

MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens

Formel E

**Buemi siegt, Porsche
bekundet Interesse** S. 3/14



MotoGP

**Weltmeister Lorenzo
testet F1-Mercedes** S. 25

TCR

**Zwischenbilanz: Die
Kategorie boomt** S. 36

Moto2

**Kiefer mit Suter und
Dominique Aegerter** S. 24

VLN

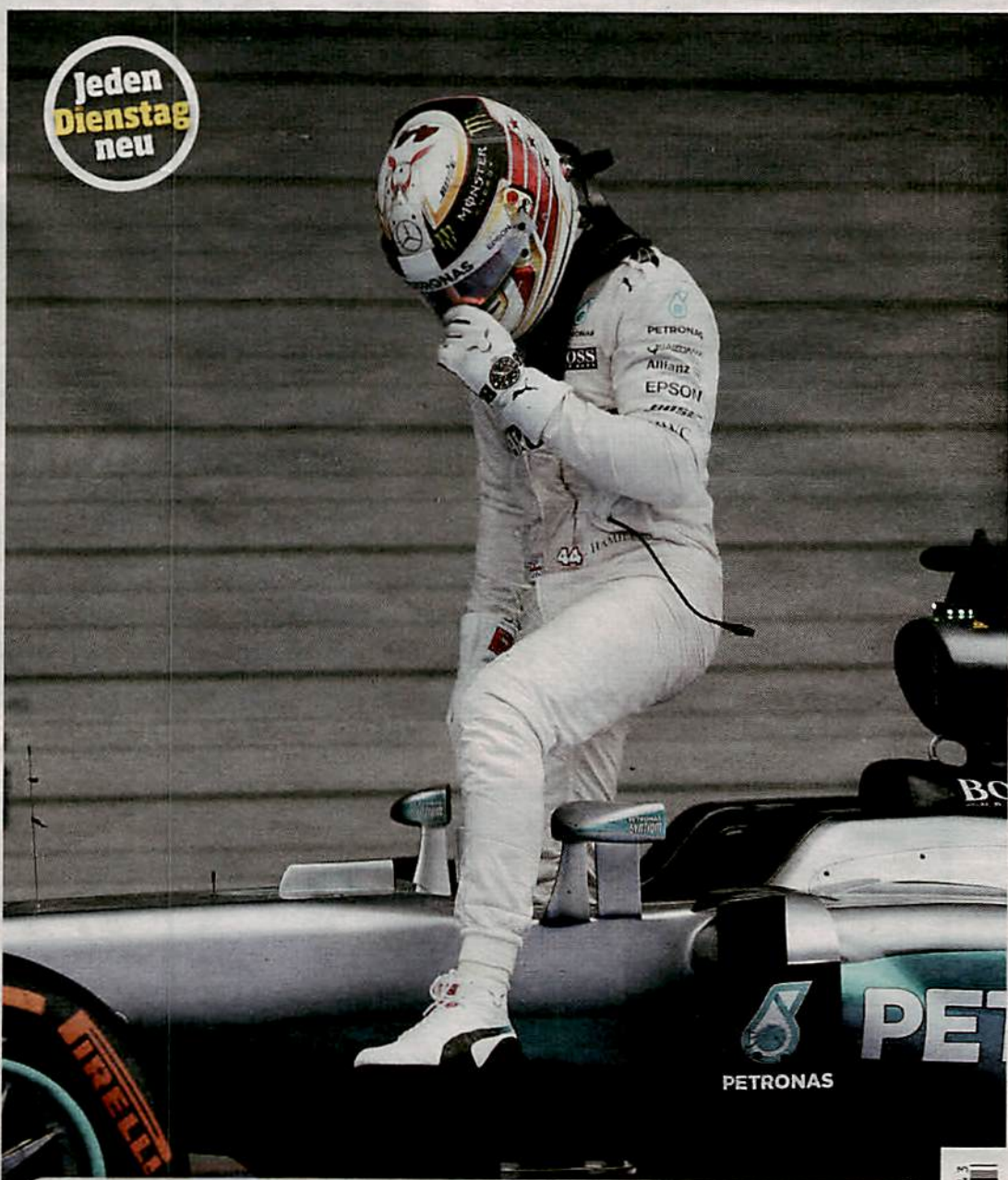
**Erster japanischer Sieg
dank Lexus** S. 18

Superbike-WM

**Brandneue Fireblade
für Stefan Bradl** S. 21

WAR'S DAS, LEWIS?

Jeden
Dienstag
neu



Wie schon in Monza erwischte Lewis Hamilton auch beim GP von Japan in Suzuka einen miserablen Start. Während

Teamkollege Nico Rosberg seinen neunten Saisonsieg feierte, musste sich der Brite mit P3 begnügen. Aus eigener Kraft kann

er bei den verbleibenden vier Rennen nicht mehr Weltmeister werden. Alle Trümpfe liegen nun bei Rosberg. **ab S. 4**

**motorsport-
aktuell.com**



LIEBE LESER!

War's das, Lewis? Der GP von Japan hat für den Briten nicht die erhoffte Wende gebracht.

Im Gegenteil: Bei noch vier ausstehenden Rennen liegt der Vorteil nun bei Nico Rosberg. Hamilton kann nicht mehr aus eigener Kraft Weltmeister werden, es sei denn, seinen unschlagbar wirkenden Teamkollegen ereilt ein ähnliches Schicksal wie Hamilton in Malaysia. Dann wäre die WM wieder offen. Doch Rosberg fährt seit der Sommerpause fehlerlos. Und Hamilton wirkt nicht nur auf der Strecke abgelenkt (ab Seite 4).

Unweit von Japan hat auch die Formel E ihren Rennbetrieb wiederaufgenommen. Doch der Buemi-Sieg in Hongkong ist nicht der Grund für Schlagzeilen. Mercedes und Porsche bekunden nach Audi, BMW und Jaguar Interesse. Man darf gespannt sein, wie lange es dauert, ehe auch diese Premium-Hersteller mitmischen (Seite 3). Serienchef Alejandro Agag hat inzwischen noch einen anderen Plan. Ihm liegen so viele Bewerbungen vor, dass er die Events an den Höchstbietenden verkaufen will. Schade – klingt so, als bekäme da jemand den Hals nicht voll...

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



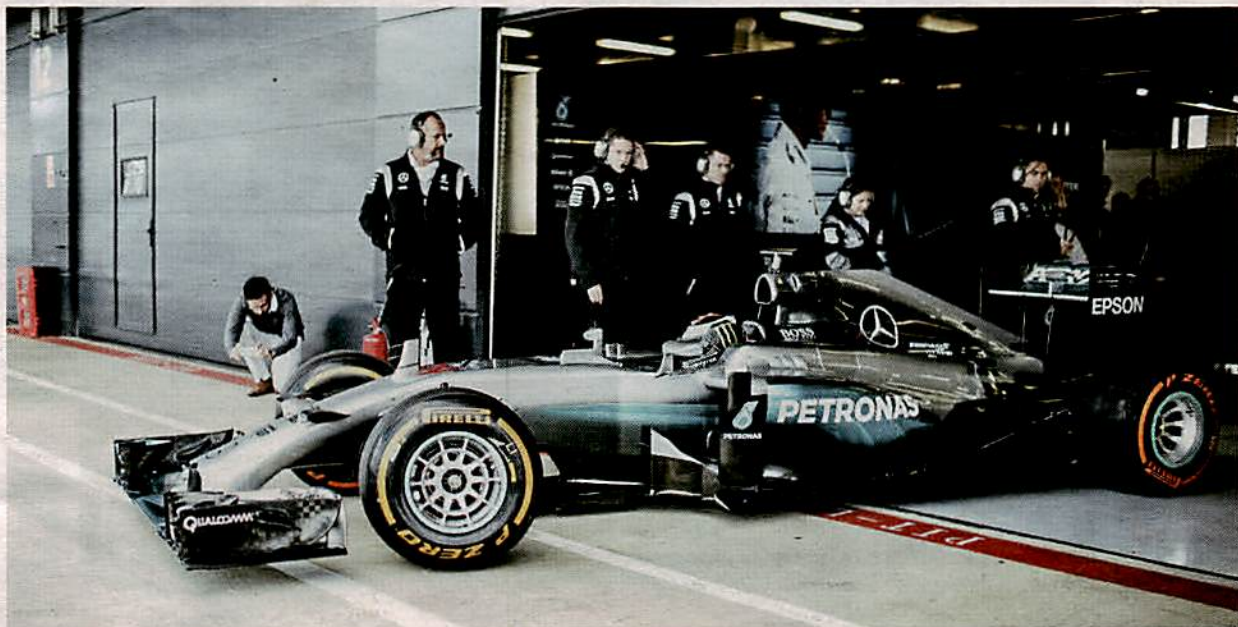
WER? Formel-E-Piloten
WO? Hongkong (RC)

WAS? Die dritte Saison der Elektroserie hat begonnen



WER? Valentino Rossi (I)
WO? Misano (I)

WAS? Der Superstar der MotoGP hat bei Testfahrten auf seiner Heimstrecke die ultimative Schräglage demonstriert



WER? Jorge Lorenzo (E)
WO? Silverstone (GB)

WAS? «Monster» macht's möglich – der MotoGP-Weltmeister auf den Spuren von Nico Rosberg und Lewis Hamilton

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- ! Formel 1: Hintergründe zu Hamiltons Motordefekt; Formel E: Porsche zeigt Interesse **S. 3**
- ! **FORMEL 1** Rosberg siegt in Suzuka – war's das, Lewis? **S. 4**
- FORMEL 1** Vettel bei Ferrari in der Kritik? **S. 6**
- FORMEL 1** Interview mit Renault-Pilot Palmer **S. 10**
- ! **FORMEL E** Buemi siegt bei Auftakt in Hongkong **S. 14**
- LANGSTRECKEN-WM** Start der Asien-Tournee **S. 15**
- DTM** Vorschau auf das Finale in Hockenheim **S. 16**
- ! **VLN** Erster japanischer Sieg dank Lexus **S. 18**
- RALLYE-WM** Erster Matchball für Ogier in Spanien **S. 19**

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- Moto2: Ende der Kalex-Dominanz?; Superbike-WM: Neue Fireblade für Bradl **S. 21**
- MOTO3** Interview mit Philipp und Vater Peter Öttl **S. 22**
- ! **MOTO2** Aegerter-Wechsel zu Kiefer perfekt **S. 24**
- ! **MOTOGP** Lorenzo im Mercedes-Formel-1 **S. 25**
- SUPERBIKE** Interview mit IDM-Champion Fritz **S. 26**
- MOTOCROSS** KTM dominiert den Riders Cup **S. 28**

PANORAMA

- MOTORRAD** Die Oktober-Highlights **S. 34**
- ! **AUTOMOBIL** TCR – eine starke Zwischenbilanz **S. 36**
- AUTOMOBIL** Erinnerungen an den «King of Mountain» **S. 37**
- BOXENGEFLÜSTER** Was macht eigentlich?; Namen & Nachrichten; Leserbrief **S. 38**
- IMPRESSUM** **S. 39**
- SERVICE** Termine, TV-Programm, MSa-Tipp **S. 40**

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Formel 1

Motordefekt geklärt

Von MICHAEL SCHMIDT

Mercedes weiß, was an Lewis Hamiltons Motor beim GP Malaysia kaputtgegangen ist, aber die Techniker tapen noch im Dunkeln. An einem Zylinder hatte sich ein Kurbelwellen-Endlager festgerieben.

