweicht, das war eine neue Erfahrung für uns. Drei Runden vor Rennende merkte ich in der letzten Kurve etwas Seltsames, bevor ich in Turn 1 und in der nächste Kurve gleich nochmals beinahe gestürzt wäre. Auf der Gegengeraden war dann der Reifen schon platt. Es ist zum Aus-der-Haut-Fahren. Als Baldassarri an mir vorbeiging, konnte ich ihm locker folgen. Ich habe ihn genau studiert, und ich hatte eine Taktik für die letzte Runde, doch so weit kam es leider nicht mehr. Ich bin mir sicher, dass ich ihm den letzten Podiumsplatz noch hätte wegschnappen können.»

**WM-Punkte/WM-Platz: 145/5.**

**RANDY KRUMMENACHER KALEX, P10**



«Ich bin sehr, sehr zufrieden mit meinem Rennen. Das Warm-up am Vormittag hat meine Zuversicht gesteigert, dass ich im Rennen richtig schnell sein und mich gegenüber dem gestrigen Qualifying klar steigern könnte. Es ist mir vom Start weg sehr gut gelungen, dies tatsächlich umzusetzen. Mit Fortdauer des Rennens habe ich mich step-by-step nach vorne gearbeitet. Zum Schluss hatte ich noch einen harten Fight gegen Alex Márquez, bei dem wir uns beide nichts geschenkt haben. Leider habe ich diesen Kampf im Finale noch knapp verloren. Trotzdem habe ich dieses Rennen auf einer meiner Lieblingsstrecken von Beginn bis zur Zieldurchfahrt in vollen Zügen genossen. Mit dem zehnten Rang bin ich natürlich happy, noch dazu, weil es bereits das zweite Mal in Folge war, dass ich in die Top 10 vorgestoßen bin. Dieses Wochenende sowie das Rennen selbst geben mir ein gutes Gefühl für die beiden noch ausstehenden Rennen sowie auch für meine weitere Zukunft in der Supersport-WM 2016.»

**WM-Punkte/WM-Platz: 31/20.**

**THOMAS LÜTHI KALEX, P15**



«Der Gang ist genau in dem Moment rausgesprungen, als ich voll in der Bremszone war. Ein Leerlauf war drin; ohne Motorbremse war es unmöglich, die Kurve zu erwischen. Ich versuchte, den Bogen so weit wie möglich zu fahren, bin aber trotzdem ins Gras geraten. Und da war es viel zu rutschig, um die Situation noch zu retten. Wirklich schade, denn zu diesem Zeitpunkt hatte ich Lowes abgehängt. Rins war zu weit weg, aber Platz 2 hätte mir gehört. Jetzt müssen wir untersuchen, was passiert ist. Habe ich selber einen Fehler gemacht, oder hat die Elektronik der Schaltzentrale nicht richtig reagiert, weil ich exakt zum Zeitpunkt des Schaltmanövers auf einer Unebenheit war? Ich weiß es nicht. Was ich aber weiß, ist, dass wir das gesamte Weekend ganz vorne dabei waren, genau wie wir es im Trockenen in Japan waren. Mit dieser Gewissheit werde ich mich nun auf den GP von Malaysia am kommenden Sonntag vorbereiten.»

**WM-Punkte/WM-Platz: 143/6.**

**ROBIN MULHAUSER KALEX, STURZ**



«Was für ein besch... Weekend! Ich bin am Start nur einige wenige Zentimeter nach vorn gerollt, aber das reichte für einen Frühstart. In den ersten Runden konnte ich einige Plätze gutmachen, dann zeigte mir mein Team die ausgesprochene Boxendurchfahrtsstrafe an. Als ich nach der gefühlsmäßig endlos langen Boxengassen-Durchfahrt wieder auf die Strecke ging, verlor ich etwas die Konzentration und dachte daran, dass ich wegen der verlorenen Zeit von der Spitze bald überrundet werden würde. Ich wollte jedoch niemanden von den Topleuten behindern. Dann ist mir an einer sehr schnellen Stelle in der letzten Kurve, exakt dort, wo bereits im Training oft der Wind gedreht hatte, plötzlich das Vorderrad weggerutscht. Ich muss dieses Weekend so rasch wie möglich vergessen und mir bewusst werden, dass am kommenden Weekend in Malaysia alles wieder von vorne beginnt.»

**WM-Punkte/WM-Platz: 1/28.**

**JESKO RAFFIN KALEX, P17**



«Wow, eine richtig geile Strecke - und vor allem brutal schnell. Leider hat am Freitagvormittag im Training das Wetter nicht mitgespielt, was für mich als Neuling nicht sehr hilfreich war. Startplatz 23 am Samstagnachmittag war trotzdem nicht schlecht, aber natürlich möchte man weiter vorne stehen. Aber es war mein bisher bestes Quali-Resultat. Der Start war gut, ich machte einen Platz gut, nach einer Runde war ich 22. Aber ich habe gemerkt, dass ich hinten ein faules Ei als Hinterreifen erwischte hatte, das Teil war unsauber gewuchtet. Ich konnte so nie in einen guten Rhythmus kommen. Trotzdem hatte ich viele spannende Kämpfe und ging als 16. in die letzte Runde. Doch dann hatte ich in der letzten Kurve einen Rutscher über die Front und konnte zu wenig Schwung auf die Zielgerade mitnehmen, da ist Syahrin noch vorbeigewischt. P17 ist für einen Rookie auf dieser Strecke sicher nicht schlecht, ich habe wieder sehr viel gelernt.»

**WM-Punkte/WM-Platz: -/-**

**MARCEL SCHRÖTTER TECH3, P12**



«Mit Rang 12 und vier WM-Punkten muss ich zufrieden sein. Nach dem Warm-up war ich mir nicht sicher, ob ich wegen meiner im Training verletzten Hand die Distanz überstehen würde. Für das Rennen habe ich schmerzstillende Tabletten genommen. Mir fehlte die Kraft im Arm, trotzdem war ich in der Lage, ein ordentliches Tempo zu fahren. Mit Simone Corsi hatte ich ein gutes Zugpferd. Zum Schluss tauchte Morbidelli vor uns auf, den ich noch schnappen wollte. Doch dann ist mir ein Gang rausgesprungen, es war eine haarige Situation, die ich gerade noch meistern konnte. Aus der letzten Kurve vor der Ziellinie habe ich Corsis Windschatten optimal nutzen können und bin vor ihm über die Linie gefahren. Schade war, dass ich in der Anfangsphase mit Alex Márquez und Luis Salom nicht mithalten konnte, weil der Motor Aussetzer hatte. Dieses Übel hat sich zum Glück von selbst erledigt.»

**WM-Punkte/WM-Platz: 31/19.**

## Moto3

## Bald Entscheidungen



John McPhee: Will nur mit Honda bei RTG bleiben

Während John McPhee in Australien die erste Pole-Position seiner Karriere herausfuhr, verhandelte der neue Teamchef des Racing Teams Germany daheim um die nächste Saison. Dabei geht es in erster Linie darum, ob das Team mit Honda weitermacht oder zu Peugeot (Mahindra-Technik) wechselt. „Beide Optionen stehen noch zur Debatte, wobei das Pendel derzeit mehr Richtung Peugeot ausschlägt“, sagt Thien. „Denn bei Honda steht noch nicht fest, ob wir zwei 2016er-Motorräder bekommen können. Honda will, dass wir dann den Aron Canet

nehmen, wir können es uns aber nicht leisten, ihn umsonst fahren zu lassen. Die Peugeot-Variante ist langfristig geplant sicherlich auch nicht schlecht.“

Als Fahrer würde Thien Masbou gerne behalten, Juanfran Guevara hat die besten Chancen für den zweiten Platz. „John McPhee haben wir ein Angebot mit Peugeot-Material gemacht, aber er besteht auf Honda. Das kann ich ihm derzeit aber nicht garantieren“, so Thien. „Bis wir die Materialfrage geklärt haben, könnte es da für beide Seiten bereits zu spät für erneute Verhandlungen sein.“ ♦ IP

## NACHRICHTEN

## Rabat noch mal am Arm verletzt

**Moto2** Tito Rabat ist schon ein harter Hund, aber diesmal musste er seinen Fakir-Qualitäten Tribut zollen. Nachdem er in Japan wegen Schmerzen aufgeben musste, wollte er es auf Phillip Island erneut versuchen. Der Moto2-Ex-Weltmeister kam auf dem flüssigen Kurs und mit einer Woche mehr Rehabilitationszeit auch deutlich besser zurecht als auf der brutalen Bremsstrecke in Motegi. Doch in FP2 flog er in der schnellen Zielkurve mit einem fürchterlichen Highsider ab und schlug seinen operierten linken Unterarm erneut an. Weil die Untersuchung eine mögliche Verschiebung der zusammengesetzten Knochenfragmente zeigte, flog der Spanier nach Hause, um sich in Barcelona behandeln zu lassen. Den Malaysia-GP wird er auslassen, um sich bestmöglich auf das WM-Finale in Valencia vorbereiten zu können. „Mir bleibt keine andere Wahl, aber in Valencia will ich wieder dabei sein“, so Rabat. ♦ IP

## KOMPAKT

**Moto3** Fabio Quartararo, der sich in Misano den rechten Knöchel gebrochen hatte, musste nach Motegi auch auf Phillip Island wegen Schmerzen noch vor dem Rennen aufgeben. Teamchef Emilio Alzamora hat entschieden, den 16-jährigen Franzosen nach Spanien zurückzuschicken, ihn dort behandeln zu lassen und auf den Malaysia-GP zu verzichten.

**MotoGP Rookies Cup** Bei der dreitägigen Selektion auf dem Guadix-Kurs in der Nähe von Granada wurden neun neue Piloten in den nächstjährigen MotoGP-Rookies Cup gewählt. Sehr erfreulich: Diesmal sind auch wieder zwei Deutsche dabei: der 15-jährige Matthias Meggle, IDM-Vizemeister der Moto3 Standard, und der ebenfalls 15-jährige Kevin Orgis, Moriwaki-250-Cup-Sieger 2015.

**MotoGP** Mike di Meglio, 125er-Weltmeister von 2008, fuhr in Australien seinen 200. Grand Prix. ♦ IP

## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Oliveira sticht vor Pole-sitter McPhee (vom Racing Team Germany/RTG) in Front. Später holt Fenati P2.

**1. Runde:** Fenati führt vor Oliveira, McPhee, Vázquez (Kiefer) und Kornfeil. WM-Leader Kent folgt auf P7, dessen Titelherausforderer Bastianini auf 15 (von P25 gestartet). Öttl fällt auf P26 zurück (von P23).

**2. Runde:** Oliveira auf P1.

**3. Runde:** Fenati wieder vorn.

**4. Runde:** Oliveira holt P1 zurück.

**5. Runde:** Fenati auf P1.

**6. Runde:** Vázquez vorn.

**7. Runde:** Hanika vorn. Highsider McPhee, der Mir (Kiefer) aus dem Rennen reißt (beide Top 10). Öttl in den Top 20.

**8. Runde:** Brad Binder auf P1.

**9. Runde:** Öttl auf Punktekurs (P14).

**10. Runde:** Bagnaia stürzt, trifft Kent am Hinterrad, der verliert 15 Plätze. Masbou (RTG) in Top 15 (von P17 gestartet).