Die erste Schadensanalyse erfolgte bereits am Abend des GP Malaysia. Im Block von Lewis Hamiltons Motor klaffte ein großes Loch. Damit war klar, dass etwas Kapitales kaputtgegangen war. Zwei Tage später traf das Triebwerk in Brixworth ein. Mittlerweile steht fest, wo das Unheil zuschlug. An einem Zylinder hatte sich ein Kurbelwellen-Endlager festgerieben. Dann gab es Kleinholz. Einziges Indiz: Als Hamilton in die Zielkurve einbog, begann der Öldruck zu fallen.

900 Meter weiter spuckte der Mercedes-V6-Turbo Öl und Flammen. Der Motor war erst 618 Kilometer alt. Es war das jüngste Exemplar in Hamiltons Bestand. Der Weltmeister muss den Rest der Saison mit zwei Phase-3-Motoren und einer alten Phase-2-Einheit überstehen, die nur noch bei Freitagstrainings zum Einsatz kommt. Nico Rosberg hat gleich viele Antriebseinheiten in seinem Kontingent, genießt aber noch den Luxus, dass er straffrei über sein fünftes Motoren-Set



Hamiltons Motorschaden in Malaysia: Techniker tapen noch im Dunkeln, was kaputtgegangen ist

verfügen kann. Bei Phase 3 handelt es sich um jene Ausbaustufe, die in Spa debütierte.

Diverse Vorsichtsmaßnahmen

Der Schaden im Innenleben des Motors war so groß, dass es den Ingenieuren schwerfallen wird, die Ursache zu ermitteln. Was will man bei einem Haufen verbogenen und geschmolzenen Metall auch herausfinden? Man weiß nur, dass es kein Problem mit der Ölversorgung gab und dass alle anderen Zylinder in Ordnung waren. Deshalb hat Mercedes für den fünftletzten Grand Prix des Jahres eine Reihe von Vorsichtsmaßnahmen getroffen.

Hamilton fuhr in Japan den Singapur-Motor. Rosberg setzte

weiter seine Malaysia-Einheit ein. Das Öl war von einer Spezifikation, wie sie vor dem Einsatz kam. Und der Motor wird in bestimmten Bereichen mit konservativeren Parametern gefahren. «Das kostet ungefähr ein Zehntel», verrät Teamchef Toto Wolff.

Selbiger meinte, dass die Komplexität ihren Beitrag dazu leistet, dass Motorschäden heute nicht mehr lückenlos aufgeklärt werden können: «Wir wissen zum Beispiel bis heute auch nicht, warum zu Beginn der Saison bei Lewis zweimal eine Spindel im Ers-System kaputtgegangen ist.»

Damals behalf sich Mercedes mit einer Neukonstruktion des

betreffenden Teils. Man baute Absicherungen ein, in der Hoffnung, sie würden helfen. Bis dato ist der Schaden nie wieder aufgetreten. Bei Hamiltons Motorschaden geben die Ingenieure zu: «Ein flaes Gefühl im Magen bleibt. Weil der Schaden aus heiterem Himmel kam und im Prinzip viele Dinge dafür verantwortlich sein könnten.»

Die für den GP Japan geplante Einführung der Phase-3-Motoren für Williams, Force India und Manor wurde verschoben.

Möglicherweise wird der Phase-4-Motor von Mercedes nie kommen. Der Weltmeister hat immer noch sechs Token in der Hinterhand, die in die letzte Ausbaustufe investiert werden sollten. ♦

Macau Grand Prix

Diesmal ohne Huff

Das «Guia Race», das Tourenwagen-Rennen im Rahmen des Macau Grand Prix (17.-20. November), wird in diesem Jahr ohne Rekordsieger (8 Siege) Rob Huff stattfinden. Der Honda-WTCC-Werkspilot erfüllt schlicht die Teilnahmebedingungen nicht. Seit diesem Jahr ist das Guia Race als «2.0T-Rennen» ausgeschrieben, womit neben TCR-Boliden auch NGTC-Autos (BTCC) und jene aus der CTCC zugelassen sind.

Die neue, von der Regierung gestellte Organisation hat dabei in diesem Jahr die Auflage gemacht, dass jeder Fahrer, der am Guia Race teilnehmen will, in diesem Jahr mindestens ein Rennen in einer der startberechtigten Klassen absolviert haben muss. Und das trifft auf Huff deshalb nicht zu, weil in der WTCC 1,6-Liter-Motoren gefahren werden. Zwar absolvierte er einen Gaststart in der CTCC, jedoch nach Nennschluss für Macau. Über Sinn und Unsinn einer solchen Regelung wird derzeit heiß diskutiert. Auch Franz Engstler, der genannt werden sollte und vor zwei Jahren noch für 25 Jahre (!) Teilnahme in Macau geehrt wurde, darf aus denselben Gründen nicht am Rennen teilnehmen.

Kontrovers ging es auch in der Planungsphase des Formel-3-Grand-Prix zu, weshalb sich der langjährige Organisator Barry Bland letztlich zurückzog. Es kehrte erst Ruhe ein, als sich die FIA im Hinblick auf den F3 World Cup einklinkte. ♦ MBR

Formel E

Auch Porsche zeigt großes Interesse

Die Formel E hat auf die Premium-Hersteller eine geradezu magische Anziehungskraft. Nach Jaguar haben aktuell auch die drei deutschen Autobauer Audi, BMW und Mercedes-Benz innerhalb von 33 Tagen ihr großes Interesse an der innovativen Elektro-Rennserie bekundet. Auch Porsche will dabei sein.

Was MSa-Leser bereits seit längerer Zeit exklusiv wissen, hat der «Stern» in der vergangenen Woche nun auch offiziell bestätigt: Mercedes-Benz Grand Prix Ltd (MGP) und Formula E Operations Ltd haben eine Vereinbarung unterzeichnet, die Mercedes per Option einen Einstieg

in die FIA Formel E Meisterschaft ab der fünften Saison (2018/2019) ermöglicht.

«Der Rennsport war schon immer eine Forschungs- und Entwicklungsplattform für die Industrie, wodurch die Formel E in der Zukunft sehr an Bedeutung gewinnen wird», begründete Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff die wenig überraschende Entscheidung.

Rasante Batterie-Entwicklung

Glaubt man zudem Gerüchten im Fahrerlager, will sich auch Porsche engagieren, allerdings nicht mit einem eigenen Team, sondern als Exklusiv-Lieferant der Batterien. Dies ist allerdings noch Zukunftsmusik: Denn in den nächsten beiden Saisons

(2016/2017 sowie 2017/2018) wird noch mit denselben, von Williams gelieferten Akkus gefahren, die seit dem Start der Formel E im Herbst 2014 zum Einsatz kommen.

Aber in der fünften Saison, die im Herbst 2018 beginnt, kommen neue Batterien mit wesentlich höherer Kapazität zum Einsatz. Die Reichweite der Autos wird sich im Renntempo auf knapp 200 Kilometer verdoppeln. Der bislang obligatorische Autowechsel nach rund 25 Minuten Renndauer wird dann überflüssig.

An der Ausschreibung der FIA beteiligten sich angeblich neun namhafte Firmen. Den Zuschlag als Exklusiv-Lieferant bekam McLaren, allerdings nur

für zwei Jahre, also für die Saisons 2018/2019 und 2019/2020. Diese kurze Vertragsdauer gilt als eher unüblich. Vor dem Hintergrund der rasanten Fortschritte bei der Batterie-Technologie aber ist es logisch, dass man sich nicht langfristig

festlegen will. Porsche hat an der Ausschreibung der FIA für die Lieferung der neuen Batterien nicht teilgenommen. Angeblich, weil die Stuttgarter die Deadline für das Einreichen der Unterlagen um einen Tag verpasst haben! ♦ AW/CM



Porsche Mission E: Elektrifiziert man in Zukunft auch die Formel E?

GP Japan - Mercedes

Die Vorentscheidung



Den Marken-Titel im Sack, den Fahrer-Titel vor Augen: Nico Rosberg und seine Mercedes-Crew

Von ANDREAS HAUPT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Nico Rosberg hat in Suzuka einen großen Schritt in Richtung WM-Titel gemacht. Wie schon in Monza verweigerte Lewis Hamilton den Start und wurde nur Dritter, während Rosberg souverän gewann. Der Vorsprung des Deutschen beträgt nun schon 33 Punkte. Hamilton kann nicht mehr aus eigener Kraft Weltmeister werden.

Zweimal hatte Nico Rosberg in Suzuka zuvor die Pole-Position geholt. 2014 und 2015. Zweimal hatte der spätere Sieger nach 53 Runden aber Lewis Hamilton geheißt. Diesmal war es anders. Nach dem Motto: Aller guten Dinge sind drei. «Es war ein perfektes Wochenende. Ich habe mich von der ersten Runde an im Auto wohlfühlt. Das Set-up wurde immer besser. Es ist ein großartiges Gefühl, auf dieser legendären Old-School-Strecke zu gewinnen», freute sich der Sieger

Vielmehr noch als über seinen Sieg wird sich Rosberg über die neue Ausgangslage nach dem Rennen im Land der aufgehenden Sonne gefreut haben. 33

Punkte liegt der Deutsche nach dem Japan-GP vor Lewis Hamilton. Bei noch vier ausstehenden Rennen heißt das: Rosberg kann beim Restprogramm jeweils in jedem GP Zweiter werden, und der Titel gehört ihm. Hamilton ist jetzt auf fremde Hilfe angewiesen. Selbst vier Siege (100 Punkte) würden bei vier zweiten Plätzen von Rosberg (72 Zähler) nicht reichen. Selbst wenn der Protest von Mercedes gutgeheißen worden wäre und man Max Verstappen auf P3 zurückgestuft hätte (siehe rechte Seite), wären es immer noch 30 Punkte gewesen.

Hamilton am Start gepatzt

Rosberg legte am Samstag mit seiner dritte Pole auf der japanischen Achterbahn den Grundstein zu seinem ersten Sieg in Suzuka und seinem 23. Erfolg der Karriere. Im Gegensatz zum Vorjahr ließ er sich nicht auf den ersten 405 Metern und durch die erste Kurve von seinem Teamkollegen ausboxen. Im Gegenteil: Der Wahlmonegasse hatte keine Mühe, seine Führung zu verteidigen. Unterdessen verhungerte Hamilton acht Meter rechts hinten von ihm versetzt in seiner Startbox. «Es war mein Fehler. Die Reifen sind zu sehr durchge-

dreht», erklärte der dreimalige Weltmeister. Teamchef Toto Wolff nahm seinen Fahrer in Schutz. «Wir haben eine komplizierte Kupplung. Es sieht so aus, als ob es nicht so funktioniert hat, als Lewis die Kupplung losgelassen hat. Es kommt darauf an, wie du sie löst und die Drehzahl dabei hältst.» Bei Hamilton war es ein Fall von zu viel Drehmoment auf der Hinterachse.

Sein Rivale hat aus dem Vorjahr gelernt. «Ich habe mir den Start nochmals angeschaut und ihn analysiert.» Niemand konnte Rosberg in der ersten Kurve gefährden. «Das ist schon ein tolles Gefühl, wenn du in den

Rückspiegel schaut und niemand zu nahe ist.»

In der Folge kontrollierte er das Rennen. Nur zweimal verlor Rosberg die Führung. Als ihm seine Mechaniker in der 12. und in der 29. Runde jeweils harte Reifen an seinen Mercedes schraubten. Es war jeweils eine Reaktion auf die vorangegangenen Red-Bull-Stops von Verfolger Verstappen.

Schon nach drei Umläufen war Rosberg über zwei Sekunden vorne. Nach 53 Runden rollte er mit 4,978 Sekunden vor Verstappen ins Ziel. «Es gab keinen Grund, 50 Sekunden herauszufahren. Mein Motor ist alt. In Austin bekomme ich einen

neuen.» Es wird sein fünftes Triebwerk der Saison sein. In Japan trug Rosbergs Auto noch den Malaysia-Motor im Heck.

Mercedes Marken-Weltmeister

Für Mercedes war der Große Preis auch die Sicherstellung des Konstrukteurstitels. Vier Rennen vor Schluss sind die Silbernen nicht mehr einzuholen. Den Rekord aus dem Vorjahr wird das Team aus Brixworth nicht überbieten können. Man wird zwar am Ende des Jahres mehr als die 703 Zähler aus dem Vorjahr haben. Aber im Vergleich zu 2015 gibt es auch zwei Grands Prix mehr. Das heißt: Nimmt man dieselbe Anzahl Grands Prix wie 2015, dann kann Mercedes maximal auf 679 Punkte kommen.

Rosberg denkt überhaupt nicht an Punkte. Und schon gar nicht an den Titel. Er will seinem bisherigen Ansatz weiter treu bleiben, ohne ins vor-schnelle Träumen zu verfallen. «Ich denke von Wochenende zu Wochenende.» Es scheint, als ob ihn nur noch der Defektstapel stoppen könnte. «Ein Nuller von ihm und 25 Punkte für Lewis, und schon ist alles wieder möglich», macht Teamchef Toto Wolff Hamilton (noch) etwas Hoffnung. ♦



Start in Suzuka: Rosberg zieht vorne weg, Hamilton ist nur Achter



Breites Grinsen unterm Helm: Rosberg hat WM-Titel in Sichtweite



Hamilton gegen Vettel: Beim zweiten Stopp war der Ferrari fällig



Auf dem Podium: Sieger Rosberg mit Puffer Verstappen (links)

KOMMENTAR

Nimmt dieses Gejammer denn nie eine Ende?

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Sie sind schnell, kompromisslos und richtig harte Jungs. Oder etwa doch nicht? Max Verstappen und Sebastian Vettel gehören zu den Besten ihrer Zunft. Das ist unbestritten. Aber müssen sie am Funk ständig jammern? Vor allem bei Letzterem vergeht kaum mehr ein Grand Prix, ohne dass er sich bei seiner Crew über irgendwelche Nachzügler beschwert, die nicht gleich zur Seite fahren und dem viermaligen Champion Platz machen.

Klar ist es ärgerlich, wenn man wegen eines zur Überwindung anstehenden Fahrers ein paar Zehntel verliert. Und deshalb der so ins kleinste Detail ausgearbeitete Fahrplan minimal durcheinandergerät. Aber die Jungs da hinten fahren alle auch ein Rennen. Und bemühen sich bestimmt redlich, die blauen Flaggen, die heutzutage fast schon inflationär benutzt werden, zu beachten. Die Zeit eines René Arnoux, der nie in den Rückspiegel schaute, ist längst vorbei. Etwas weniger Jammern wäre angebracht – und fair!



Verstappen vs. Hamilton

Protest zurückgezogen

Von MICHAEL SCHMIDT

Der GP Japan war reich an Absurditäten. Nach Ferraris inszeniertem Hauskrach und Lewis Hamiltons Pressestreik lieferte Mercedes die letzten Posse des Wochenendes. Drei Stunden nach Rennende flatterte den Sportkommissaren ein Protest auf den Tisch. Und wurde 83 Minuten später zurückgezogen.

Auf der Rennstrecke bot der GP Japan wenig Action. Der größte Aufreger war der missglückte Überholversuch von Lewis Hamilton an Max Verstappen zwei Runden vor Schluss. Verstappen ließ Hamilton mit seiner üblichen Taktik auflaufen. Er lud ihn auf einer Seite zum Überholen ein und fuhr ihm dann vor die Nase. Als beide schon auf der Bremse standen.

Das kann gemäß Artikel 27.5 des Sportgesetzes als gefährliches Fahren gewertet werden. Weil es den anderen Fahrer in einem Moment zum Ausweichen zwingt, in dem das nur noch schwer möglich ist. Lewis Hamilton hatte sich am Funk über Verstappens späten Spurwechsel aufgeregt. Es ist ja nicht das erste Mal, dass sich der Niederländer mit dieser Methode seine Gegner vom Leib hält. Kimi Räikkönen bekam es in Ungarn und Belgien zu spüren. Jedes Mal ohne Konsequenzen.

Keine Zeugen, keine Anhörung

Mercedes-Teamchef Toto Wolff erwähnte nach dem Rennen, dass ein Spurwechsel beim Bremsen nach den Regeln ei-

gentlich nicht gestattet sei. Er würde aber immer wieder toleriert. «Es wäre gut, wenn wir endlich mal wüssten, was erlaubt ist und was nicht.» Damit schien das Thema vom Tisch.

Emanuele Pirro, der Fahrervertreter unter den Sportkommissaren, wollte sich Verstappen trotzdem in einem vertraulichen Gespräch zur Brust nehmen. Die ersten Lektionen der FIA-Offiziellen in Hockenheim und Monza hatten offenbar wenig gefruchtet. Trotzdem verzichteten die Sportkommissare darauf, eine Untersuchung einzuleiten. Eine kleine Schelte sollte ausreichen.

Umso überraschender flatterte den Sportkommissaren um 18.27 Uhr Ortszeit

«Soll Max das nächste Mal den Blinker setzen?»

HELMUT MARKO

eine Protestnote von Mercedes auf den Tisch. Allein, es fehlten die Zeugen. Hamilton saß bereits im Flugzeug von Niki Lauda auf dem Heimweg nach Europa und stand als Zeuge nicht zur Verfügung. Auch Verstappen hatte drei Stunden nach Rennende die Strecke verlassen.

Daraufhin ließ die FIA verlauten, dass über die Akte Verstappen erst beim nächsten Rennen, dem Großen Preis der USA, in Austin entschieden würde. Das

aber hätte bedeutet, dass alle Ergebnisse provisorischer Natur gewesen wären. Mercedes hätte sich zwei Wochen lang nicht Konstrukteursweltmeister nennen können. Und sämtliche Feiern abblasen müssen. Da es bei dem Einspruch nicht viel zu gewinnen gab, blies der Triple-Weltmeister 83 Minuten nach der Protestankündigung zum Rückzug.

Doch die Posse ging noch weiter. Sie reihte sich nahtlos an Ferraris inszenierten Hauskrach nach einem Arrivabene-Zitat und in Hamiltons Medien-Abstrafung ein. Hamilton twiterte aus dem Flugzeug, dass weder er, noch das Team einen Protest eingelegt hätten. Irgendein Idiot hätte diese Geschichte in die Welt gesetzt. Der Tweet wurde wenig später gelöscht. Den Idioten gab es nicht. Hamilton hatte übersehen, dass die FIA bereits die offiziellen Dokumente 41, 42 und 43

verschickt hatte. Niemand hatte etwas erfunden. Er hatte auch nicht kapiert, dass Mercedes seinem angezählten Titelverteidiger nur demonstrieren wollte, dass man ihm in schweren Zeiten zur Seite steht.

Helmut Marko ließ die Kritik nicht auf sich sitzen. «Wer trotz Mercedes-Motor und DRS nicht vorbeikommt, sollte ruhig sein. Max ist mit seinen 19 Jahren so abgebrüht wie ein dreifacher Champion. Und das auf Reifen, die fünf Runden älter waren. Da braucht Hamilton nicht blöd reden. Muss er halt lernen, auf der Bremse die Spur zu wechseln. Soll Max das nächste Mal den Blinker setzen?» ♦



Hielt der Schlussattacke von Lewis Hamilton stand: Max Verstappen verteidigte P2 auf seine Weise

MOMENT MAL!

Schweigen und Rasen

Die - gespielte - Sprachlosigkeit von Lewis Hamilton als eines der großen Themen einer Formel 1, die sich mitten in einem extrem aufgeheizten Titelrennen und nicht minder spannenden Positionskämpfen zwischen Red Bull und Ferrari, Williams und Force India befindet? Man kann die Auftritte des noch amtierenden Champions witzig finden, muss man aber nicht. Man kann darüber streiten, ob er der Öffentlichkeit (beziehungsweise den transportierenden Medien) den nötigen Respekt entgegenbringt, den er für sich selbst immer verlangt. Man kann eine durch Snapchat-Verzierungen Presse-runde aber auch einfach als Unfug hinnehmen oder als Beleg, dass da ein Ausnahme-Rennfahrer neben der Rennstrecke macht, was er will.

Unterhaltsam oder ungezogen, das Urteil bleibt jedem Betrachter vorbehalten. So wie Hamilton die Extra-Sprechstunden im Mercedes-Pavillon abhalten kann oder eben nicht. Die Stille wird sich bald schon wieder legen, spätestens bei der nächsten Aufregung. Und ob die Retourkutschen zwischen Akteuren und Kritikern das Publikum wirklich interessieren? Stille tut der Formel 1 nie gut, das ist ja schon bei den gedämpften Motoren zu hören. An das Marktgeschrei haben sich alle gewöhnt, aber es muss ja nicht gleich ohrenbetäubend sein. Warum also nicht jene Ausdrucksform wählen, die den Fi-Piloten immer noch am besten steht: Antworten mit dem Gas- und dem Bremspedal geben oder gleich Ausrufezeichen setzen.

Es gibt dafür kaum einen besseren Platz als den Suzuka International Circuit. Die Berg-und-Talbahn ordnet alle ein, sie ist die asphaltierte Entsprechung des Modewörtchens «authentisch».

Und sie bewegt sich, wie die meisten in den Cockpits, permanent am Limit. «Wahnsinnig» lautet eine Vokabel, die von vielen Piloten gebraucht wird. Aber das ist in diesem Fall als Kompliment zu verstehen. Sollte sich Liberty Media tatsächlich die Frage stellen, ob in naher Zukunft 25 Rennen pro Saison gefahren werden sollten, dann wäre der Vorschlag angebracht, lieber zweimal in Suzuka zu starten statt einmal auf einem Casino-Parkplatz in Las Vegas. Es wäre

die ehrlichere, vermutlich auch die bessere Unterhaltung. Suzuka ist die Piste für Champions. Die fast sechs Kilometer fordern alle Instinkte, Talente, Disziplin. Es ist so, als wären die Extrem-pisten von Spa-Francorchamps, Silverstone und der Nordschleife des Nürburgrings in einem japanischen Vergnügungspark für Rennprofis konzentriert worden. Tatsächlich steht da - wohl zur Entschleunigung - ein Riesenrad. «Es ist schwer zu sagen, warum es die beste Rennstrecke der Welt ist», findet der Franzose Romain Grosjean, «wahrscheinlich ist es dieser Flow. Aber egal, was genau es ist, ich liebe es.» Vermutlich auch das Tempo, manche der 18 Kurven gehen tatsächlich mit Tempo 300. Die Esses sind in Wirklichkeit drei oder vier Kurven in einer. Nur ein kleiner Fehler, und die Runde ist versaut. Die tückischsten Kurven des Jahres, dazu kommen die Richtungswechsel.