**11. Runde:** Oliveira zurück auf P1.

**12. Runde:** B. Binder wieder vorn. Kent zurück in Top 10.

**14. Runde:** Kent touchiert Antonelli, stürzt und reißt Bastianini mit. Öttl in Top 10 (PIO).

**15. Runde:** Oliveira führt.

**16. Runde:** Fenati erneut auf P1.

**17. Runde:** Oliveira auf P1. Vázquez auf P4. Masbou auf P8.

**18. Runde:** Wieder B. Binder vorn.

**19. Runde:** Öttl auf P7.

**21. Runde:** Fenati wieder vorn.

**22. Runde:** Kornfeil auf P1.

**23. Runde:** Oliveira siegt vor Vázquez und B. Binder. ♦ WHJ

## Qualifying

1. McPhee	1:36,540
2. Oliveira	1:36,606
3. Vázquez	1:36,693
4. Navarro	1:36,705
5. Fenati	1:36,822
6. Loi	1:36,942
7. Kent (Strafe)	1:36,180
8. Kornfeil	1:37,011
9. B. Binder	1:37,134
10. Viñales	1:37,162
11. Herrera (Strafe)	1:36,960
12. Hanika	1:37,169
13. Guevara	1:37,176
14. Khairuddin	1:37,193
15. Manzi	1:37,224
16. Antonelli	1:37,282
17. Masbou	1:37,344
18. Mir (Strafe)	1:37,212
19. Martín	1:37,480
20. Danilo	1:37,495
21. Dalla Porta	1:37,513
22. Quartararo (Strafe)	1:37,429
23. Tonucci	1:37,538
24. Öttl	1:37,571
25. D. Binder	1:37,635
26. Rodrigo	1:37,697
27. Suzuki	1:37,646
28. Bastianini	1:37,697
29. Gardner (Strafe)	1:37,644
30. Bagnaia	1:37,800
31. Migno	1:37,806
32. Carrasco	1:38,378
33. Pagliani	1:38,503
34. Simpson	1:39,201
35. Locatelli (Strafe)	1:38,242
36. Barton	1:42,588

## GRAND PRIX VON AUSTRALIEN – Moto3 / Resultate

Phillip Island (AUS): 18. Oktober 2015; 16. Lauf zur Weltmeisterschaft; 102,304 km über 23 Runden à 4,448 km; 35 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt, trocken; Luft: 15 Grad, Asphalt: 36 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Miguel Oliveira (P)	KTM	23	37:34,742	1:37,155	25
2. Efrén Vázquez (E)	Honda	23	+0,132	1:37,186	20
3. Brad Binder (ZA)	KTM	23	+0,161	1:36,734	16
4. Jorge Navarro (E)	Honda	23	+0,170	1:37,206	13
5. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	23	+0,288	1:36,896	11
6. Romano Fenati (I)	KTM	23	+1,006	1:37,194	10
7. Philipp Öttl (D)	KTM	23	+6,200	1:37,023	9
8. Isaac Viñales (E)	KTM	23	+6,253	1:37,210	8
9. Alexis Masbou (F)	Honda	23	+6,322	1:37,269	7
10. Remy Gardner (AUS)	Mahindra	23	+7,567	1:37,124	6
11. María Herrera (E)	Husqvarna	23	+7,573	1:37,406	5
12. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	KTM	23	+10,088	1:37,318	4
13. Manuel Pagliani (I)	Mahindra	23	+16,294	1:37,183	3
14. Karel Hanika (CZ)	KTM	23	+17,792	1:36,705	2
15. Jorge Martín (E)	Mahindra	23	+17,814	1:37,352	1
16. Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	23	+18,205	1:37,064	-
17. Niccolò Antonelli (I)	Honda	23	+19,921	1:36,887	-
18. Ana Carrasco (E)	KTM	23	+42,463	1:38,471	-
19. Olly Simpson (AUS)	KTM	23	+1:24,024	1:39,717	-
<b>Nicht klassiert:</b>					
- Lorenzo Dalla Porta (I)	Husqvarna	15	+8 Rdn.	1:36,951	-
- Danny Kent (GB)	Honda	13	+10 Rdn.	1:36,904	-
- Enea Bastianini (I)	Honda	13	+10 Rdn.	1:37,016	-
- Andrea Locatelli (I)	Honda	13	+10 Rdn.	1:38,672	-
- Matt Barton (AUS)	FR	13	+10 Rdn.	1:43,167	-
- Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	9	+14 Rdn.	1:36,532	-
- Jules Danilo (F)	Honda	8	+15 Rdn.	1:36,827	-
- John McPhee (GB)	Honda	6	+17 Rdn.	1:37,201	-
- Joan Mir (E)	Honda	6	+17 Rdn.	1:36,721	-
- Juanfran Guevara (E)	Mahindra	6	+17 Rdn.	1:37,062	-
- Andrea Migno (I)	KTM	6	+17 Rdn.	1:37,325	-
- Livio Loi (B)	Honda	4	+19 Rdn.	1:37,159	-
- Stefano Manzi (I)	Mahindra	0	+23 Rdn.	-	-
- Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	0	+23 Rdn.	-	-
- Darryn Binder (ZA)	Mahindra	0	+23 Rdn.	-	-
- Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	0	+23 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 163,3 km/h

Schnellste Runde: Bagnaia, 3. Runde in 1:36,532 min (= 165,8 km/h)

Nächstes Rennen: 25. Oktober 2015, Sepang (MAL) Internet: www.motogp.com

## WM-Stand Fahrer

1. Kent	244
2. Oliveira	204
3. Bastianini	188
4. Fenati	165
5. Antonelli	161
6. Vázquez	155
7. B. Binder	126
8. Navarro	121
9. Viñales	103
10. Quartararo	92
11. McPhee	77
12. Bagnaia	73
13. Masbou	70

14. Öttl	66
15. Kornfeil	63
16. Loi	56
17. Hanika	46
18. Martín	39
19. Locatelli	33
20. Migno	30
21. Ajo	21

## WM-Stand Konstrukteure

1. Honda	375
2. KTM	291
3. Mahindra	113
4. Husqvarna	85



Australien-Sieger Miguel Oliveira: Noch Titelchancen

GP von Australien - Moto3

# Zu Fall gebracht

Von IMRE PAULOVITS

**Danny Kent hätte den WM-Titel in Australien vorzeitig sichern können, und es sah auch sehr gut aus für den 21-jährigen Briten. Doch dann wurde er gleich zweimal hart angefahren und schließlich zu Fall gebracht.**

Es war der reinste Wahnsinn. Wie auf der flüssigen Strecke von Phillip Island das ganze Feld während fast der gesamten Rennstrecke wie ein riesiger Bandwurm um die Strecke flog, auf den Geraden die Windschattenspiele jedes Mal die Reihenfolge komplett durcheinanderbrachten, war eine Augenweide. In all diesem Getümmel gaben sich zwei Mann mit ganz unterschiedlichen Vorzeichen ihr WM-Showdown. Danny Kent, mit dem deutschen Leopard Racing Team der dominierende Mann dieser Saison, war von Anfang an in der Spitzengruppe und versuchte, jedem Risiko aus dem Weg zu gehen. Enea Bastianini hingegen, bereits mit einem 56-Punkte-Rückstand angereist, war nach katastrophalem Qualifying nur vom 29. Startplatz ins Rennen gegangen.

Doch der 17-jährige Italiener arbeitete sich unbeirrt nach vorn, nach zehn Runden war er bereits in den Top 10. Kent kontrollierte das Geschehen aber von noch weiter vorn und war auf WM-Kurs. Dann jedoch nahm das Schicksal seinen Lauf. Francesco Bagnaia verbremste sich vor Turn 10, stürzte und rammte dabei das Hinterrad des WM-Leaders. Kent konnte von Glück reden, dass er im Sattel blieb, doch er fiel auf Platz 16 zurück. Doch der Honda-Pilot arbeitete sich schnell wieder nach vorn und war nach vier Runden wieder an seinen WM-Kontrahenten vorbei. Doch da lauerte erneut Unheil. Nicolo Antonelli stürzte, traf Kent – und dieser flog mit einem brutalen Highsider ab. Bastianini war gleich dahinter und stürzte ebenfalls.

**Nutznießer mit WM-Chancen**

Vorn übernahm derweil Miguel Oliveira das Kommando, und der KTM-Werkspilot behielt auch im Zieleinlauf die Oberhand. Während Bastianini nun aus dem WM-Rennen ist, ist Oliveira bis auf 40 Punkte an Kent herangekommen. „Diese Chance versuche ich zu nutzen“, gibt sich der Portugiese kämpferisch.

Moto3

# Nach vorn gefahren



Phillip Öttl (#65): Von Startplatz 24 auf Platz 7

**Auf Phillip Island zeigte Phillip Öttl eine seiner besten Aufholjagden. Die Mühe wurde mit Platz 7 belohnt.**

Die Grippe, die Phillip Öttl in Japan geplagt hatte, war dank der Clinica Mobile und der australischen Sonne komplett verflogen, und auch die Gehirnerschütterung behinderte ihn nicht mehr. Öttl legte auf der flüssigen Strecke gleich ein ordentliches Tempo vor und beendete den ersten Trainingstag als Sechster.

**Probleme im Qualifying**

Doch im Qualifying, während ein harter Gegenwind die lange Gardner-Straight hinaufblies, konnte er sich einfach nicht richtig platzieren. Während das halbe Feld als ein Knäuel zusammen fuhr und sie sich so gegenseitig Windschatten gaben und zu Bestzeiten zogen, war Öttl allein – und so war schließlich nicht mehr als Startplatz 24 drin. „Da fehlt ihm einfach noch das richtige

Gespür“, konstatierte Vater Peter Öttl.

Umso mehr kam der 19-Jährige im Rennen in Schwung. Wobei es zu Beginn noch gar nicht so gut aussah: „Ich habe den Start verschlafen“, übte Öttl Selbstkritik. In den ersten beiden Runden nur auf Platz 26, legte er dann aber los und machte einen Gegner nach dem anderen nieder. „Ich hatte auch Glück, dass das ganze Feld so weit zusammengeblieben ist“, gab Öttl zu. „So konnte ich mich immer weiter nach vorne hangeln.“ Dabei fuhr er teilweise schnellere Rundenzeiten als die Spitze.

Ganz an die Spitzengruppe konnte der deutsche KTM-Pilot zwar nicht rankommen, aber sich von der Verfolgergruppe so weit absetzen, dass ihn zum Schluss niemand mehr aus dem Windschatten heraus überholen konnte. So brachte er Platz 7 ins Ziel. „Ich bin Schlangenlinien gefahren, damit keiner einen Windschatten findet – und es hat funktioniert“, freute er sich. ♦ IP

Moto3

# Starker Neuer

Wie es scheint, muss sich das Leopard Racing Team auch mit seiner Fahrerkonstellation für das nächste Jahr keine Sorgen machen, nicht an die Erfolge aus diesem Jahr anknüpfen zu können. Joan Mir, bislang für Leopard in der Junior-WM unterwegs, hat als Ersatzpilot für den verletzten Hiroki Ono ein erstaunliches WM-Debüt gegeben. Während der Trainingstage hat er sich von P30 auf Startplatz 15 gesteigert und sich dabei um drei Sekunden verbessert. Und im Rennen mischte er in der Spitzengruppe, teilweise auf Platz 6 mit, bevor er in der siebten Runde von Pole-Sitter John McPhee abgeräumt wurde.

Teamchef Stefan Kiefer ist auch voll des Lobes über den 18-jährigen Spanier. „Die Leistung von Joan bei seinem ersten WM-Auftritt war über das ganze Wochenende die reinste Freude. Er ist ein sehr talentierter Fahrer, was er nicht nur im Rennen zeigen konnte. Schade, dass er gestürzt ist, weil McPhee vor ihm weggerutscht ist.“

Auch auf den Wechsel zu KTM freut sich das Team. „Dort besteht die Rennabteilung aus lauter hoch motivierten Leuten“, freut sich Technikchef Christian Lundberg. ♦ IP



Mir: Schneller Debütant



Oliveira (#44) führt, Kent (#52) noch gut dabei

Zeitplan und Statistik GP von Sepang/MAL (alle Zeiten in MESZ)

Freitag, 23. Oktober 2015

03.00-03.40	Moto3	1. Freies Training
03.55-04.40	MotoGP	1. Freies Training
04.55-05.40	Moto2	1. Freies Training
07.10-07.50	Moto3	2. Freies Training
08.05-08.50	MotoGP	2. Freies Training
09.05-09.50	Moto2	2. Freies Training
Samstag, 24. Oktober 2015		
03.00-03.40	Moto3	3. Freies Training
03.55-04.40	MotoGP	3. Freies Training
04.55-05.40	Moto2	3. Freies Training
06.35-06.15	Moto3	Qualifying
07.30-08.00	MotoGP	4. Freies Training
08.10-08.25	MotoGP	Qualifying 1
08.35-08.50	MotoGP	Qualifying 2
09.05-09.50	Moto2	Qualifying

Sonntag, 25. Oktober 2015

02.40-03.00	Moto3	Warm-up
03.10-03.30	Moto2	Warm-up
03.40-04.00	MotoGP	Warm-up
05.00	Rennen Moto3	18 Rdn. 99,8 km
06.20	Rennen Moto2	19 Rdn. 105,3 km
08.00	Rennen MotoGP	20 Rdn. 110,9 km
Sieger 2014:		
Moto3:	Evrén Vázquez (E), Honda	
Moto2:	Maverick Viñales (E), Kalex	
MotoGP:	Marc Márquez (E), Honda	
Pole-Position 2014:		
Moto3:	Jack Miller (AUS), KTM, 2:12,450	
Moto2:	Esteve Rabat (E), Kalex, 2:07,429	
MotoGP:	Marc Márquez (E), Honda, 1:59,791 (= 166,5 km/h)	

Schnellste Runde 2014:

Moto3:	Alex Rins (E), Honda, 2:13,731 (= 149,2 km/h), Rekord
Moto2:	Mika Kallio (FIN), Kalex, 2:07,949 (= 155,9 km/h), Rekord
MotoGP:	Marc Márquez (E), Honda, 2:01,150 (= 164,7 km/h), Rekord
Rundenrekorde:	
Moto3:	Alex Rins (E), Honda, 2:13,731 (= 149,2 km/h), 2014
Moto2:	Mika Kallio (FIN), Kalex, 2:07,949 (= 155,9 km/h), 2014
MotoGP:	Marc Márquez (E), Honda, 2:01,150 (= 164,7 km/h), 2014

STRECKE

Sepang International Circuit



LOS ANGELES INTERNATIONAL CIRCUIT 2015

Der neue lustige Mann auf dem Siegerpodest: Jordi Torres (Mitte) mit den Kawasaki-Piloten Jonathan Rea und Tom Sykes

Superbike-WM - Losail

# Aprilia im Rausch

Von IMRE PAULOVITS

**Mit je einem Sieg von Jordi Torres und Leon Haslam schloss Aprilia die Superbike-WM-Saison ganz oben ab. Doch es ist noch nicht klar, ob das italienische Werk weitermacht.**

Er konnte sein Glück kaum fassen. Jordi Torres zog in der Auslaufrunde Wheelies, fiel dem Team um den Hals, umarmte Jonathan Rea, mit dem er sich zuvor ein unerbittliches Duell geliefert hatte, und zog Grimassen, selbst noch als er auf dem Podest stand und die spanische Hymne lief - übrigens zum ersten Mal seit dem Sieg von Carlos Checa in Miller Park 2012. Jeder mochte es Torres gönnen, diesem spanischen Energiebündel, der einfach jeden mit seiner guten Laune mitreißen kann, und der in Zukunft zu einem echten Original in der Superbike-WM werden könnte.

Einfach hatte es Torres nicht. Weltmeister Rea machte von hinten mächtig Druck. Doch er kämpfte mit stumpfen Waffen. Während Torres mit seinem Hinterreifen Probleme bekam, hatte Rea vorne keinen Grip mehr. So konnte Rea sich nicht an Torres vorbeibremsten. Auch als Rea mit einer Alles-oder-nichts-Aktion versuchte, in der letzten Kurve außen herumzufahren, blieb Torres cool.

«Die beiden Kawasaki vor mir hatten eine sehr gute Beschleunigung, aber ich versuchte meine Linien so zu wählen, dass ich trotzdem besser aus den Kurven herauskam», sagte der 28-jährige Spanier, der sein Markenzeichen, seine langen

Koteletten, abrasiert hat, und nach einer frustrierenden Moto2-Saison 2014 einen Neuanfang in der Superbike-WM wagte. «Mein Team hat die ganze Saison so hart gearbeitet, ich bin so glücklich, dass wir nun diesen Sieg feiern konnten.»

## Biaggis Vermächtnis

Die Aprilias waren auf der Zielgeraden eine Macht, weder die Ducati von Chaz Davies noch



Britisch fair: Davies gratuliert Haslam zum Sieg im zweiten Lauf

die Kawasaki konnten da mithalten. Dass sie so gut gingen, hatten sie in erster Linie Max Biaggi zu verdanken. Der 44-jährige Römer wollte nach Misano und Sepang beim WM-Finale in Katar seinen dritten Wildcard-Auftritt in diesem Jahr geben. Nicht weniger als vier Nächte hat er hierfür auf der Anlage getestet. Doch weil er sich in der Woche vor dem Rennen beim Mountainbike-Fahren eine Abduktorenzerrung zuzog, musste er den Einsatz abblasen. Den regulären Aprilia-Piloten hatte er aber eine Menge Daten hinterlassen.

So ging auch der zweite Lauf an eine Aprilia, diesmal aber an Leon Haslam. Torres verspielte

mit einem Sturz drei Runden vor Schluss seine Chancen, noch einmal zu gewinnen. Haslam hatte es dabei mit Chaz Davies zu tun, der, wenn immer sein Landsmann auf der Zielgeraden überholte, wieder eine kurvige Stelle fand, wo er mit der Ducati wieder nach vorne stürmen konnte. Doch dann bremste er für die letzte Kurve zu spät an, Haslam stach in die Lücke und beschleunigte ihn bis

zum Zielstrich aus. So hat der Familienvater aus Nottinghamshire das erste und das letzte Rennen dieser Saison gewonnen. Seine Frau Oli fiel ihm im Parc Fermé heulend um den Hals, Vater Ron schnappte vor Aufregung nach Luft. «Mein Team hat zwischen den zwei Läufen meine Probleme beim Einlenken kuriert», freute sich Haslam. «So fühlte sich alles so einfach an.»

Jonathan Rea, der große Dominator dieser Saison, erlebte hingegen beim letzten Rennen den ersten Ausfall in dieser Saison. Um den Punkterekord für eine Saison zu brechen, hätte er noch vier mickrige Zähler gebraucht! ♦

## Supersport-WM

# Smith überglücklich

**Weltmeister Kenan Sofuoglu wollte die Saison mit einem Sieg abschließen. Doch der Brite Kyle Smith schnappte ihm diesen unter dem Flutlicht von Doha vor der Nase weg.**

Der 24-jährige Brite Kyle Smith hat sich schon durch Großstaten in der Superstock 600 und der Superstock 1000 hervor getan. Nun hat der bärtige Pata-Honda-Pilot das Supersport-WM-Finale gewonnen. Obwohl Kenan Sofuoglu die Trainings dominierte, konnte der Brite am Renntag zulegen. In seiner letzten Runde war er ständig in Sturzgefahr, doch so konnte er sich den vierfachen Weltmeister vom Leib halten und seinem ersten Sieg entgegenfahren. «Bei der Pace, die Kenan im Qualifying hatte, hätte ich nie gedacht, dass das möglich sein wird», konnte Smith sein

Glück kaum fassen. «Aber ich habe mich gleich zu Beginn richtig wohl auf dem Bike gefühlt, da habe ich gepusht, was ich nur konnte. Mit Kenan im Nacken ist das wirklich kein Spaziergang, aber ich bin so glücklich über diesen Sieg.»

Dominic Schmitter wurde Elfter. «Der Grip war von Anfang an nicht wie ich es mir erhofft hatte», so der 21-jährige Schweizer. «Ich konnte einfach nicht optimal beschleunigen, trotzdem versuchte ich das Beste aus der Situation zu machen. In der letzten Runde war ich dabei, mich auf Platz 10 von Menghi etwas abzusetzen, aber auf der langen Geraden kam er aus dem Windschatten heraus und hat mich um einen Wimpernschlag von 0,007 Sekunden besiegt.»

Kevin Wahr sah das Ziel diesmal nicht. Er fiel mit Zündungsdefekt vier Runden vor Schluss aus. ♦ IP



Chaosrunde siegreich beendet: Kyle Smith (Pata-Honda)

**SUPERBIKE-WM 2015 / Resultate**

Losail (Q): 13. Lauf, 25. Rennen; 91,460 km über 17 Runden à 5,380 km; 21 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 37 Grad; Asphalt: 32 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	17	33:40,883	1:57,808	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	17	+0,726	1:57,472	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	17	+6,579	1:57,317	16
4. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	17	+7,889	1:57,770	13
5. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	17	+13,512	1:58,304	11
6. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	17	+17,755	1:57,906	10
7. Xavi Fores (E)	Ducati Panigale R	17	+23,590	1:58,188	9
8. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	17	+26,417	1:59,432	8
9. Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale R	17	+26,489	1:59,152	7
10. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP	17	+27,979	1:59,202	6
11. Ayrton Badovini (I)	BMW S 1000 RR	17	+28,120	1:59,601	5
12. Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	17	+34,064	1:59,186	4
13. Gábor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR	17	+1:09,123	2:01,743	3
14. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	17	+1:10,996	2:01,559	2
15. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	17	+1:13,892	2:01,341	1
16. Alex Phillis (AUS)	Kawasaki ZX-10R	17	+1:30,797	2:02,283	-
17. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	16	+1 Rde.	2:05,716	-

**Nicht klassiert:**

- Niccolò Canepa (I)	Ducati Panigale R	10	+7 Rdn.	1:59,393	-
- Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	7	+10 Rdn.	1:00,188	-
- Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	6	+11 Rdn.	1:57,831	-
- Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	0	+17 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 162,927 km/h  
Schnellste Runde: Sykes, 2. Runde in 1:57,317 min (=165,091 km/h)

Doha (Q): 13. Lauf, 26. Rennen; 91,460 km über 17 Runden à 5,380 km; 20 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 31 Grad; Asphalt: 34 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 RF	17	33:45,745	1:58,068	25
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	17	+0,110	1:58,284	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	17	+0,388	1:58,344	16
4. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	17	+7,653	1:58,387	13
5. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000 RR SP	17	+14,487	1:58,917	11
6. Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale R	17	+19,363	1:59,307	10
7. Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	17	+22,468	1:59,151	9
8. Niccolò Canepa (I)	Ducati Panigale R	17	+22,530	1:59,732	8
9. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	17	+27,596	1:59,262	7
10. Ayrton Badovini (I)	BMW S 1000 RR	17	+29,294	1:59,157	6
11. Christophe Ponsson (F)	Kawasaki ZX-10R	17	+1:02,181	2:01,103	5
12. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki ZX-10R	17	+1:05,246	2:01,788	4
13. Gábor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR	17	+1:05,356	2:01,807	3
14. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	17	+2:04,813	2:05,154	2
15. Alex Phillis (AUS)	Kawasaki ZX-10R	15	+2 Rdn.	2:01,718	1

**Nicht klassiert:**

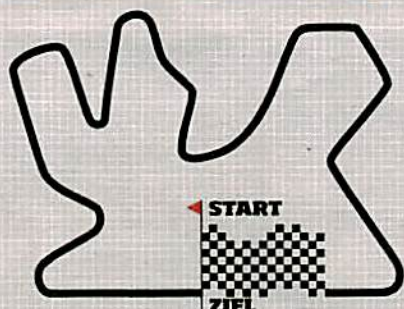
- Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	16	+1 Rde.	2:00,159	-
- Jordi Torres (E)	Aprilia RSV4 RF	15	+2 Rdn.	1:58,200	-
- Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	4	+13 Rdn.	1:58,361	-
- Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 FA	4	+13 Rdn.	1:59,864	-
- Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	0	+17 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 162,536 km/h  
Schnellste Runde: Haslam, 3. Runde in 1:58,068 min (=164,041 km/h)

Internet: www.worldsbk.com

**STRECKE**

Doha



**Training (3 Läufe)**

	min
1. Torres	1:58,044
2. Van der Mark	1:58,059
3. Haslam	1:58,223
4. Rea	1:58,252
5. Lowes	1:58,330
6. Davies	1:58,460
7. Sykes	1:58,637
8. Fores	1:58,948
9. De Puniet	1:58,959
10. Baiocco	1:59,025
11. Canepa	1:59,058
12. Salom	1:59,421
13. Guintoli	1:59,460
14. Camier	1:59,746
15. Badovini	1:59,758
16. Mercado	1:59,830
17. Ramos	2:00,508
18. Ponsson	2:00,779
19. Vizziello	2:01,225
20. Rizmayer	2:02,160
21. Phillis	2:03,555
22. Toth	2:03,851

Plätze 1–20: qualifiziert für Superpole 1

**Superpole (2 Läufe)**

	min
1. Sykes	1:56,821
2. Rea	1:56,997
3. Fores	1:57,384
4. Davies	1:57,406
5. Haslam	1:57,449
6. Torres	1:57,601
7. Lowes	1:57,638



**SUPERSPORT-WM / Resultate**

Doha (Q): 18. Oktober, 12. WM-Lauf; 15 Runden à 5,380 km (=80,700 km); 20 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter: trocken, Temperatur Luft/Asphalt 32/36 Grad.