Der Mut-Grand-Prix, oder: Die Gewissensprüfung der Formel 1. «Auf dieser Strecke lernt man alle Herausforderungen des Motorsports kennen», sagt Williams-Technikchef Pat Symonds, «für Ingenieure, Autos, Fahrer und Reifen.» Solche Wahr-und-Weisheiten brauchen nicht verschwiegen zu werden.

Und sie bewegt sich, wie die meisten in den Cockpits, permanent am Limit. «Wahnsinnig» lautet eine Vokabel, die von vielen Piloten gebraucht wird. Aber das ist in diesem Fall als Kompliment zu verstehen. Sollte sich Liberty Media tatsächlich die Frage stellen, ob in naher Zukunft 25 Rennen pro Saison gefahren werden sollten, dann wäre der Vorschlag angebracht, lieber zweimal in Suzuka zu starten statt einmal auf einem Casino-Parkplatz in Las Vegas. Es wäre



Elmar Brümmer

Ferrari

Vettel allein kann

Von ELMAR BRÜMMER

Sieben Mal hintereinander stand Sebastian Vettel in Suzuka auf dem Podium, auch der Erfolg macht den Kurs zu seiner Lieblingsstrecke. Diesmal bleibt ihm nur der vierte Platz - vor seinem Teamkollegen Kimi Räikkönen. «Ärgerlich», befandet der Heppenheimer, und meinte damit wohl nicht nur zu überrundende Fahrer.

«Zum Schluss ist unsere Strategie nicht aufgegangen, aber wir haben es zumindest probiert», relativiert Vettel jede Kritik am Ferrari-Auftritt, der schon durch die Startplatzrückversetzungen für ihn und Räikkönen geschwächt war. Demonstrativ stellt er sich hinter jene, die den in diesem Jahr häufig unglücklich agierenden Taktikern aus Maranello auch diesen verlore-

nen Podiumsplatz ankreideten. Tatsächlich sieht Vettel sogar einen Schritt nach vorn: «Der Speed für Platz 2 war grundsätzlich da, deshalb haben wir einen Schritt gemacht an diesem Wochenende, auch wenn es nicht optimal war.»

Oder ein Schritchen, so wird es die Opposition sehen. Das ist für ihn insofern eine Genugtuung, weil man Ferrari auf dem Suzuka International Circuit keine Chance gegen Red Bull prophezeit hatte. Aber so etwas bringt die Kämpfernatur im vierfachen Weltmeister hervor, auf der schnellsten Samstagsrunde waren beide roten Rennwagen schneller als die blauen. Kämpfen muss Sebastian Vettel gerade an allen Fronten, zumal Ferrari erstmals öffentlich so etwas wie zarte Kritik am Tedesco hat laut werden lassen.

Was ist los mit Ferrari? Die amüsanteste Verschwörungstheorie ist jene, die sich auf die Rennstrecken bezieht, auf denen in diesem Jahr so viel schiefig für die Scuderia - alle Nullnummern fingen mit S an: Sakhir, Sotschi, Spielberg und Sepang. In Shanghai, Silverstone und Singapur ging auch viel schief, wie einer der erfahrensten Statistiker der Formel 1, mit der Erfahrung von 702 Grand-Prix-Teilnahmen, ermittelte. So gesehen würde nur noch einmal, in São Paulo, Ungemach drohen - dann wäre die Seuchen-Saison überstanden. Wer tatsächlich Übersinnliches wittern will, dem passt sicher in den Kram, dass Vettels historischer Ferrari bei der Ehrenrunde vor dem Rennen mit einem Motorschaden liegen blieb.

Was ist Vettels Hauptaufgabe?

Vor zwei Jahren war in Suzuka der Wechsel des Heppenheimers zur Scuderia bekannt ge-

AUS DEM FAHRERLAGER

Von MICHAEL SCHMIDT und ANDREAS HAUPT



Vandoorne im McLaren MP4/5

Stoffel Vandoorne drehte am Samstag vor dem Qualifying eine Runde im McLaren MP4/5. Ein legendärer Rennwagen. Ayrton Senna und Alain Prost duellierten sich darin um die Weltmeisterschaft 1989. In Suzuka kam es zur berühmten Kollision in der Zielschikane. Prost schied aus, Senna fuhr weiter. Der Brasilianer wurde aber später kontrovers disqualifiziert. Weil er laut FIA die Schikane abgekürzt hatte und nicht an der richtigen Stelle das Rennen wiederaufnahm. Prost holte sich den WM-Titel. Vandoorne war nicht allein auf der Strecke. Kazuki Nakajima pilotierte den 1987er-Ferrari F1/87.

Felipe Nasr flog am Dienstagmorgen um sieben Uhr mit einer Maschine der japanischen Fluggesellschaft ANA von Kuala Lumpur nach Tokio. Von dort aus ging es mit dem nächsten Flieger weiter nach

Nagoya. In der japanischen Hafenstadt war der Sauber-Pilot mit dem japanischen Rennfahrer Daisuke Nakajima verabredet. Er ist der Bruder von Kazuki und Sohn von Satoru Nakajima. «Wir haben uns zum Abendessen getroffen. Daisuke und ich kennen uns aus unserer gemeinsamen Zeit in der britischen Formel 3 2010», berichtete Nasr.

Während Daniel Ricciardo nach seinem Sieg in Malaysia ein paar japanische Whiskeys in Tokio verdrückte, war Lewis Hamilton nicht zum Feiern zumute. Am Montag flog er mit Niki Lauda und Teamchef Toto Wolff in die japanische Hauptstadt und blieb dort zwei Tage im Szeneviertel Shibuya. Ohne die üblichen Skandalgeschichten. «Tokio zählt zu meinen drei Lieblingsstädten», schwärmte der Brite. Hamilton war auch beim Rückflug nach Europa an Bord von Laudas Privatjet.

Auch Sebastian Vettel legte einen Zwischenstopp in Tokio ein. Ferrari drehte einen Film mit dem Weltmeister auf dem Fahrrad durch die 20-Millionen-Metropole. Was angesichts des chaotischen Verkehrs nicht so klappte wie gewollt. Entweder war Vettel zu schnell für das Kameraauto, oder die

Filmcrew verlor ihn zwischen all den Autos aus den Augen. Am Mittwochmittag reiste die gesamte Ferrari-Truppe dann brav im Schnellzug Shinkansen via Nagoya nach Suzuka.

Der Mineralölkonzern BP plant offenbar die Rückkehr in die Formel 1. Mit einer großen Kampagne. Gerüchte sagen, dass sich Renault und McLaren um die Mitgift über angeblich 30 Mio. Dollar bewerben.

Nico Rosberg fuhr entgegen dem Trend in der Pause zwischen den beiden Asien-



Silberführung: Lauda/Wolff

Grands-Prix nicht nach Tokio, sondern in die alte Kaiserstadt Kioto. Ruhe statt Party. Von Kiotos berühmten Tempeln hat der WM-Spitzenreiter wenig gesehen. Es reichte gerade für einen. «Wir kamen um Viertel vor fünf an, und um fünf haben sie zugemacht», erzählte sein Pressesprecher.



Eine Wahnsinnsstrecke: Der Suzuka International Circuit

nicht die Lösung sein

worden, Heilsbringer sollte er – in bester Tradition eines Michael Schumacher – werden. Jetzt sagte Teamchef Arrivabene an gleicher Stelle gegenüber Sky Sport Italia: «Er will den ganzen Tag arbeiten. Daher habe ich zu ihm gesagt, er solle sich einfach auf das Auto konzentrieren.» Selbst die weitere Erklärung lindert den Vorwurf nicht ganz: «Er ist jemand, der so viel gibt, und manchmal führt das dazu, dass er sich für alle möglichen Themen interessiert. Also muss man ihn manchmal daran erinnern, was seine Hauptaufgabe ist.»

Kurzer Querverweis: War es nicht genau jene Rolle als Mannschaftskapitän und Mit-Manager, mit der Michael Schumacher Ferrari einst auf dauerhaften Titelkurs gebracht hatte und die Vettel bislang ebenfalls so für sich interpretiert hat? Durchaus erfolgreich im Übr-

gen und auf seine eigene Weise, mit verschmitztem Charme – aber einer ähnlichen Konsequenz. Allerdings hatte das Vorbild Schumi es mit einer weit gefestigteren Infrastruktur und Führungsebene zu tun. Arrivabene muss schon im zweiten Amtsjahr um seinen Posten bangen, das wahre Durchsetzungsvermögen hat Konzernchef Sergio Marchionne; die Technikabteilung ist nach dem Verlust von James Allison einmal mehr im Umbruch.

Vettel ist es wichtig, über möglichst viel Bescheid zu wissen, wie es ein Nummer-eins-Fahrer nun mal zu tun hat. Völlig richtig, muss er doch aufpassen, dass die Liebe nicht so erkaltet wie es zum Schluss bei seinem Vorgänger Fernando Alonso der Fall war.

Ferrari ließ nach der Ausstrahlung von Arrivabenes Interview und der entsprechen-

den Unruhe in Italien eilig aussprechen, dass die Zitate aus dem Zusammenhang gerissen und kein Affront gegenüber Vettel sein sollen. Aber kryptisch und nicht unbedingt beruhigend bleiben auch die weiteren Aussagen des 59-Jährigen, als er auf eine vorzeitige Vertragsverlängerung des Ende 2017 auslaufenden Kontraktes angesprochen wurde, wie sie zu Schumachers Zeiten gang und gäbe war: «Ich glaube nicht, dass wir sein Selbstvertrauen mit irgendwelchen Verlängerungen gewinnen können. Sebastian hat einen Vertrag. Wie es weitergeht, werden wir im Laufe der nächsten Saison sehen. Jeder von uns hat Ziele: ich, das Team, er – wir alle. Deshalb halte ich es nur für richtig, dass sich jeder einzelne seinen Platz und sein Gehalt verdienen muss.»

Eine erstaunliche Tonalität für einen Rennstall, der sonst

noble Zurückhaltung pflegt und den Mannschaftsgeist über alles stellt. Als wenn der Druck im eigenen Haus nicht schon groß genug wäre, wird dieser jetzt auch durch die italienischen Medien forciert. «Vettel begeht einen Fehler nach dem anderen. Am Ende des Rennens sucht er Entschuldigungen, und das macht es noch schlimmer», urteilt der «Corriere dello Sport». Die «Gazzetta dello Sport» wittert einen «zu großen Ehrgeiz» und «La Repubblica» jammert, dass «der Deutsche nicht mehr wiederzuerkennen» sei. Er würde das nicht lesen, erwidert Vettel, aber durch die Fragen, die er beantworten muss, bekommt er die Tendenz trotzdem mit.