1. Kyle Smith (GB/Honda)	in 30:44,036 min (=157,546 km/h);
2. Kenan Sofuoglu (TR/Kawasaki)	+0,971 sec;
3. Lorenzo Zanetti (I/MV Agusta)	+1,074;
4. Lucas Mahias (F/Yamaha)	+3,575;
5. Patrick Jacobsen (USA/Kawasaki)	+6,271;
6. Nico Terol (E/MV Agusta)	+6,553;
7. Roberto Rolfo (I/Honda)	+19,988;
8. Alex Baldolini (I/MV Agusta)	+26,605;
9. Marco Faccani (I/Kawasaki)	+26,901;
10. Fabio Menghi (I/Yamaha)	+37,648;
11. Dominic Schmitter (CH/Kawasaki)	+37,655. – Ausgeschieden: u.a. Kevin Wahr (D/Honda).

Schnellste Runde: Smith, 7. Runde in 2:02,122 min (=158,596 km/h)

Endstand: 1. Sofuoglu, 213 Punkte; 2. Jacobsen 196; 3. Zanetti 158; 4. Cluzel 155; 5. Smith 116; 6. Rea 97; 7. Rolfo 88. Ferner: 14. Schmitter 46; 17. Wahr 30.

Internet: www.worldsbk.com



Hinaus in die Nacht: Supersport-Weltmeister Kenan Sofuoglu

**Höhepunkte der Rennen**

**1. Lauf**

**Start:** Camiers Motor stirbt in der Startaufstellung ab, der Brite hebt die Hand, das Rennen wird trotzdem gestartet. Rea erwischt den Start am besten vor Sykes, Davies und Lowes.

**1. Runde:** Sykes und Davies gehen an Rea vorbei.

**2. Runde:** Rea schnappt sich Davies wieder, Sykes setzt sich mit neuem Rundenrekord ab.

**3. Runde:** Rea und Davies kommen Sykes näher, Lowes rückt auf Davies, Torres auf Haslam und Mark auf Fores auf.

**4. Runde:** Lowes überholt Davies und ist Dritter.

**5. Runde:** Haslam schnappt sich Davies, doch der schlägt zurück. Dann Torres an Haslam vorbei.

**6. Runde:** Sykes/Rea liegen 2,3 sec vor Torres/Davies/Haslam, Lowes fällt mit Schaltproblemen aus.

**8. Runde:** Torres kommt mit Riesenschritten nach vorn, nur noch 1,3 sec. Rückstand auf Sykes/Rea.

**9. Runde:** Rea drückt sich hart an Sykes vorbei auf P1.

**11. Runde:** Torres schnappt sich Sykes.

**12. Runde:** Torres an Rea vorbei in Führung.

**13. Runde:** Torres rutscht quer über die Curbs, um seine Führung zu halten.

**14. Runde:** Die Angriffe von Rea werden härter.

**17. Runde:** Rea versucht alles, doch Torres pariert. In der letzten Runde versucht Rea außen herumzufahren, doch Torres gewinnt.

**2. Lauf**

**Start:** Rea erwischt den Start am besten vor Davies.

**1. Runde:** Sykes an Davies vorbei, doch der kontert. Rea führt vor Davies, Sykes, Haslam und Torres.

**2. Runde:** Davies an Rea vorbei in Führung, Haslam schnappt sich Sykes.

**4. Runde:** Haslam überholt Rea, der rollt mit Defekt an die Box.

**8. Runde:** Haslam greift auf der Geraden erstmals den führenden Davies an, doch der geht in Turn 1 zurück in Führung.

**10. Runde:** Wieder Angriff von Haslam, wieder nur kurzer Führungswechsel.

**11. Runde:** Und noch einmal.

**12. Runde:** Und noch einmal.

**15. Runde:** Torres stürzt auf P4 liegend.

**17. Runde:** Davies wehrt jeden Angriff von Haslam ab, bremst aber in der Zielkurve zu spät, Haslam kann besser beschleunigen und gewinnt. ♦ IP

## NACHRICHTEN

## Max Dilger gewinnt Bössner Memorial

**Speedway** Beim zehnten Bubi Bössner Memorial in Mureck (A) hatten mit Max Dilger und Daniel Gappmaier zwei Deutschsprachige die Toppositionen im Griff. Der Pole Tomasz Rempala wurde nur Vierter, da sich der Ungar Norbert Magosi im Finale vorzwangte. Dilger kam mit der Bahn ausgezeichnet zurecht und war wie Gappmaier (die beiden Punktebesten nach 20 Läufen) direkt für das Finale qualifiziert.

## Eis-GPs 2016 in Berlin und Inzell

**Eisspeedway-WM** In Deutschland wird es 2016 gleich zwei Eisspeedway-GP-Läufe geben: Die WM-Läufe 5 und 6 am 5./6.03.2016 in Berlin und die beiden Finalläufe am 19./20.03. in Inzell. Die GP-Saison startet am 6./7.02.16 in Krasnogorsk/RUS, geht am 20./21.2.16 nach Almaty/KAZ und kommt am 12./13.2.16 nach Assen/NL. Bereits am 9.1. (Ylitornio/FIN), am 15.1. (Östersund/S) und am 16.1. (Strömsund/S) gibt es zwei Qualirennen und das «Challenge» in Skandinavien. Damit haben 40 Fahrer die Chance, sich für den GP 2016 zu qualifizieren.

## Speedway in Dohren abgesagt

**Speedway** Der als Saisonabschluss für vergangenen Samstag geplante Speedway-Länderkampf Deutschland – Rest der Welt musste bereits im Vorfeld wegen der anhaltend starken Regenfälle in Niedersachsen abgesagt werden. Der Club um Fahrer/Manager Tobias Kroner will das Rennen am Samstag, den 7. November, noch durchführen.

## Botturi gewinnt Merzouga Rallye

**CrossCountry** Der Italiener Alessandro Botturi holte sich auf seiner Yamaha erst am letzten Tag den Gesamtsieg der Merzouga Rallye in Marokko. Der neu gekrönte Weltmeister Matthias Walkner gab erschöpft auf, nachdem er die gesamte Woche zuvor noch bei der Marokko-Rallye zum Titel gefahren war. Der WM-Zweite Sam Sunderland brach sich ein Bein und fällt wahrscheinlich für die Dakar aus. ♦ TS/RP

## MX Monster Cup Las Vegas

## Roczen ist wieder da

**Ken Roczen ist wieder da! Der 21-jährige Thüringer gewann in Las Vegas 100000 Dollar als Sieger des Monster Energy Cups.**

Das alljährliche Spektakel im Sam-Boyd-Stadion in der Wüstenstadt in Nevada gilt als wichtigstes Testmatch für die kommende Supercross-WM-Saison. Die saftige Siegpriämie sichert ein erstklassiges Starterfeld.

Nachdem Trey Canard in der zweiten Runde zu Boden gegang-

gen war, fuhr Jason Anderson als vermeintlicher Sieger im ersten von drei Sprintrennen über jeweils zehn Runden ins Ziel. Aber der Husqvarna-Fahrer hatte vergessen, die «Joker-Lane» zu nehmen, eine Umgehungsstrecke, die einmal pro Rennen zu fahren ist. Er wurde deshalb auf Platz 6 zurückgesetzt. Roczen wurde zum Sieger erklärt.

Anderson machte im zweiten Lauf keine Fehler mehr, und nachdem Roczen nach schwachem Start nur Vierter wurde,

war vor dem entscheidenden dritten Lauf alles noch offen.

Anderson stürmte erneut an die Spitze, aber schon in der Startrunde konnte Ken Roczen an ihm vorbeispringen. Der Thüringer baute einen Vorsprung von fast neun Sekunden auf, absolvierte in der letzten Runde die Joker-Lane und sicherte sich Lauf- und Tagessieg.

## Gutes Set-up auf neuem Bike

«Es hat heute Abend alles wunderbar geklappt», strahlte Ro-

ozen. «Ich sitze erst seit drei Wochen wieder auf meiner Suzuki, aber wir haben schon ein gutes Set-up mit dem neuen Bike.»

James Stewart, der eine Woche zuvor beim Comeback nach seiner Doping-Sperre beim Red-Bull-Straight-Rhythm-Rennen gesiegt hatte, konnte dem gestürzten Canard im ersten Lauf nicht ausweichen und entschuldigte sich für das Restprogramm wegen einer Handgelenksverletzung. ♦ AH



Ken Roczen gewann in Vegas 2 der 3 Läufe

## FMX-WM Shenzen

## WM-Leader Rinaldo schlägt zurück

In der chinesischen 15-Millionen-Metropole Shenzen meldete sich die Freestyle-Motocross-WM spektakulär aus der Sommerpause zurück.

Am Freitag musste Spitzenreiter David Rinaldo nach Gepäckproblemen am Flughafen mit nur einer Trainingsrunde antreten. Der Franzose sah im Finale dennoch wie der sichere Sieger aus, bis der Tscheche Libor Podmol mit einer «Volt» und «California» konterte und sich mit knappem Vorsprung den Sieg sicherte. Hannes Ackermann schaffte mit einem «360 Nac» und einem «I-Hand-Seat-



D. Rinaldo

grab-Flip» sein erstes WM-Podium.

Am 2. Tag mit verändertem Programm landete der Australier Rob Adelberg auf Rang 3. Der Spanier Maikel Melero sprang nach dem Rückschlag am Freitag u.a. mit der «Melero Roll» auf Platz 2. Freitagssieger Libor Podmol scheiterte, als er mit dem Vorderrad im Landehügel einschlug und der Rahmen der Yamaha brach.

Damit holte sich Rinaldo den Sieg. Er führt die WM jetzt mit zwölf Punkten Vorsprung auf Melero an. Ackermann erreichte als Siebter in der Qualifikation das Finale am Samstag nicht. ♦ TS

## FMX-WELTMEISTERSCHAFT / Resultate

Shenzen (RC): 16./17. Oktober, 9. und 10. Lauf.  
**Freitag (16.10.):** 1. Libor Podmol (CZ/Yamaha), 406 Punkte; 2. David Rinaldo (F/Yamaha), 402; 3. Hannes Ackermann (D/KTM), 386; 4. Maikel Melero (E/KTM), 383; 5. Rob Adelberg (AUS/Yamaha), 380; 6. Dany Torres (E/KTM), 376  
**Samstag (17.10.):** 1. Rinaldo, 408 Punkte; 2. Melero 399; 3. Adelberg 396; 4. Brice Izzo (F/Yamaha), 377; 5. Peter Pilat (CZ/KTM), 354; 6. Podmol 20  
**Stand nach 10 von 13 Läufen:** 1. Rinaldo, 172 Punkte; 2. Melero 160; 3. Adelberg 148; 4. Podmol 138; 5. Remi Bizouard (F/Kawasaki), 90; 6. Jose Miralles (E/KTM), 85; 7. H. Ackermann 82; 8. Izzo 75; 9. James Carter (USA/Honda), 52; 10. Luc Ackermann (D/Husqvarna), 47  
 Nächstes Rennen: 7. November, Caraguatuba/BR Internet: www.nightofthejumps.com

## MX MONSTER ENERGY CUP/Resultate

Las Vegas/USA: 17. Oktober 2015.

**1. Lauf:** 1. Ken Roczen (D/Suzuki), 10 Rdn. in 11:26,455 min; 2. Ryan Dungey (USA/KTM), +3,831 sec; 3. Davi Millsaps (USA/KTM), +7,472; 4. Blake Baggett (USA/Suzuki); 5. Justin Barcia (USA/Yamaha); 6. Jason Anderson (USA/Husqvarna); 7. Dean Wilson (GB/KTM)  
**2. Lauf:** 1. Anderson, 10 Rdn. in 11:23,277; 2. Canard +1,406 sec; 3. Barcia +3,421 sec; 4. Roczen; 5. Dungey; 6. Millsaps; 7. Justin Brayton (USA/KTM)  
**3. Lauf:** 1. Roczen, 10 Rdn. in 11:14,714 min; 2. Dungey, +4,229 sec; 3. Anderson, +7,385 sec; 4. Barcia; 5. Christian Craig (USA/Honda); 6. Millsaps; 7. Christophe Pourcel  
**Gesamt:** 1. Roczen, 6 Punkte; 2. Dungey 9; 3. Anderson 10; 4. Barcia 12; 5. Millsaps 15; 6. Canard 26

Internet: www.monsterenergycup.com

## Speedway-GP in Teterow

## Deutschland-GP nach neun Jahren

In der Bergring-Arena in Teterow findet acht Jahre nach dem Schalke-Desaster erstmals wieder ein Speedway-GP Deutschland statt.

Der MC Bergring Teterow proklamiert es schon auf seiner Homepage, während sich Promoter BSI Speedway noch in Schweigen hüllt: Der Speedway-GP kehrt nach 2007, dem Gelsenkirchen-GP, 2016 wieder nach Deutschland zurück.

Seit Wochen verhandelten Teterows Vereinsvorsitzender Adolf Schlaack und BSI-Vertreter den Vertrag über die GP-Ausrichtung. Allerdings für die Stadtwerke Teterow GmbH, welche kommerzieller Veran-

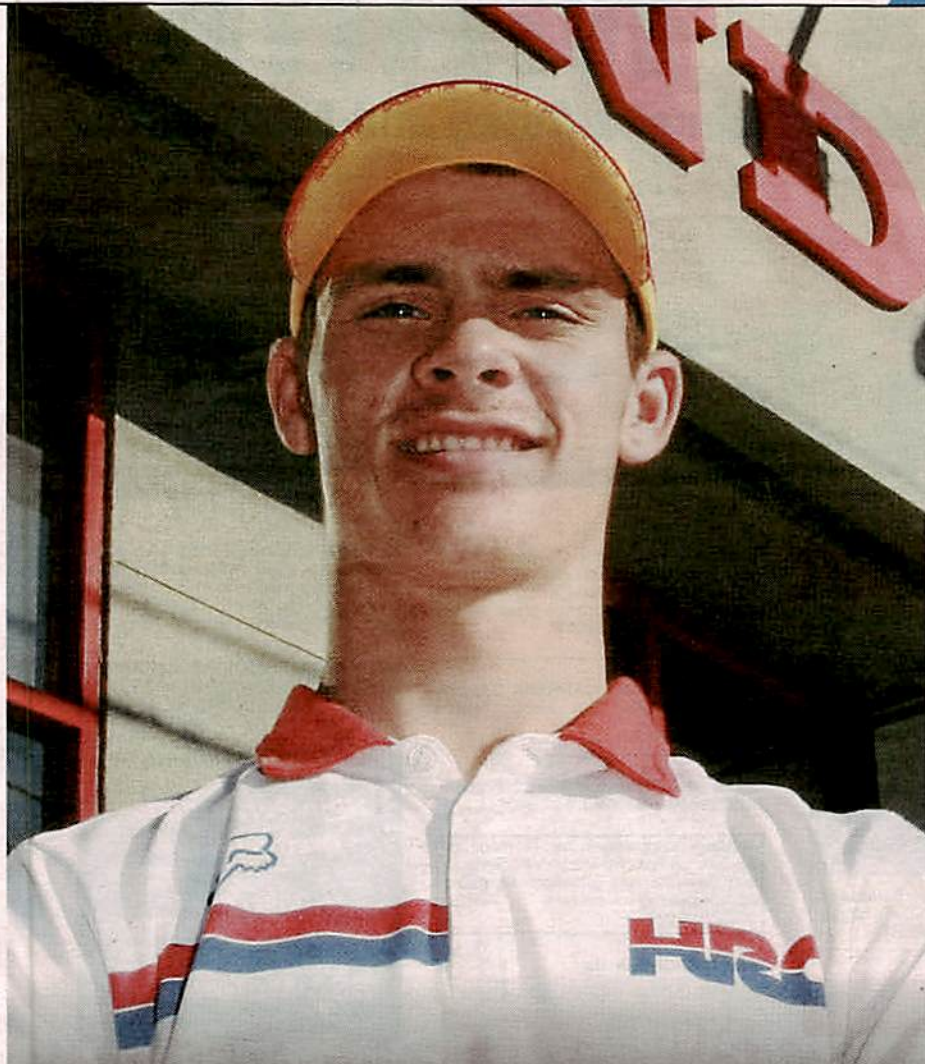
stalter des GPs sein wird. Sportlicher Ausrichter ist der MC Bergring, der damit kein finanzielles Risiko trägt.

Wegen der Nähe zu Polen und des großen Fanpotenzials in Mecklenburg rechnen die Organisatoren mit einer fünfstelligen Zuschauerzahl. Der letzte geplante Deutschland-GP «auf Schalke» wurde 2008 unter ominösen Umständen abgesagt, offiziell wegen der Nichtbefahrbarkeit des Bahnbelags. Tatsächlich waren für die 61000-Zuschauer-Arena nur wenige Tausend Tickets im Vorverkauf abgesetzt worden.

Auf der permanenten Bahn in der 12000 Besucher fassenden Bergring-Arena sind beide Risiken minimal. ♦ TS



GP-Schauplatz 2016: Die Bergring-Arena in Teterow



MX2-Weltmeister Tim Gajser

# «Den Traum jagen»



## Zur Person Tim Gajser

**Geburtstag** 9. August 1996  
**Geburtsort** Ptuj/Slowenien  
**Herkunftsland** Slowenien

### WM-KARRIERE

- 2007 Europameister 65ccm (KTM)
  - 2009 Europameister 85ccm (Suzuki)
  - 2012 Europameister 125ccm (KTM)
  - 2013 MX2-WM Platz 20 (KTM)
  - 2014 MX2-WM Platz 5 (Honda)
  - 2015 MX2-Weltmeister (Honda), 5 GP-Siege
- Hobbies: Mountainbiking

Von ALEX HODGKINSON

**Tim Gajser ist der erste Offroad-Weltmeister aus Slowenien. Der 19-Jährige hat außerdem Honda den ersten Motocross-WM-Titel seit dem Jahr 2000 geliefert.**

**Hattest du Anfang des Jahres mit dem WM-Titel gerechnet?**

TIM GAJSER: Keinesfalls. Nachdem ich 2014 den letzten WM-Lauf in Mexiko gewonnen habe, war mein Ziel Top Drei, aber nicht der Titel.

**Hat HRC seine Beteiligung an der MX2-WM in diesem Jahr erhöht?**

Ja, die Zusammenarbeit mit dem Gariboldi-Team ist viel intensiver geworden. Vor zwei Jahren war unser Bike nicht mit den anderen Werksteams konkurrenzfähig, aber die japanischen Techniker bringen jede Woche etwas Neues. Nächstes Jahr

«Auch meine Mutter versucht es mit Motocross.»

TIM GAJSER

kommt noch ein neuer, verbesserter Motor.

**Nach den Übersee-GP im Frühling warst du nur WM-Siebter...**

Wir hatten einen richtigen Fehlstart. Ich hatte Visa-Probleme für Qatar und kam erst kurz vor dem Training an. Dann in Thailand durfte ich beim zweiten Lauf wegen Problemen mit der Hitze nicht starten. Auch in England konnte ich wegen einer Gehirnerschütterung im Warm-up nicht fahren. Wir dachten, die Saison sei gelaufen, aber man darf nie aufgeben. Beim Motocross kann sich alles ganz schnell drehen.

**Beim ersten GP in Europa hast du Herlings im direkten Kampf geschlagen.**

Ja, das war gigantisch. Ich war schon 2014 in Arco auf dem Podest, und ich bin auf solchem Hardpack-Gelände mit unzähligen losen Steinen aufgewachsen. Der Start war extrem wichtig, und ich war zweimal gleich vorne.

**Anscheinend kannst du jetzt den Druck gut meistern?**

Am Anfang der Saison noch nicht. Ich habe mich selber unter zu viel Druck gesetzt, um die Probleme auszugleichen. Aber irgendwann habe ich zu mir selbst gesagt, ich muss einfach nur Spaß haben und die Ruhe behalten. Es war eine gute

Vorbereitung für den Endkampf mit Pauls, weil der Druck von außen viel höher ist, wenn du den WM-Titel vor Augen hast. Es gibt fünf oder sechs Fahrer, die in jedem Lauf gewinnen können, und es war wichtig, die Ruhe zu behalten.

**Der Schlüssel zum Erfolg war dein Sieg in Assen ... im Sand!**

Ja. Sand war früher nicht meine Stärke, aber wir haben im Winter viel trainiert. Sand verlangt eine ganz andere Fahrtechnik und ich habe stundenlang mit meinem Vater darüber diskutiert. Im August standen drei Sand-GP in Folge im Sand auf dem Programm. Lommel war so naja, in Mantua war ich auf dem Podest, und in Assen habe ich gewonnen. Ich glaube, mein Fitnessprogramm war der Schlüssel. Ich habe es mit meinem



Vater entwickelt, und ich trainiere gemeinsam mit meinem Bruder Nejc. In der Woche vor Assen bin ich nach Hause geflogen und habe meine Trainingseinheiten auf einer Super-cross-Strecke absolviert. Ich

hatte keine Runde im Sand gedreht, aber die 30 Minuten waren für mich kein Problem, und ich konnte mein Tempo bis ins Ziel halten. Zehn Minuten vor Schluss war ich Siebter, aber ich konnte alle mühelos überholen. Du bist durch das Pyramidensystem, das Youthstream aufgebaut hat, aufgestiegen.

Ja, das zeigt, wie wichtig das System ist. In den 65ccm- und 85ccm-Klassen fährt man Zweitakter, und ich glaube, es ist sehr wichtig, ein Jahr auf der 125er zu fahren, um die Fahrtechnik weiterzuentwickeln, bevor man durch die EMX250 in die WM einsteigt. Wir sind keine reiche Familie, aber es zahlt sich aus, wenn man den Traum konsequent jagt. Mein Vater fährt noch Veteranen-WM, mein Bruder fährt in Slowenien, meine achtjährige Schwester ebenfalls, und sogar meine Mutter will es probieren.

**Bis vor zwei Jahren bist du mit KTM aufgewachsen. Wieso haben sich die Wege getrennt?**

Mit Ausnahme von 2009, als ich die 85ccm-EM mit Suzuki gewonnen habe, fuhr ich immer KTM. Aber 2013 hatten wir so viele Probleme mit der Maschine. Es war schlecht für mein Selbstvertrauen, und wir haben uns entschieden, das Angebot von Honda anzunehmen. Ich habe es nicht bereut, ich denke, HRC auch nicht. Ich habe schon einen Vertrag bis 2020 von Honda erhalten.