Gegenseitiges Zerfleischen

Natürlich sei Vettel nicht zu einem Problem geworden, sagt Arrivabene in dem TV-Interview weiter, aber Vettel alleine könne auch nicht die Lösung sein. Die Lösung müsse vom gesamten Team kommen. Vettel selbst hat die Annahme zurückgewiesen, dass er – angeblich belegt durch seine zuletzt heftigen Startmanöver – den Erfolg im Moment erzwingen wolle: «Das ist doch normal, dass man alles aus dem Auto herauspressen will, was geht. Und das man manchmal drüber hinausgeht, halte ich für menschlich.» Der SF16-H hat ihm bislang auch nicht viele andere Möglichkeiten gelassen, 22 Rennen war er vor dem GP von Japan sieglos – so lange wie noch nie in seiner Karriere. Anlass für ein klärendes Gespräch mit seinem Vorgesetzten sieht der 29-Jährige nach Arrivabenes Aussagen nicht: «Ich habe ein gutes Verhältnis zu ihm. Wenn mir etwas nicht passt, dann sage ich es ihm – und umgekehrt.»

Vielleicht hat sich Arrivabene falsch ausgedrückt, vielleicht ist er bewusst falsch interpretiert worden. Aber die generelle Unruhe, die tendenziell alle Rennställe erfasst, die hinter ihren Erwartungen herfahren, multipliziert sich im Intrigendenschwung rund um Maranello nun mal besonders stark. Dabei gilt es, genau das zu vermeiden: das gegenseitige Zerfleischen. Es mag mit dem Druck zu tun haben, der in der Unternehmenskultur herrscht, aber davon will Vettel nichts wissen: «Wir wissen, wo wir hinwollen. Und wir haben sehr hohe Ansprüche, vor allem ans uns selbst. Glaubt mir, wir beißen uns selbst als Erste in den A... Wir brauchen keinen, der uns eins hinter die Ohren gibt.» ♦

NACHRICHTEN

Team uneins: Bahrain oder Barcelona?

Testfahrten Der Streit schwelt schon seit Wochen. Die Teams werden sich nicht einig, wo die acht Testtage vor Saisonbeginn 2017 stattfinden sollen. Pirelli will nach Bahrain. Die Teams sind geteilter Meinung. Mercedes drängt auf Bahrain und hat mit Ferrari und McLaren gewichtige Mitstreiter. Red Bull plädiert für Barcelona. Die kleinen Teams auch. Ein geteilter Test ist laut Reglement nicht machbar. Pirellis Motorsportchef Paul Hembery bedauert: «Die Entscheidung müssen die Teams unter sich ausmachen. Wir haben unseren Standpunkt klargemacht und ihnen gesagt, warum es besser ist, in Bahrain zu testen.» Pirelli fürchtet nicht nur das größere Regenrisiko in Barcelona. «Bahrain garantiert uns höhere Temperaturen. 20 Grad Unterschied sind für die Aussagekraft wie Tag und Nacht.»

Startpanne: FIA sucht nach Lösungen

Start Der Vorfall ging in der Hektik des Starts zum GP Malaysia fast unter. Doch fünf Tage später wurde er bei der Fahrerbesprechung von Suzuka erneut angesprochen. Carlos Sainz war auf dem Startplatz der Motor abgestorben. Er hob nur kurz den Arm, versuchte dann aber fieberhaft, den Motor zu starten. Charlie Whiting auf dem Startturm glaubte, das Problem sei gelöst. Was vor der Hybrid-Ära ohne externen Anlasser unmöglich war, geht dank der leistungsstarken Batterien über die MGU-K. Wenn man die dafür nötige Prozedur einprogrammiert hat. Nicht alle Teams haben diesen Auto-Start. Nur Ferrari und Renault bieten ihn an. Die Sequenz der Handgriffe am Lenkrad ist so kompliziert, dass der Renningenieur Sainz am Funk erklären musste, was er zu tun hatte. Der Ferrari-Motor sprang in letzter Sekunde an. «Doch was wäre passiert, wenn nicht?», fragten einige Piloten. Wenn der Toro Rosso nicht vom Fleck gekommen wäre, hätte das einen großen Startunfall auslösen können. Die FIA will sich jetzt überlegen, wie ein solcher Fall zu handhaben ist. Entweder heben alle Fahrer zur Entwarnung die Hand, wenn sie mit laufendem Motor in der Startaufstellung stehen, oder die Autostart-Systeme dürfen in der Startphase nicht mehr aktiviert werden. ♦ MS



Räikkönen und Vettel beim Start zum GP Japan: Am Ende reichte es nur zu den Rängen 4 und 5



Eine Einheit? Vettel und Arrivabene



Das lasten ihm die Italiener an: Vettel-Crash in Malaysia

Technik

Ferrari-Offensive gestoppt?

Von ANDREAS HAUPT

In Japan kamen Technik-Fans einmal mehr auf ihre Kosten. Ferrari und Red Bull zeigten neue Frontflügel. Williams testete für 2017. Auch Sauber tanzte mit beim Update-Festival.

Zwischen dem Rennen in Malaysia und Japan lag nur eine Woche. Die kurze Zeitspanne hinderte die Teams aber nicht daran, neue Updates nach Suzuka zu bringen. Die japanische Achterbahn fordert mit ihren 18 Kurven die Aerodynamik. Ferrari probierte abermals das Update-Paket aus Malaysia, das aus neuen Leitblechen unter der Nase und einem Bat-Wing besteht. Es wurde durch einen neuen Frontflügel ergänzt.

Der Frontflügel wurde im zweiten Training an den SF16-H geschraubt. Er unterscheidet sich vom alten Modell beim Übergang zwischen den Flaps und der Endplatte. Der waagerechte Bereich wies zuvor kleinere Schlitze auf, die nun verschwunden sind. Zudem verlängerten die italienischen Techniker die Frontflügelhalterungen um ein paar Zentimeter nach hinten. Alle Änderungen zielten auf mehr Anpressdruck ab.



Red Bull kontert Ferrari-Offensive: Daniel Ricciardo mit riesigen Messgittern an seinem RB12

Red Bull kontert Ferraris Angriff. Der österreichisch-englische Rennstall backte für Suzuka ebenfalls einen neuen Frontflügel mit geänderten Flaps. Daniel Ricciardo fuhr zu Beginn von F1 mit Messgittern hinter den Vorderrädern um die Strecke. Red Bull wollte damit den

Luftstrom hinter dem Frontflügel messen und die Daten vom Windkanal mit der Realität abgleichen. Mercedes verzichtet dagegen auf weitere Updates für das 2016er Auto. «Wir haben die Aero-Entwicklung für diese Saison schon länger zurückgefahren», berichtete Toto Wolff.

Williams ließ sich nicht lumpen. Wie schon in Malaysia operierte der Traditionsrennstall mit zwei verschiedenen Frontflügel-Varianten. Die Unterschiede betreffen das geschwungene Leitblech neben der Kaskade und eine zusätzliche Finne auf der Kaskade. Williams nutzte die

Trainingszeit auch schon mit Blick auf 2017 und testete einen Experimentalflügel. «Wir probieren den Frontflügel von Zeit zu Zeit aus, fahren aber kein Rennen damit. Für die USA ist der nächste Test geplant», vertriet Urgestein Pat Symonds.

Sauber gehen die Rennen aus

Im hinteren Feld kämpft Sauber um einen WM-Punkt, der das Team vorbei an Manor bringen und viele Millionen Euro mehr für das nächste Jahre in die Kasse spülen würde. In Suzuka komplettierte die Truppe aus Hinwil den neuen Unterboden, der zu zwei Dritteln schon bei vorangegangenen Rennen gefahren wurde. Der Splitter wurde verändert, außerdem die Bargeboards sowie der äußere Teil des Unterbodens. Beide Autos trugen die Updates am Freitag, jedoch wurde der Rest des Autos jeweils unterschiedlich konfiguriert, um die optimale Zusammenstellung der Aerodynamik herauszufinden.

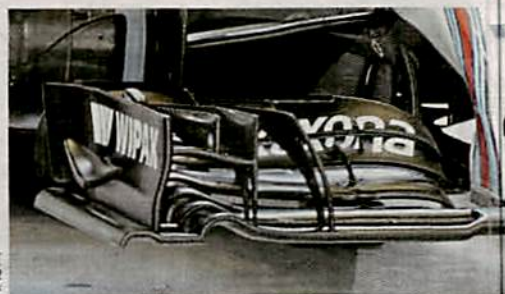
Auch bei Renault wird weiter am RS16 gearbeitet. Die Franzosen führen mit einer neuen Motorabdeckung. «Wir haben sie in Malaysia im ersten Training getestet. Die Temperaturen dort waren aber zu hoch», erklärte Einsatzleiter Alan Permane. ♦



Ferrari: Neuer Frontflügel ohne Schlitze (siehe Pfeil)



Sauber: Neuer Splitter und vollendeter Unterboden



Williams: Neuer Frontflügel im Kampf mit Force India

Zahl und Zitat des Wochenendes

Nur Schumacher und Prost sind besser

3. PRIX
100

Lewis Hamilton: 100. Podium

Lewis Hamilton sieht seine Felle davonschwimmen. Trotzdem durfte er in Suzuka ein kleines Jubiläum feiern: Zum 100. Mal stand der Brit auf dem Podium.

Glücklich sah er nicht aus. Verständlich bei dem Rückstand: 33 Punkte sind bei vier noch ausstehenden Grands Prix schwer aufzuholen. Vor allem, wenn der Teamkollege einen solchen Lauf hat. Dennoch hätte Hamilton einen klitzekleinen Grund gehabt, um etwas mehr zu strahlen. Schließlich stand

der dreimalige Weltmeister in Suzuka zum 100. Mal auf dem Podium. Damit liegt er in der Bestenliste auf dem dritten Rang. Nur Michael Schumacher (155) und Alain Prost (106) durften häufiger an einer Formel-1-Zeremonie teilnehmen.

Während Schumacher für seinen Spitzenwert 307 Grands Prix brauchte, schaffte Prost die 106 Podiums in 199 Rennen. Hamilton kann diese Quote noch locker brechen. Suzuka war erst sein 184. Grand Prix. Da bleiben noch ein paar Möglichkeiten offen, um «Le Professeur» vor

dem eigenen 199. Einsatz einzuholen.

Drei weitere noch aktive Fahrer peilen die 100er-Marke an. Fernando Alonso liegt in der Bestenliste mit 97 Podestplatzierungen auf Platz 4, Sebastian Vettel kommt auf 85, Kimi Räikkönen auf 84. Danach klafft unter den Aktiven eine ziemlich große Lücke: Nico Rosberg (53), Jenson Button (50) und Felipe Massa (41) bilden das «Verfolgerfeld». Und Max Verstappen? Der ist in Suzuka auch schon zum sechsten Mal auf dem Treppchen gestanden. ♦ CE

«Ich hoffe, dass er in diesem Jahr keine Rennen mehr gewinnt.»