**Du willst spätestens 2017 in die MXGP-Klasse aufsteigen?**

Ja, ich bin dieses Jahr schon in den ADAC-Masters gefahren und trainiere immer auf der 450ccm-Maschine. Während meiner gesamten Karriere habe ich immer mit der nächstgrößeren Klasse trainiert. Es scheint zu funktionieren. ♦

In Arco besiegte Tim Gajser erstmals Jeff Herlings

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Alfa Romeo

Spider 3,2 Q4, Bj. 8.2007, orig. 21415 km, rot, Leder schwarz, kompl. Ausstattung, Alfa-Scheckheft, kein Winter, neuw. Garagenwg., unfallfrei, altersbedingt, 16.500,- €. Tel. 0163/6072526

## Ferrari

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

458 Italia, EZ 8/13, 1100 km, 419 kW, rot, Klima, mit original 1100 km, unfallfrei, Deutsche Auslieferung, deutsche Zulassung. Noch Werksgarantie., 173.899,- €. KFZ-Unternehmensberatung Hans Käfer, Am Flurgraben 1, 64832 Babenhausen, Tel. 06073/5673, www.kaefer-automobile.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 29249

## Jaguar

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

## Lamborghini



Rarität und Wertanlage! Diablo "SE 30", 03/1996, 48000 km, 389.000,- €. Ralph Birwe - Handel mit exklusiven Fahrzeugen, Brucknerstr. 7, 78464 Konstanz, Tel. 07531-2840414, www.ralph-birwe.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 29231

## Land Rover

www.mariani.de



Kräfigen Sound für Ihren RR Diesel!  
Bei uns erhältlich für alle Modelle.  
05264/8601 H

## Maserati

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

www.mariani.de

mariani... Wir machen den Sound seit 1985! Sound und Power-Sound für alle Maserati Modelle. 05264/8601 H

## McLaren

www.mclarenf1.de H

## Mercedes

www.mariani.de



Sportauspuffanlagen für die MB S-Klasse für alle Motoren (Diesel-Sound Spezialist!). 05264/8601 H

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

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

## Mini

Leistungskits für alle MINI. Ganz neu: MINI F56 (Schalt.) 221 kW/300 PS inkl. Vmax. www.wintertuning.de H

## Porsche

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

Original Porsche Winterräder für 997, an Abholer, 800,- €. Dortmund. Tel. 0173/2845252

Porsche 911 SC Turbo Coupé, Bj. 1982, silber, innen schwarzes Leder, Luftschlitze, Originalzustand ab Werk, 30000 km, garagegepf., gegen Gebot von privat zu verkaufen. Tel. 0162/1333042

Porsche-Fan sucht CARRERA GT, 959, 918er unfallfrei, zum Kauf. Telefon 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, Telefon 09933/902023 H

www.LSD-Custom.de H

## RCB



RCB-7 Fa. RCB Fahrzeug GmbH, www.rcb7.de, Tel. 08076-8500 H

## Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

## Renn/Rallye

OMP

BEKLEIDUNG  
BERATUNG • VERKAUF • SERVICE

ISA RACING  
MOTORSPORTZUBEHÖR  
Tel.: 02651-9625 0  
www.isa-racing.de

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

**brembo.**  
Motorsport- und  
High Performance  
Bremsanlagen

Service • Verkauf •  
Wartung & Instandsetzung • Beratung

**BSA-Motorsport.com**  
Vierthelm  
e-mail: info@bsa-motorsport.com

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

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

www.luetticke-motorsport.de H

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

www.indysport.de H

## Service

**Abonnenten-Service &  
Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/32068888  
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** MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

www.Rennsportshop.com



## Tracktest BMW-Superbikes

## Sechs Richtige



Top-BMW-Kundenbikes aus sechs Serien: BSB-Superbike, Langstrecken-WM-Motorrad, IDM-Superbike, WM-Superbike, Südafrika-Superbike und Senior-TT-Bike (v. l.)

Von IMRE PAULOVITS

**Ein weltweit einheitliches Reglement für Superbikes gibt es nicht. Als wir die S-1000-RR-Superbikes der BMW-Kundenteams aus verschiedenen Meisterschaften ausprobieren durften, konnten wir die Auswirkung der Unterschiede in den Modellen erfahren.**

Die BMW S1000 RR schießt die Zielgerade des Circuit Ricardo Tormo hinunter, bevor sie in die erste Linkskurve heruntergebremst wird. Selbst auf der Serien-Variante Jahrgang 2015 ist der enge GP-Kurs aufregend. Aber erst die Einleitung zu dem, was an diesem Tag folgt: Der Ritt auf sechs verschiedenen Superbikes, alle von Top-Kundenteams von BMW Motorrad Motorsport für verschiedene Meisterschaften.

Der Münchner Hersteller unterstützt mit dem BMW Motorrad Race Support weltweit Teams in insgesamt 19 Rennserien auf sechs verschiedenen Kontinenten. Kaum jemand kennt die Anforderungen, die die unterschiedlichen Reglements an die Entwickler und die Teams stellen, so gut wie die BMW-Rennabteilung.

Von den vielen Teams erhält diese eine große Datenmenge, mit der von oben nach unten entwickelt wird: So hat zum Beispiel die heute käufliche Basis-Renn-ECU 95 Prozent aller Funktionen, die einst für

das Werks-Superbike entwickelt wurden, inklusive der Kurve-zu-Kurve-Strategien.

«Es ist auch längerfristig nicht das Ziel von BMW, als Werks-team in die Superbike-WM zurückzukehren, sondern unseren Kundenteams in allen Serien konkurrenzfähiges Material zu liefern», beschreibt Marketing-Chef Udo Mark die Politik von BMW Motorrad Motorsport.

**Warum Unterschiede?**

Niemand hat sich in den letzten zwei Jahren so viele Gedanken um

**«All unseren Kunden konkurrenzfähiges Material liefern.»**

UDO MARK

die Details des Reglements gemacht wie Scott Smart, technischer Direktor der Superbike-WM und der MotoAmerica.

«In jeder Meisterschaft ist ein ausgeglichenes Leistungsniveau das Wichtigste, und die nationalen Verhältnisse müssen immer mitberücksichtigt werden», weiß der 40-jährige Brite. «Dass die Superbike-WM von ihrem technischen Anspruch etwas über den nationalen Meisterschaften steht, geht in

Ordnung. Auch sollen Teams aus nationalen Meisterschaften die Möglichkeit haben, auf ihrer bestehenden Basis für Wildcard-Einsätze konkurrenzfähige Bikes mit einem überschaubaren Aufwand aufbauen zu können.» Smart will in Zukunft aber darauf achten, dass bei Reglement-Anpassungen die Serien eher näher zusammenkommen als auseinanderdriften.

**Ritt auf den Kanonenkugeln**

Die Bikes stehen bereit. Von einem ab- und gleich auf das Nächste aufsteigen und weiterfahren. So kommen die Eigenschaften und die Unterschiede am besten heraus.

Die Serien-S-1000-RR hat bereits Leistung im Überfluss für diese Strecke. Aber dank feiner Gasannahme, einer kompakten Sitzposition und gut abgestimmten Federelementen findet man schnell Vertrauen, und alles geht leicht von der Hand.

In der Südafrikanischen Meisterschaft sind die Regeln sehr streng. Außer nachgefertigten Kunststoff-Teilen, dem letzten Teil des Auspuffs und der Anpassung der Bedienelemente ist hier nichts erlaubt. Trotzdem fühlt sich das Bike ganz anders an. Die Federelemente sind straffer abgestimmt, die Sitzhöhe heraufgesetzt. Dazu wurden Bremsbeläge verbaut, die zunächst weniger zubeißen, dann aber progressiver zulegen. Nach etwas Eingewöh-

nung traut man sich richtig reinzulangen.

Jetzt folgt die IDM-BMW von Markus Reiterberger. Nach den ersten Metern wird klar, dass der jüngste Deutsche Superbike-

**«Nationale Verhältnisse müssen berücksichtigt werden.»**

SCOTT SMART

Meister nicht nur fahrerisch viel gelernt hat. An diesem Motorrad funktioniert alles so fein. Gasannahme und Leistungsabgabe sind so sanft, dass das Hindurchfädeln durch die Kurvenkombinationen von Valencia die reinste Freude ist. Obwohl das Bike gewaltig anschiebt, wirkt es nie bedrohlich, die Traktionskontrolle greift ebenso sanft ein, wie der Speed-Shifter beim Beschleunigen.

Dagegen wirkt das BSB-Superbike mit seiner Motec-Einheitselektronik wie ein grober Klotz. Der Motor läuft viel rauer, die Übergänge sind lange nicht so sanft. Außerdem muss die rechte Hand aufpassen – es gibt keine Traktionskontrolle. Dazu fällt auf, dass Pilot Tommy Bridewell eine schmale Lenkereinstellung und nervöse Lenkgeometrie bevorzugt.

Das Endurance-WM-Superbike, das Rico Penzkofer im Auftrag von BMW France aufgebaut hat, ist genau das Gegenteil: Alles wirkt breit und kommod, vom riesigen Tank bis zum weit ausgestellten Lenker. Der Motor ist sehr sanft, das Fahrwerk die Ruhe selbst.

Das WM-Superbike ist ein agiles, aber feinfühliges Biest. Zwar nicht so kräftig wie das einstige Werksmotorrad, aber sehr präzise und fein bei der Gasannahme. Ihr Fahrwerk liegt unglaublich satt. Vieles erinnert an das IDM-Superbike, bis hin zum Speed-Shifter. Kein Wunder, wurde Letzterer von Werner Daemens Team in das WM-Superbike übernommen.

Die TT-BMW von Guy Martin schließt den Kreis. Eigentlich sollte man meinen, dass sie für die welligen, schnellen Kurven des Mountain Circuit eine Portion Extra-Stabilität bekommen hat. Weit gefehlt. Sie hat einen längeren Radstand, doch ist sie über den Lenkkopf von allen Bikes das Nervöseste. Ihr Motor erinnert an das des WM-Superbikes, und das Ganze ergibt so einen regelrechten Ritt auf der Kanonenkugel.

Sechs Rennmaschinen, eine Erkenntnis: Die Unterschiede der einzelnen Reglements sind nur eine Seite. Der Einsatzbereich und die Feinfühligkeit von Fahrern und Teams machen den wahren Unterschied bei den Top-Bikes der einzelnen Meisterschaften aus. ♦

**BMW S 1000 RR SA**



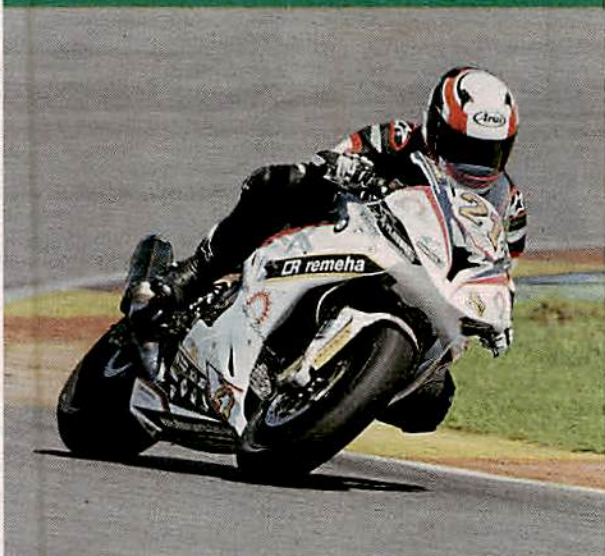
Das Superbike der südafrikanischen Meisterschaft ist fast Serie

**BMW S 1000 RR WEC**



Für die Marathon-Rennen robust und schnell zu reparieren

**BMW S 1000 RR IDM**



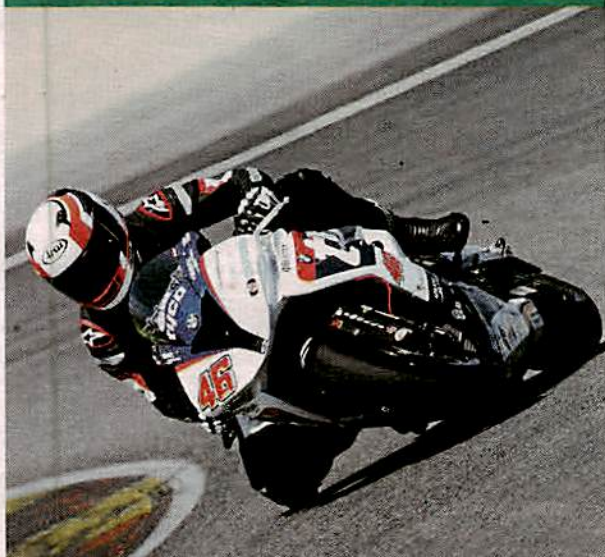
Markus Reiterbergers Siegermotorrad hat sehr feine Elektronik

**BMW S 1000 RR WSBK**



Viel verwertbare Leistung, feine Federelemente, gute Bremsen

**BMW S 1000 RR BSB**



Mit der Einheitselektronik benimmt sich der Motor viel rauer

**BMW S 1000 RR TT**



In Anbetracht der Straßenkurse überraschend nervöses Handling

**CHRONIK  
Superbikes**

»» 1976 Superbikes werden in den USA erstmals als Meisterschaft ausgeschrieben. Das Reglement ist noch sehr locker gefasst. Einzig die Silhouette muss mit der Serie übereinstimmen. In den Motoren darf so gut wie alles ausgetauscht und aufgeböhrt sowie die Vergaser gegen die anderer Hersteller, Größe und Arbeitsweise getauscht werden. Auch das Fahrwerk darf sehr umfangreich modifiziert werden. Einzig der Serien-Rahmen ist als Basis vorgeschrieben, darf aber verstärkt werden. Erster Sieger eines Prädikats-Superbike-Rennens: Steve McLoughlin auf BMW R 90 S.