NICO ROSBERG ÜBER DIE SCHUH-TRINK-TRADITION VON DANIEL RICCIARDO



READY TO RACE
»www.ktm.com

XBB
X-BOW-BATTLE

X-BOW

www.kuska.com

Foto: Joel Kermasenko



KTM gratuliert dem Champion der X-BOW BATTLE

Schon wieder haben wir einen neuen Gesamtsieger: In 12 Rennen fuhr der Deutsche Steffen Faas, mit nicht weniger als sechs Siegen und fünf zweiten Plätzen, zu einem dominanten X-BOW BATTLE Meistertitel 2016! KTM blickt auf ein atemberaubendes und erfolgreiches „BATTLE“-Jahr zurück, gratuliert Steffen Faas, bedankt sich bei allen Teilnehmern und startet jetzt mit Vollgas die Vorbereitungen für die Saison 2017!

Kontakt: battle@silbermayr.de
Alle Informationen unter: www.x-bow-battle.at



laptime

is all that counts

KTM

Jolyon Palmer: Der Brite macht sich Hoffnungen, dass er über 2016 hinaus bei Renault bleiben kann



Jolyon Palmer

«Hatte Glauben schon fast verloren»

Zur Person Jolyon Palmer

Geburtsstag 20. Januar 1991
Geburtsort Horsham (GB)
Herkunftsland Großbritannien

KARRIERE

2005–2007 T-Cars, F. Palmer (ab 2007)
2008 Formel Palmer (3.)
2009/2010 Formel 2 (2./2010)
2011 GP2 (28.)
2012 GP2 (11., 1 Sieg)
2013 GP2 (7., 2 Siege)
2014 GP2 (Meister, 4 Siege)
2015 Formel-1-Testfahrer für Lotus
2016 Formel 1 mit Renault

HOBBYS

Fußball, Tennis

Von MICHAEL SCHMIDT

Jolyon Palmer holte in Malaysia seinen ersten WM-Punkt. Der 25-jährige Engländer erzählt, was ihm der Punkt bedeutet, warum die Formel 1 so viel schwieriger ist als die GP2 und warum es an ihm liegt, seinen Platz in der Formel 1 zu behalten.

Wie groß war die Erleichterung über Ihren ersten WM-Punkt?

JOLYON PALMER: Sehr groß. Wenn du nach 15 Rennen noch keinen Punkt auf dem Konto hast und in einem Auto sitzt, das eigentlich nicht schnell genug für WM-Punkte ist, dann erwartest du nicht mehr, dass es noch klappt. Ich hatte den Glauben schon fast aufgegeben. In Malaysia war das Auto so gut wie schon lange

«Ich habe eine Zukunft in der F1 verdient.»

JOLYON PALMER



nicht mehr. In den Freien Trainings bin ich immer auf den Plätzen 12 bis 14 gelandet. Deshalb war der 19. Startplatz eine Enttäuschung. Im Rennen ist dafür alles perfekt gelaufen.

Wie wichtig ist es dir, nun als Fahrer mit WM-Punkten in der Statistik zu stehen?

Es ist das zweite Kapitel, das ich abgehakt habe. Das erste war, in der Formel 1 zu starten. Die nächsten Aufgaben werden schwieriger. Das erste Podium, der erste Sieg.

Wie schwierig ist es, mit dem Renault in die Top Ten zu fahren?

Das geht nur, wenn vom Start bis ins Ziel alles perfekt läuft. Wenn alle ins Ziel kommen, machen wir keine Punkte. Wir brauchen Ausfälle. Um dann zu punkten, muss ich vor allen Autos liegen, die ich theoretisch schlagen kann. So war das bei Magnussen in Singapur und bei mir in Malaysia. Der Punkt in Sepang hätte auch an Sainz oder Massa gehen können.

Was war gut, was schlecht an deiner ersten Formel-1-Saison?

Ich bin zufrieden mit meinem Speed. Zwischen Magnussen und mir liegt meistens nur eine Zehntelsekunde. Mal ist er schneller, mal ich. Mit dem Renntempo hatte ich mehr zu kämpfen. Aber da habe ich im Verlauf der Saison dazugelernt. Schlecht war, dass ich zu viele Anfängerfehler gemacht habe. Monaco war schlimm. Auch der Ausrutscher in Budapest war unnötig. Bis jetzt habe ich aus allen meinen Fehlern gelernt. Deshalb habe ich auch eine Zukunft in der Formel 1 verdient.

Ist es in der Formel 1 einfacher, Fehler zu machen, als in der GP2?

Viel einfacher. Die Rennen sind zweimal so lang wie in der GP2. Sie sind schwerer zu lesen, weil du so viel im Blick haben musst. Du kämpfst mit Fahrern aus deinem Umfeld, musst aber gleichzeitig auch die Schnellen überrunden lassen. Das gibt es in der GP2 nicht, weil kaum Überrundungen vorkommen. Es gibt verschiedene Strategien, mehr Boxenstopps, du musst auf die Reifen aufpassen, die Knöpfe am Lenkrad richtig einsetzen. Also viel mehr potenzielle Fehlerquellen. In der GP2 reichen auch 98 Prozent für einen Sieg. In der Formel 1 musst du 100 Prozent geben, um einen Punkt zu holen. Du hast vier Jahre in der GP2 verbracht. Dein Landsmann Lewis Hamilton war da in einer Saison durch. Warum hat es bei dir so lange gedauert?

Ich hätte es gerne auch kürzer gehabt. Als ich in die GP2 kam, war ich viel unerfahrener als Lewis. Er hatte schon Unterstützung von einem F1-Team und war perfekt auf die Aufgabe vorbereitet. Und er kam auch gleich in das beste Team. Mein erstes Team in der GP2 hatte noch nichts gewonnen. Trotzdem möchte ich die GP2-Zeit nicht missen. Sie war eine gute Schule. Als ich die Serie verlassen habe, bin ich mit einer Rekordzahl von Punkten Meister geworden.

Dein Vater war auch Formel-1-Pilot. War das ein Vorteil?

Am Anfang ja. Weil er mir gute Tipps geben konnte und in dem Sport gut vernetzt ist. Je weiter ich aufgestiegen bin, umso weniger hat er sich eingemischt.

Was für ein Typ Vater ist er: Der Typ Button, der nur zugeschaut und das Leben genossen hat oder der Typ Verstappen, der sehr aktiv mit dabei ist?

Irgendwo dazwischen. Mein Vater hatte mit Jensons Vater gerne mal einen Drink genossen, aber er hat mich auch aktiv an der Strecke unterstützt. Jetzt zieht er sich aus dieser Rolle mehr und mehr zurück. Er kommt zu fast allen Rennen, macht mir aber keinen Druck oder mischt sich in meine Arbeit mit dem Team ein.

Wie sieht deine Zukunft aus?

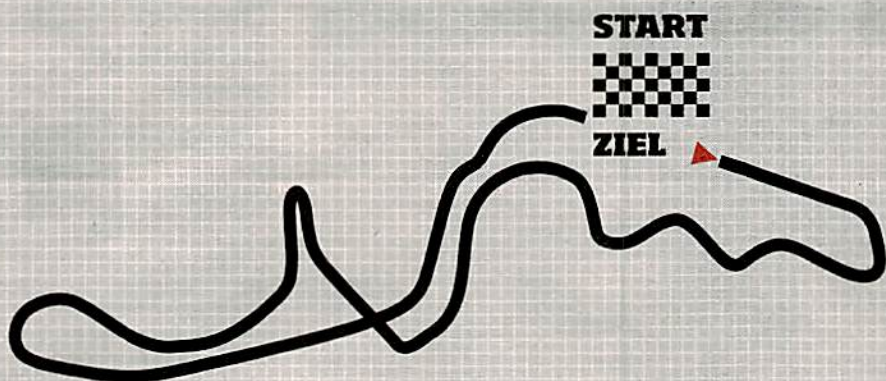
Ich habe noch eine Chance, bei Renault zu bleiben. Jedes Rennen ohne eine Entscheidung von ihrer Seite ist für mich eine Gelegenheit zu beweisen, dass ich es wert bin, in der Formel 1 zu bleiben.

Beruhigt es dich, dass es nicht gerade ein Überangebot für die freien Plätze in der F1 gibt?

Es macht die Sache einfacher. Aber ich will mich nicht darauf verlassen. Es liegt an mir allein. Ich muss beweisen, dass ich ein Cockpit verdiene. Dafür muss ich auf mich aufmerksam machen. Wenn ich mein Bestes gebe, bin ich 2017 dabei. ♦

STRECKE

GP Japan / Suzuka



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

TRAININGS

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.	2. Freies Training (Fr) min/Rdn.	3. Freies Training (Sa) min/Rdn.	Topspeed Qualifying (Sa) km/h
1. Rosberg 1:32,431 (24)	1. Rosberg 1:32,250 (35)	1. Rosberg 1:32,092 (14)	1. Hamilton 315,5
2. Hamilton 1:32,646 (21)	2. Hamilton 1:32,322 (35)	2. Ricciardo 1:32,394 (10)	2. Rosberg 315,1
3. Vettel 1:33,525 (19)	3. Räikkönen 1:32,573 (26)	3. Vettel 1:32,731 (13)	3. Grosjean 314,4
4. Räikkönen 1:33,817 (17)	4. Verstappen 1:33,061 (29)	4. Verstappen 1:32,784 (9)	4. Wehrlein 314,0
5. Ricciardo 1:34,112 (23)	5. Vettel 1:33,103 (34)	5. Räikkönen 1:33,011 (12)	5. Ocon 311,9
6. Verstappen 1:34,397 (26)	6. Pérez 1:33,570 (37)	6. Massa 1:33,271 (13)	6. Räikkönen 311,8
7. Hülkenberg 1:34,530 (30)	7. Hülkenberg 1:33,873 (35)	7. Hamilton 1:33,284 (12)	7. Gutiérrez 311,7
8. Pérez 1:34,767 (28)	8. Alonso 1:33,985 (37)	8. Palmer 1:33,639 (13)	8. Vettel 311,4
9. Alonso 1:35,003 (10)	9. Bottas 1:34,028 (33)	9. Magnussen 1:33,639 (10)	9. Palmer 310,7
10. Bottas 1:35,381 (31)	10. Sainz jr. 1:34,086 (33)	10. Hülkenberg 1:33,646 (11)	10. Pérez 309,4
11. Kvyat 1:35,446 (23)	11. Massa 1:34,127 (33)	11. Alonso 1:33,714 (12)	Bottas 309,4
12. Sainz jr. 1:35,672 (27)	12. Ricciardo 1:34,150 (29)	12. Gutiérrez 1:33,787 (16)	12. Magnussen 309,1
13. Button 1:35,677 (24)	13. Grosjean 1:34,241 (33)	13. Bottas 1:33,865 (9)	13. Massa 309,0
14. Grosjean 1:35,688 (17)	14. Kvyat 1:34,305 (27)	14. Pérez 1:33,921 (11)	14. Hülkenberg 308,6
15. Nasr 1:35,967 (15)	15. Magnussen 1:34,339 (36)	15. Kvyat 1:34,037 (12)	15. Nasr 307,6
16. Massa 1:36,169 (23)	16. Button 1:34,398 (29)	16. Grosjean 1:34,272 (13)	16. Verstappen 307,4
17. Gutiérrez 1:36,219 (21)	17. Gutiérrez 1:34,643 (11)	17. Nasr 1:34,388 (12)	17. Ericsson 306,7
18. Ericsson 1:36,294 (19)	18. Palmer 1:34,760 (40)	18. Ericsson 1:34,544 (13)	18. Ricciardo 305,9
19. Magnussen 1:36,822 (30)	19. Nasr 1:34,824 (26)	19. Button 1:34,548 (11)	Sainz jr. 305,9
20. Ocon 1:37,797 (29)	20. Wehrlein 1:35,292 (30)	20. Ocon 1:35,230 (13)	20. Alonso 304,4
21. Wehrlein 1:37,966 (24)	21. Ocon 1:35,400 (37)	21. Wehrlein 1:37,256 (10)	21. Kvyat 303,6
22. Palmer 1:37,992 (13)	22. Ericsson 1:36,318 (26)	22. Sainz jr. 1:56,323 (3)	22. Button 302,6