»» 1984 Der Hubraum wird in der US-Meisterschaft von 1000 auf 750ccm reduziert, zuzüglich erstes Übermaß.

»» 1988 Einführung der Superbike-WM. Vierzylinder mit 750ccm und 165 kg, Twins 1000ccm, 140 kg. Homologationsstückzahl 1000 bei großen, 200 bei kleinen Herstellern. Viele Tuningmaßnahmen sind weiter erlaubt. Da Ducati-Twins immer mehr dominieren, werden die Gewichte angeglichen.

»» 2004 Hubraum für Twins und Vierzylinder 1000ccm. Dafür Reduzierung der Tuningmaßnahmen bei Vierzylindern.

»» 2008 Hubraum Vierzylinder 1000ccm, Twins 1200ccm. Beschneidung der Tuningmaßnahmen bei Twins und erstmals Leistungsanpassung der beiden Konzepte über Restriktoren und Gewichte, die nach aktuellem Leistungsstand geändert werden können.

»» 2009 BMW steigt mit BMW-Werksteam ein.

»» 2013 BMW beendet Werks-Engagement, unterstützt nur noch Kundenteams.

»» 2015 Neues Reglement, bei dem vieles näher an die Serie gebracht wird. Ausgleich der Leistung der einzelnen Homologationsmodelle über Zylinderkopfbearbeitung und Elektronik-Paket: Kostendeckelung für Federelemente und Bremsen, sowie Elektronik über homologierte Kit-ECU, die jedem zugänglich sein müssen. ♦ IP

## LESEPROBE: «HALLO FAHRERLAGER CLASSIC»

### EIFFELLAND - DER GEPLATZTE F1-TRAUM



Kyalami 1972: Stommelen beim Renndebüt des Eifelland 01

(...) Freudig feiert die Presse das ebenso mutige wie teure Vorhaben des Eifelland-Patrons Günther Hennerici. Jetzt also die Formel 1 mit allen Konsequenzen und seinem Lieblingspiloten Rolf Stommelen (28). Der ist genauso begeistert wie das übrige Personal. Dazu gehört neben Teammanager Heinz Koblitschek (32) auch Ex-Ford-Mann Erwin Derichs (28), der das Projekt als Chefmechaniker begleiten soll. Hennerici hat ihn schon im Vorjahr bei Ford losgeest und Rolf als Formel-2-Techniker zugeteilt. Bald werden Nägel mit Köpfen gemacht, der Chef kauft in England ein March 711-Chassis, aus dem nach Umbau der «Eifelland 01» entstehen soll. (...)

Als der Name des von Hennerici verpflichteten Designers bekannt wird, runzeln Fachleute die Stirn. Luigi Colani (43), in einem westfälischen Schloss residierender Künstlertyp mit ausgeprägtem Talent für Publicity, ist zwar für seine eigenwilligen Formen bekannt, aber Rennwagen sind für ihn Neuland. Dafür gilt er auf dem Gebiet des ausgefallenen Stylings von Fernsehern, Geschirren und Möbeln als der ganz große Zampanò. Eine futuristische, spritzfreie Klosschüssel wird gerade als seine jüngste Kreation gefeiert. Als der Meister zum Amtsantritt ein paar kernige Statements vom Stapel lässt und die aktuellen F1-Autos pauschal als «hässliche Eierkisten» ab-

kanzelt, sind die etablierten Konstrukteure von McLaren, Brabham, Tyrrell & Co hellauf begeistert. (...)

Erstes März-Wochenende 1972. Mit dem GP Südafrika in Kyalami startet die neue F1-WM-Saison. Die deutsche Eifelland-Mannschaft tritt zu ihrem ersten GP an. Allerdings ohne Team-Patron Hennerici – der wird gerade dringend zu Hause in Mayen gebraucht, weil ein Brand drei Hallen seines Betriebs zerstört und die Produktion lahmgelegt hat.

In Abwesenheit des Chefs qualifiziert sich Stommelen mit der «aerodynamischen Revolution» (O-Ton Colani) unter den 27 Startern für die vorletzte Reihe. Im Rennen kämpft sich der Kölner Profi mit dem störrischen Gefährt tapfer über die Distanz. Mit Platz 13 und zwei Runden Rückstand fällt die Premiere aber gar nicht mal so schlecht aus wie zunächst befürchtet. (...)

Als Mitte des Jahres (...) Hennericis Wohnwagenfirma in schwere finanzielle Turbulenzen gerät und das Unternehmen zwangsweise unter neue Besitzverhältnisse gestellt wird, machen die geschäftlichen Probleme das Formel-1-Team zur Nebensache. Zumal die neue Leitung des Unternehmens von Motorsport absolut nichts wissen will. So müssen nach dem Deutschland-GP Ende Juli 1972 sämtliche Eifelland-Rennsport-Aktivitäten eingestellt werden. (...)

## INFO

«Hallo Fahrerlager Classic» umfasst 288 Seiten im Format 24 x 28 cm und ist seit 12. Oktober erhältlich. Die Standardausgabe kostet 59,90 Euro, die limitierte und von Autor Rainer Braun signierte «Edition 500» im Schuber ist für 89,90 Euro erhältlich. Zu bestellen ist das Buch unter: [www.hallo-fahrerlager.de](http://www.hallo-fahrerlager.de)

## Namen & Nachrichten

# Hunt-Bruder tot

David Hunt Der jüngere Bruder des Formel-1-Weltmeisters von 1976 starb vergangene Woche Montag (12. Oktober) im Alter von 55 Jahren. Wie James 1993 erlag auch David Hunt einem Herzinfarkt. Die Rennfahrerbahn des «kleinen» Hunt brachte ihn von den Anfängen in der Formel Ford über die Formel 3 (unter anderem gegen spätere Weltmeister wie Ayrton Senna und Damon Hill) 1988 in die Formel 300 und im gleichen Jahr als Testfahrer für Benetton sogar bis in die Formel 1. 1994 kaufte er die Konkursmasse des damaligen Lotus-Rennstalls auf. 2010 einigte er sich mit Tony Fernandes auf den Neustart eines Team

Lotus (nicht zu verwechseln mit dem heutigen Lotus-Team) in der Königsklasse, aus dem dann das Ende 2014 pleitegegangene Caterham-Team hervorging.

Bert Longin Am 26. Oktober wird einer der vielseitigsten und bekanntesten Rennfahrer Belgiens 50 Jahre alt. Seit vielen Jahren hat sich der Mann aus Leuven im GT-Sport etabliert, ist mittlerweile aber auch im CN-Sportwagen und vor allem im Stockcar in der NASCAR Euroserie schnell unterwegs. Zu seinen Karriere-Highlights zählen drei Titel in der Belcar-Meisterschaft und der dritte Gesamtrang in der GT1-Klasse der FIA GT 2009. ♦ MBR



David Hunt



Bert Longin

## LESERBRIEFE

### Zahlen im Vergleich Zu «Senna gegen Hamilton», MSA 42/2015

Die Titelseite von Ausgabe 42 – «Senna gegen Hamilton. Wer ist besser?» tendiert für mich zwischen Aprilscherz und Majestätsbeleidigung. Hier hätte ich von einer Fachzeitschrift etwas mehr Objektivität erwartet. Hier zeigt sich deutlich, wie wenig Aussagekraft manche Statistiken haben. Schließlich handelt es sich bei diesem Vergleich quasi um zwei völlig unterschiedliche Sportarten. In der Zeit von Senna & Co ging es darum, einen übermotorisierten Rennwagen ohne elektronische Fangnetze im Grenzbereich so schnell als möglich zu bewegen. Die einzigen Fahrhilfen waren Hintern, Füße, Feeling, Talent, Mut und Können.

Im heutigen Sprachgebrauch würde man es vielleicht als «man brauchte Eier» bezeichnen. Damals bezeichnete man das als «Rennsport». Parameter wie: Wer spart am besten Benzin, wer schon seine Reifen am besten oder Überholen auf Knopfdruck gegen wehrlose Gegner gab es noch nicht.

Würde man diese unterschiedlichen Verhältnisse in die Statistik mit einbeziehen, käme niemand mehr auf den Gedanken, Ayrton Senna mit einem Lewis «Herr Scherzinger» Hamilton auf eine Stufe zu stellen.

Thomas Paar,  
D-34225 Baunatal

### Herrliche Glosse

#### Zu «Moment mal: Formel Fiktion», MSA 44/2015

Die Glosse von Elmar Brümmer war herrlich! Alle bekommen ihr Fett weg, auch der «ewige Bernie». Beiträge dieser Art hab ich in den letzten Jahren vermisst, zumindest von der Redaktion. Von den Lesern allerdings gab es gelegentlich schon solche Artikel.

Hans-Werner Hansen,  
D-40476 Düsseldorf

## KONTAKT

**MOTORSPORT aktuell**  
«Leserbriefe»  
70162 Stuttgart  
E-Mail: [msa-lesertribune@motorpresse.de](mailto: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](http://www.motorsport-aktuell.com)  
[msa@motorpresse.de](mailto:msa@motorpresse.de)

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

## Sonderkorrespondenten:

Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,  
Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schifferer

## Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer  
Dänemark: Peter Nygaard  
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,  
Georg Döbes, Andreas Göhring, Martin Grubler,  
Michael Heinrich, Klaus Eckhard, Jörg, Sven Kopf,  
Annette Laqua, Hendrik Medrow, Wolfgang  
Monsehr, Robert Paar, Achim Schlang, Ulf Simon,  
Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke  
Wiczorek, Michael Wolf

England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin,  
Alex Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding  
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera

Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staal  
Österreich: Peter Presslauer, Heinz Prüller, Werner  
Schneider, Wolfgang Vlasaty

Schweiz: Jörg Kaufmann, Peter Wyss

Spanien: Manuel Pecino

Tschechien: Martin Straka

USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

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

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

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

Schlussredaktion:  
Schlussredaktion.de

VERLAG

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

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

Redaktionelle Gesamtleitung:  
Ralph Alex, Jens Kalemann

Stellvertreterin: Birgit Priemer

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

Gesamtanzeigenerleitung Automobil:  
Markus Eiberger

Anzeigenerleitung:  
Stefan Granzer

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

Werbeverkauf Online:  
Zeljko Berden

[zberden@motorpresse.de](mailto:zberden@motorpresse.de)  
Telefon: +49 (0)711 182 1346

Auftragsmanagement:  
Iris Eifrig

[ieifrig@motorpresse.de](mailto:ieifrig@motorpresse.de)  
Telefon: +49 (0)711 182 1613

Carmen Brix

[cbrix@motorpresse.de](mailto:cbrix@motorpresse.de)  
Telefon: +49 (0)711 182 1522

Herstellung:  
Rainer Jüttner (verantwortlich)

Syndication/Lizenzen:  
Tel.: +49 (0)711 182 1379 / 2379

Druck:  
D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,  
Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

Vertrieb:  
DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erschreibungsweise:  
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 A+ mit  
einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-  
oskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abbonenservice:  
Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
70138 Stuttgart, Telefon 07 11-32 06 88 88,  
Telefax 07 11-32 25 50,  
E-Mail: [motorsportaktuell@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)

© 2015 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.  
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages  
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.  
ISSN 1421-8488