QUALIFYING

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Rosberg 1:31,858	1. Rosberg 1:30,714	1. Rosberg 1:30,647	Hamilton 8:9	Rosberg			
2. Hamilton 1:32,218	2. Hamilton 1:31,129	2. Hamilton 1:30,660	Vettel 10:7	Räikkönen			
3. Räikkönen** 1:31,674	3. Räikkönen 1:31,406	3. Räikkönen 1:30,949	Massa 3:14	Bottas			
4. Vettel* 1:31,659	4. Vettel 1:31,227	4. Vettel 1:31,028	Ricciardo 9:4	Verstappen			
5. Verstappen 1:32,487	5. Verstappen 1:31,489	5. Verstappen 1:31,178	Ricciardo 5:0	Kvyat			
6. Ricciardo 1:32,538	6. Ricciardo 1:31,719	6. Ricciardo 1:31,240	Pérez 9:8	Hülkenberg			
7. Pérez 1:32,682	7. Pérez 1:32,237	7. Pérez 1:31,961	Magnussen 11:5	Palmer			
8. Grosjean 1:32,458	8. Grosjean 1:32,176	8. Grosjean 1:32,961	Kvyat 4:9	Sainz jr.			
9. Hülkenberg 1:32,448	9. Hülkenberg 1:32,200	9. Hülkenberg 1:32,142	(Verstappen 4:1	Sainz jr.)			
10. Gutiérrez 1:32,620	10. Gutiérrez 1:32,155	10. Gutiérrez 1:32,547	Ericsson 10:6	Nasr			
11. Bottas 1:32,383	11. Bottas 1:32,315		Alonso 11:5	Button			
12. Massa 1:32,562	12. Massa 1:32,380		(Vandoorne 1:1	Button)			
13. Kvyat 1:32,645	13. Kvyat 1:32,623		Wehrlein 3:2	Ocon			
14. Sainz jr. 1:32,789	14. Sainz jr. 1:32,685		(Wehrlein 8:5	Haryanto)			
15. Alonso 1:32,819	15. Alonso 1:32,689		Grosjean 11:6	Gutiérrez			
16. Palmer 1:32,796	16. Palmer 1:32,807						
17. Button*** 1:32,851							
18. Magnussen 1:33,023							
19. Ericsson 1:33,222							
20. Nasr 1:33,332							
21. Ocon 1:33,353							
22. Wehrlein 1:33,561							

Strafen Startaufstellung:
 *+3 Positionen (Kollision in Sepang); **+5 Positionen (Getriebewechsel) ***+35 Positionen (Motorentausch);

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Japan



< Sergio Pérez (7.)

«Mein Start war super. Ich bin auf P3 vorgestoßen. Und ich denke, wir haben auch danach alles richtig gemacht. Weil es keine Ausfälle gab, ist Platz 7 das Maximum. Ich bin zufrieden damit.»

Felipe Massa (9.) >

«Der Start war nicht gut. Und die Pace war am Anfang auch nicht berauschend. Wir haben es mit einer Einstoppstrategie versucht. Leider konnten wir Force India nicht schlagen.»



< Romain Grosjean (11.)

«Im ersten Stint haben die Reifen gekörnt. Danach ist das Auto förmlich geflogen. Dass es nicht zu Punkten gereicht hat, ist frustrierend. Wir hätten heute mehr verdient gehabt.»

Kevin Magnussen (14.) >

«Ich bin auf der harten Mischung losgefahren. Wusste also, dass es am Anfang anstrengend sein würde. Schade, haben wir die WM-Punkte verpasst. Aber es gab ja auch keine Ausfälle.»



< Fernando Alonso (16.)

«Es war von Anfang an klar, dass uns das Layout dieser Strecke nicht unbedingt liegen würde. Aber die Plätze 16 und 18 sind enttäuschend. Ich hoffe sehr, dass das eine Ausnahme war.»



Pascal Wehrlein (22.) >

«Die Pace war nicht da. Und dann noch die vielen blauen Flaggen. Das war nicht unser Rennen. Wir mussten ziemlich unten durch. Da hilft eigentlich nur der Blick nach vorne.»



Höhepunkte des Rennens

Start: Hamilton vergeigt den Start erneut. Und fällt auf P8 zurück. Rosberg geht in Führung. Verstappen ist Zweiter, Pérez P3.

1. Runde: Vettel gerät von Ricciardo unter Druck.

3. Runde: Vettel kassiert Pérez (Dritter).

4. Runde: Abstand zwischen den beiden Mercedes schon 10 sec.

7. Runde: Hamilton geht an Hülkenberg vorbei (P7).

10. Runde: Rosberg führt 5,8 sec vor Verstappen.

11. Runde: Verstappen geht als Erster an die Box (Hard). Auch Ricciardo biegt ab und holt sich einen harten Satz ab.

12. Runde: Rosberg wechselt auf Hard. Auch beide Ferrari und Pérez an der Box (alle Hard).

14. Runde: Hamilton nach seinem Boxenstopp vor Räikkönen und Pérez. Hamilton auch an Ricciardo vorbei (virtuell Vierter).

20. Runde: Rosbergs Vorsprung auf Verstappen beträgt 3,9 sec. Gutiérrez dreht sich beim Angriff auf Sainz jr. vor der Schikane.

27. Runde: Reihenfolge bei Halbzeit: Rosberg, Verstappen, Vettel, Hamilton. Räikkönen holt seinen zweiten Satz Hard ab.

29. Runde: Verstappen an der Box (Hard).

30. Runde: Auch Rosberg steckt nochmals auf einen harten Reifensatz um. Vettel beklagt sich wieder einmal über einen Hinterbänkler (Wehrlein).

33. Runde: Ricciardo an der Box (Hard).

34. Runde: Hamiltons zweiter Stopp ist fällig. Der Brit bleibt vor Räikkönen.

35. Runde: Vettel lässt sich Soft aufziehen. Fällt hinter Hamilton zurück.

36. Runde: Vettel versucht, den Vorteil der neuen Reifen zu nutzen, kommt aber nicht an Hamilton vorbei.

40. Runde: Rosberg führt 5,3 sec vor Verstappen. Hamilton nur noch vier Sekunden dahinter.

42. Runde: Vettel beschwert sich erneut. Diesmal über Sainz jr.

46. Runde: Hamilton im DRS-Fenster.

49. Runde: Verstappen wehrt sich geschickt gegen Hamilton.

52. Runde: Hamilton greift Verstappen in der Schikane außen an, fährt aber geradeaus. Verstappen bleibt Zweiter.

53. Runde: Rosberg siegt zum ersten Mal in Suzuka. Verstappen P2, Hamilton P3. Mercedes Konstrukteursweltmeister – zum dritten Mal in Folge. ♦ CE

GP VON JAPAN / Resultate

Suzuka (J), 9. Oktober 2016; 17. von 21 Läufen zur Formel-1-WM; 307,771 km über 53 Runden à 5,807 km; 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken.

21

Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stops	Reifen	Punkte
1. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	53	1:26:43,333 h		2	s-h-h	25
2. Max Verstappen (NL)	Red-Bull-TAG RB12	53	+4,978 sec		2	s-h-h	18
3. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	53	+5,776		2	s-h-h	15
4. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF16-H	53	+20,269		2	s-h-s	12
5. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF16-H	53	+28,370		2	s-h-h	10
6. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-TAG RB12	53	+33,941		2	s-h-h	8
7. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM09	53	+57,495		2	s-h-m	6
8. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM09	53	+59,177		2	s-h-m	4
9. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW38	53	+1:37,763		1	m-h	2
10. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW38	53	+1:38,323		1	m-h	1
11. Romain Grosjean (F)	HaasF1-Ferrari VF16	53	+1:39,254		2	s-h-h	0
12. Jolyon Palmer (GB)	Renault RS16	52	+1 Rde.		1	m-h	0
13. Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	52	+1 Rde.		2	s-s-h	0
14. Kevin Magnussen (DK)	Renault RS16	52	+1 Rde.		1	h-m	0
15. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C35	52	+1 Rde.		1	m-h	0
16. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-31	52	+1 Rde.		2	s-h-h	0
17. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	52	+1 Rde.		2	s-h-s	0
18. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-31	52	+1 Rde.		2	h-s-s	0
19. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C35	52	+1 Rde.		1	h-m	0
20. Esteban Gutiérrez (MEX)	HaasF1-Ferrari VF16	52	+1 Rde.		2	s-h-h	0
21. Esteban Ocon (F)	Manor-Mercedes MR05	52	+1 Rde.	2	s-h-h	0	
22. Pascal Wehrlein (D)	Manor-Mercedes MR05	52	+1 Rde.	2	s-h-h	0	

* Durchschnittstempo des Siegers: 212,728 km/h Schnellste Runde: Vettel, 36. Runde in 1:35,118 min (= 219,781 km/h)

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

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



Einer der wenigen Aufreger: Gutiérrez dreht sich hinter Sainz jr.

Topspeed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Hamilton	326,9	1. Vettel	1:35,118
2. Räikkönen	324,0	2. Hamilton	1:35,152
3. Pérez	323,0	3. Ricciardo	1:35,511
4. Grosjean	322,4	4. Räikkönen	1:35,990
5. Ocon	322,4	5. Rosberg	1:36,049
6. Magnussen	322,1	6. Verstappen	1:36,386
7. Rosberg	321,6	7. Pérez	1:36,756
8. Hülkenberg	321,5	8. Grosjean	1:37,020
9. Alonso	321,0	9. Button	1:37,177
10. Wehrlein	320,8	10. Hulkenberg	1:37,351
11. Gutiérrez	320,4	11. Kvyat	1:37,597
12. Vettel	320,3	12. Sainz Jr.	1:37,723
13. Ericsson	319,2	13. Gutiérrez	1:37,775
14. Palmer	318,8	14. Massa	1:37,785
15. Bottas	318,1	15. Bottas	1:37,844
16. Massa	317,2	16. Palmer	1:37,978
17. Button	317,1	17. Wehrlein	1:38,000
18. Sainz	317,1	18. Magnussen	1:38,036
19. Ricciardo	316,0	19. Alonso	1:38,208
20. Nasr	314,9	20. Ocon	1:38,380
Verstappen	314,9	21. Ericsson	1:38,496
22. Kvyat	312,5	22. Nasr	1:38,544

Experten-Urteil



Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

Fahrer des Rennens



Max Verstappen

Wer sich auf einer Fahrerstrecke wie Suzuka zwischen die beiden Überlegenen Mercedes schieben kann und in den letzten zehn Runden den Druck von Hamilton aushält, der ist unumstritten «Fahrer des Rennens». Den Grundstein zu einem weiteren starken Auftritt legte «Mad Max» am Start. Über sein Abwehrverhalten gegenüber Hamilton in der vorletzten Runde kann man wieder geteilter Meinung sein. Doch die Rennleitung erkannte in Verstappens Manöver nichts Regelwidriges. In der WM hat sich der Niederländer an Vettel auf P5 vorbeigeschoben. Sein nächstes Ziel: Räikkönen. Dafür fehlen dem 19-Jährigen lediglich fünf Punkte.