## MOTORSPORT IM TV

### AUTOMOBIL

**DIENSTAG, 20.10.**

23.15 Porsche Carrera Cup, Hockenheim (D), 1. und 2. Rennen (W) **SPORT 1+**

**MITTWOCH, 21.10.**

0.30 World Series by Renault, Jerez (E), u.a. mit Formel 3.5, Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

22.30 NASCAR, Kansas City/Kansas (USA), Rennen (W.) **MOTORVISION TV**

**DONNERSTAG, 22.10.**

0.10 Formel-3-EM, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

**FREITAG, 23.10.**

16.55 Formel 1, Austin/Texas (USA), 1. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**

17.00 Formel 1, Austin/Texas (USA), 1. Freies Training (live) **SPORT 1**

19.15 Formel 1, Austin/Texas (USA), 1. Freies Training (W.) **SKY SPORT 1**

20.30 Rallye-WM, Rallye Spanien, Rennen/1. Tag (Zus.) **SPORT 1**

20.55 Formel 1, Austin/Texas (USA), 2. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**

21.00 Formel 1, Austin/Texas (USA), 2. Freies Training (live) **SPORT 1**

23.10 Formel 1, Austin/Texas (USA), 1. und 2. Freies Training (Zus.) **ORF 1**

23.15 Formel 1, Austin/Texas (USA), 2. Freies Training (W.) **SKY SPORT 1**

**SAMSTAG, 24.10.**

10.00 Formel E, Peking (RC), Rennen (live) **EUROSPORT**

16.55 Formel 1, Austin/Texas (USA), 3. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**

17.30 DTM – Das Magazin: Hockenheim (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**

18.00 Porsche Carrera Cup, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**

18.30 Audi Sport TT Cup, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**

18.45 Formel 1, Austin/Texas (USA), 3. Freies Training (W.) **SKY SPORT 1**

19.00 VLN, Nürburgring/250-Meilen-Rennen (D), Rennen (Zus.) **SPORT 1**

19.30 Rallye-WM, Rallye Spanien, Rennen/2. Tag (Zus.) **SPORT 1**

19.15 Formel 1, Austin/Texas (USA), 3. Freies Training (W.) **N-TV**

19.45 Formel 1, Austin/Texas (USA), Qualifikation (live) **N-TV**

19.50 Formel 1, Austin/Texas (USA), Qualifikation (live) **SKY SPORT 1**

19.55 Formel 1, Austin/Texas (USA), Qualifikation (live) **SRF 2**

21.25 PS – Die Reportage: 24 Stunden von Le Mans (F), Rennen (Doku.) **SKY SPORT 1**

21.30 Formel 1, Austin/Texas (USA), Qualifikation (W.) **SKY SPORT 1**

22.00 Porsche Supercup, Austin/Texas (USA), 1. Rennen (live) **EUROSPORT**

22.05 Rennlegenden – Rivalen (Doku.) **N-TV**

23.05 Rennlegenden – Taktiker (Doku.) **N-TV**

23.25 Formel 1, Austin/Texas (USA), Qualifikation (Zus.) **ORF 1**

23.30 Formel 1, Austin/Texas (USA), Qualifikation (Zus.) **SPORT 1**

**SONNTAG, 25.10.**

0.05 Rennlegenden – Tragödien (Doku.) **N-TV**

0.35 Formel 1, Austin/Texas (USA), Qualifikation (W.) **RTL**

1.00 Formel 1: Ayrton Senna (Doku.) **N-TV**

12.20, 15.45 Formel 1, Austin/Texas (USA), Qualifikation (W.) **SKY SPORT 1**

17.15 Porsche Supercup, Austin/Texas (USA), 2. Rennen (live) **EUROSPORT**

18.30 Formel 1, Austin/Texas (USA), Vorbereitete Rennen (live) **SKY SPORT 1**

19.00 Formel 1, Austin/Texas (USA), Vorbereitete Rennen (live) **ORF 1**

19.00 NASCAR, Talladega/Alabama (USA), Rennen (live) **MOTORVISION TV**

19.00 Rallye-WM, Rallye Spanien, Rennen/Power Stage (Zus.) **SPORT 1+**

19.05 Formel 1, Austin/Texas (USA), Vorbereitete Rennen (live) **RTL**

19.25 Formel 1, Austin/Texas (USA), Rennen (live) **ORF 1**

19.25 Motorsport Weekend (Magazin) **EUROSPORT**

19.30 Formel 1, Austin/Texas (USA), Rennen (live) **SRF 2**

19.55 Formel 1, Austin/Texas (USA), Rennen (live) **SKY SPORT 1**

20.00 Formel 1, Austin/Texas (USA), Rennen (live) **RTL**

22.30 Formel 1, Austin/Texas (USA), Rennen (W.) **SKY SPORT 1**

**MONTAG, 26.10.**

0.00 Formel 1, Austin/Texas (USA), Rennen (W.) **SPORT 1**

3.55 Formel 1, Austin/Texas (USA), Rennen (W.) **ORF 1**

19.30 Formel 1, Austin/Texas (USA), Rennen (W.) **SKY SPORT 2**

23.20 Rallye-WM, Rallye Spanien, Rennen/1., 2., 3. Tag (Zus.) **SPORT 1+**

### MOTORRAD

**DIENSTAG, 20.10.**

14.45 Superbike-WM, Doha (O), 1. und 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

21.00 Superbike-WM, Doha (O), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

22.20 Motorrad-WM/MotoGP, Phillip Island (AUS), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

**MITTWOCH, 21.10.**

19.45 Superbike-WM, Doha (O), 1. und 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

**DONNERSTAG, 22.10.**

16.45 Motorrad-WM, Phillip Island (AUS), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

**FREITAG, 23.10.**

3.00 Motorrad-WM/Moto3, Sepang (MAL), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

3.45 Motorrad-WM/MotoGP, Sepang (MAL), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

4.45 Motorrad-WM/Moto2, Sepang (MAL), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

5.45 Motorrad-WM, Phillip Island (AUS), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

7.00 Motorrad-WM/Moto3, Sepang (MAL), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

8.00 Motorrad-WM/MotoGP, Sepang (MAL), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

9.00 Motorrad-WM/Moto2, Sepang (MAL), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

**SAMSTAG, 24.10.**

3.00 Motorrad-WM/Moto3, Sepang (MAL), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

3.45 Motorrad-WM/MotoGP, Sepang (MAL), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

4.45 Motorrad-WM/Moto2, Sepang (MAL), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT 2**

6.30 Motorrad-WM/Moto3, Sepang (MAL), Qualifikation (live) **EUROSPORT**

7.30 Motorrad-WM/MotoGP, Sepang (MAL), Qualifikation (live) **EUROSPORT**

9.00 Motorrad-WM/Moto2, Sepang (MAL), Qualifikation (live) **EUROSPORT**

11.00 Motorrad-WM/MotoGP, Sepang (MAL), Qualifikation (W) **EUROSPORT**

**SONNTAG, 25.10.**

2.30 Motorrad-WM, Sepang (MAL), Warm-up (live) **EUROSPORT 2**

4.00 Motorrad-WM, Sepang (MAL), Vorbereitete Rennen (live) **EUROSPORT 2**

5.00 Motorrad-WM/Moto3, Sepang (MAL), Rennen (live) **EUROSPORT 2**

6.10 Motorrad-WM/Moto2, Sepang (MAL), Rennen (live) **SRF 2**

6.15 Motorrad-WM/Moto2, Sepang (MAL), Rennen (live) **EUROSPORT 2**

7.45 Motorrad-WM/MotoGP, Sepang (MAL), Rennen (live) **EUROSPORT 2**

7.55 Motorrad-WM/MotoGP, Sepang (MAL), Rennen (live) **SRF 2**

10.45 Motorrad-WM/MotoGP, Sepang (MAL), Rennen (W.) **EUROSPORT**

19.25 Motorsport Weekend (Magazin) **EUROSPORT**

**MONTAG, 26.10.**

19.00 Motorrad-WM/Moto3, Sepang (MAL), Rennen (W.) **EUROSPORT**

19.45 Motorrad-WM/Moto2, Sepang (MAL), Rennen (W.) **EUROSPORT**

20.30 Motorrad-WM/MotoGP, Sepang (MAL), Rennen (W.) **EUROSPORT**

**IM NÄCHSTEN HEFT / 27.10.2015**

### AUTOMOBIL

**Formel 1: Grand Prix der USA**

**Rallye-WM: Rallye Spanien**

**Formel E: Saisonstart Peking**

**Rallye-DM: 3-Städte-Rallye**

### MOTORRAD

**MotoGP: Grand Prix Malaysia**

**Speedway-WM: Australien-GP**

### TERMINE

#### AUTOMOBIL

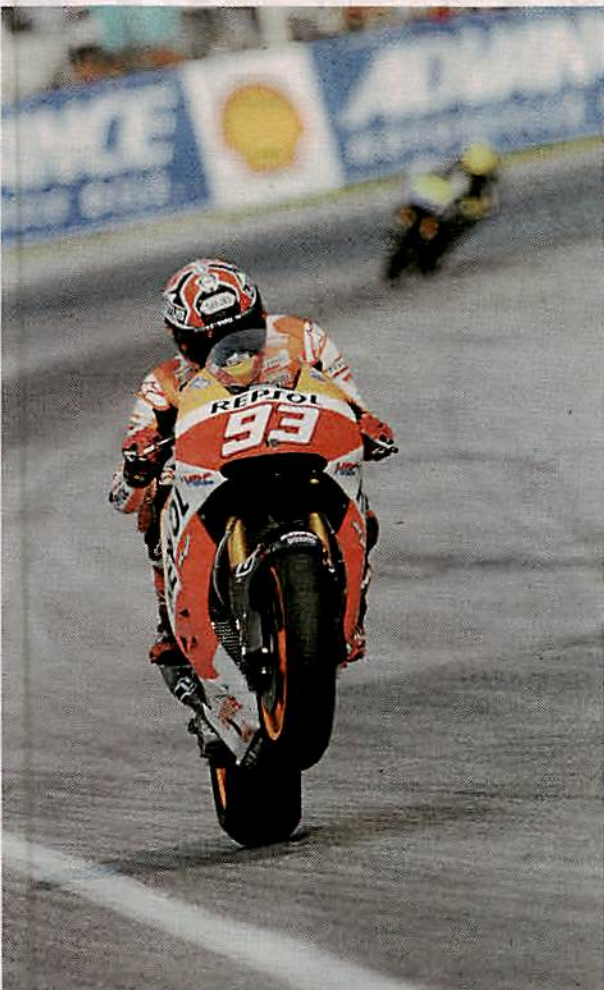
22.-25.10.	Rallye, Rallye Spanien	WM	E
23./24.10.	Rallye/DRM, 3-Städte-Rallye	DM	D
24.10.	Formel E, Peking		RC
24./25.10.	Porsche Supercup, Austin/Texas		USA
25.10.	Formel 1, Austin/Texas	WM	USA
25.10.	NASCAR, Talladega/Alabama		USA
25.10.	TCR International Series, Buriram		TH

#### MOTORRAD

24.10.	Speedway, Melbourne	WM	AUS
24.10.	Speedway, Ludwigslust		D
24.10.	Cross Country, Gotland Grand National		S
25.10.	MotoGP/Moto2/Moto3, Sepang	WM	MAL

### DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächste Einsätze des DSK-Busses: 23. Oktober: Freies Fahren Nordschleife; 31. Oktober: 40. DMV Münsterlandpokal VLN, Nürburgring. Weitere Infos im Internet: [www.dsk-ev.de](http://www.dsk-ev.de)



MotoGP in Malaysia: Siegt Marc Márquez wie im Vorjahr?



Wüstenrennen: Die Formel 1 gastiert im texanischen Austin

**MOTORSPORT**  
aktuell

# ZEITVORTEIL

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** plus Sport-Chronograph **GRATIS** dazu!



**GRATIS**  
für Sie zur Wahl

## PROS Sport-Chronographen

Diese beiden Chronographen sind wahre Multitalente: Analog- und Digitalanzeige, Stopp- und Alarmfunktion, Datums- und Wochentagsanzeige sowie Zifferblatt-Beleuchtung. Mit flexiblem Kunststoff-Armband, Edelstahlboden und Markenbatterie. Gehäusedurchmesser: ca. 45 mm. Wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310. Modelle zur Wahl: „HI-POWER“ (1.) und „DUAL-TIME“ (2.)

**14%**  
PREISVORTEIL

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1277705  
Ich erhalte **Motorsport aktuell** im Halbjahresabo (25 Ausgaben) für zzt. nur 43,- € (D, A) (CH: 74.90 SFR) inkl. MwSt. und Versand. Mein Geschenk, den Chronographen meiner Wahl, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug wird vorab 1 GRATIS-Ausgabe geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

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

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

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

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

IBAN \_\_\_\_\_

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

Ich bezahle per Rechnung.

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

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

1. PROS Sport-Chrono HI-POWER

2. PROS Sport-Chrono DUAL-TIME

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

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

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