Heimlicher Gewinner



Jolyon Palmer

Als Zwölfter hat der Brit die Punkteränge zwar verpasst.

Aber er war erneut schneller unterwegs als sein Teamkollege Kevin Magnussen. Und das könnte dem ehemaligen GP2-Meister (siehe auch Interview auf Seite 10) die Karriere retten. Palmers Lernkurve hat in den letzten Rennen nach oben gezeigt. Seine Leistung in Suzuka stufte er höher ein als seine erste Punkteankunft sieben Tage zuvor in Malaysia. Zu Recht, wie wir meinen. Schließlich ist beim GP von Japan keiner ausgefallen.

Heimlicher Verlierer



Carlos Sainz jr.

Der erste Stint des Madrielenen war eigentlich in Ordnung. Doch nach dem ersten Stopp fiel der Toro-Rosso-Pilot hinter die McLaren zurück. Und an denen gab es keinen Weg vorbei. Sainz war einmal mehr Opfer des zu schwachbrüstigen Ferrari-Kundenmotors von 2015. Und der Wunsch nach Regen erfüllte sich auch nicht. Sainz, bis zur Sommerpause ein wahrer Punktegarant, ist nun schon im sechsten Rennen en suite punktelos geblieben. ♦



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Ricciardo	1014
2. Pérez	1008
3. Bottas	983
4. Verstappen	951
5. Rosberg	949
6. Massa	934
7. Hamilton	933
8. Sainz jr.	916
9. Räikkönen	911
10. Nasr	904
11. Gutiérrez	895
12. Magnussen	876
13. Alonso	873
14. Ericsson	871
15. Wehrlein	868
16. Grosjean	850
17. Hülkenberg	844
18. Button	824
19. Vettel	804
20. Palmer	762
21. Kvyat	759
22. Haryanto	611
23. Ocon	260
24. Vandoorne	56

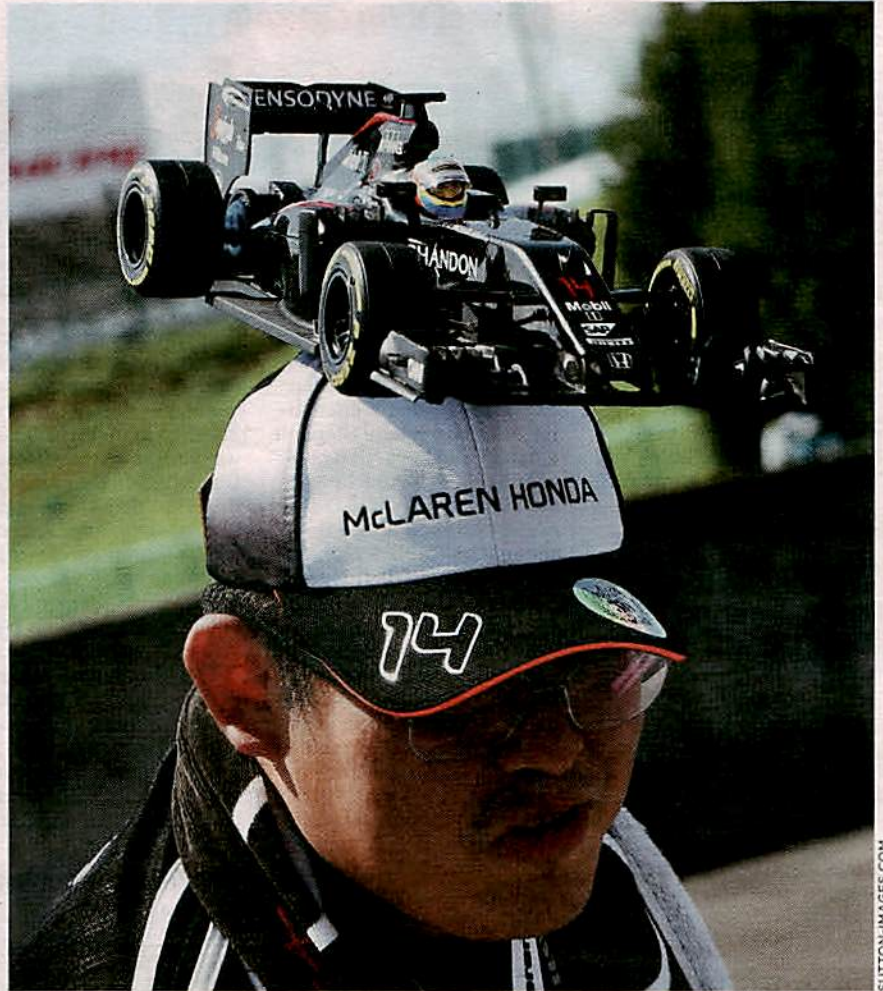
Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Red Bull Racing	1926
2. Williams Martini Racing	1917
3. Mercedes AMG Petronas F1	1882
4. Sahara Force India F1 Team	1852
5. Sauber F1 Team	1775
6. McLaren Honda	1753
7. Haas F1	1745
8. Manor Racing	1739
9. Scuderia Toro Rosso	1714
10. Scuderia Ferrari	1715
11. Renault F1	1638
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	1015/2030

Runde für Runde		FAHRER/STARTPLATZ																					
		1. Nico Rosberg/1. 2. Max Verstappen/2. 3. Lewis Hamilton/3. 4. Sebastian Vettel/4. 5. Kimi Räikkönen/5. 6. Daniel Ricciardo/6. 7. Sergio Pérez/7. 8. Nico Hülkenberg/8. 9. Felipe Massa/9. 10. Valtteri Bottas/10. 11. Romain Grosjean/11. 12. Jolyon Palmer/12. 13. Daniil Kvyat/13. 14. Kevin Magnussen/14. 15. Marcus Ericsson/15. 16. Fernando Alonso/16. 17. Carlos Sainz jr./17. 18. Jenson Button/18. 19. Felipe Nasr/19. 20. Esteban Gutiérrez/20. 21. Esteban Ocon/21. 22. Pascal Wehrlein/22.																					
Rd.	Platz	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.
1.	6	33	11	5	3	27	7	44	8	21	26	55	77	19	14	30	9	20	12	31	94	22	
2.	6	33	11	5	3	27	7	44	8	21	26	55	77	19	14	30	9	20	12	31	94	22	
3.	6	33	11	5	3	27	7	44	8	21	26	55	77	19	14	30	9	20	12	31	94	22	
4.	6	33	11	5	3	27	7	44	8	21	26	55	77	19	14	30	9	20	12	31	94	22	
5.	6	33	11	5	3	27	7	44	8	21	26	55	77	19	14	30	9	20	12	31	94	22	
6.	6	33	11	5	3	27	7	44	8	21	26	55	77	19	14	30	9	20	12	31	94	22	
7.	6	33	11	5	3	27	7	44	8	21	26	55	77	19	14	30	9	20	12	31	94	22	
8.	6	33	11	5	3	27	7	44	8	21	26	55	77	19	14	30	9	20	12	31	94	22	
9.	6	33	11	5	3	27	7	44	8	21	26	55	77	19	14	30	9	20	12	31	94	22	
10.	6	5	33	11	7	44	3	27	21	8	55	26	77	19	9	26	20	12	31	94	22	14	
11.	6	5	11	7	44	33	27	55	21	30	30	22	9	12	20	12	31	8	22	94	77	14	
12.	6	5	44	11	7	33	55	11	77	30	3	9	20	27	12	8	94	22	14	31	21	94	
13.	6	44	33	5	77	55	19	3	30	11	7	27	9	20	12	8	31	22	14	21	94	31	
14.	6	33	5	77	19	44	3	7	11	27	30	9	20	26	12	22	31	14	55	21	31	94	
15.	6	33	5	44	77	3	19	7	11	27	30	9	20	26	12	22	31	14	55	21	31	94	
16.	6	33	5	44	77	3	7	19	11	27	30	9	8	20	12	22	31	14	55	21	31	94	
17.	6	33	5	44	77	3	7	11	19	27	30	9	8	20	12	22	31	14	55	21	31	94	
18.	6	33	5	44	77	3	7	11	19	27	30	8	9	20	12	22	31	14	55	21	31	94	
19.	6	33	5	44	77	3	7	11	19	27	30	8	9	20	12	22	22	55	21	14	31	94	
20.	6	33	5	44	77	3	7	11	19	27	30	8	9	20	12	26	14	55	21	31	22	94	
21.	6	33	5	44	77	3	7	11	19	27	30	8	9	20	12	26	14	55	21	31	22	94	
22.	6	33	5	44	77	3	7	11	19	27	30	8	9	20	12	26	14	55	21	31	22	94	
23.	6	33	5	44	77	3	7	11	19	27	30	8	9	20	12	14	26	19	21	22	31	94	
24.	6	33	5	44	77	3	7	11	19	27	30	8	9	20	12	14	55	21	22	31	26	94	
25.	6	33	5	44	77	3	7	11	19	27	30	8	9	20	14	12	94	21	19	22	31	26	94
26.	6	33	5	44	77	3	7	11	19	27	30	8	9	12	21	12	26	31	21	22	94	12	
27.	6	33	5	44	77	3	11	55	7	8	14	19	14	22	20	26	31	20	21	9	94	12	
28.	6	5	33	44	3	11	7	27	8	55	19	77	22	21	26	31	20	19	9	14	12	94	
29.	6	5	44	33	3	7	11	8	27	55	77	14	22	30	20	31	26	9	14	12	21	94	
30.	5	44	6	33	3	7	11	27	8	55	77	14	22	30	20	94	19	9	31	12	21	94	
31.	5	44	6	33	3	7	11	27	19	55	8	27	22	20	31	19	9	14	12	94	21	94	
32.	5	44	6	33	3	7	11	27	19	55	8	27	22	20	26	21	9	14	12	21	94	31	
33.	5	6	44	33	3	22	11	27	19	55	8	27	22	20	26	94	9	14	12	21	31	94	
34.	5	6	33	5	7	3	11	27	19	55	8	9	22	20	26	19	9	14	12	21	31	94	
35.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	55	8	9	22	20	26	19	9	14	12	21	31	94	
36.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	55	8	9	30	20	22	19	9	12	31	21	31	94	
37.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	77	55	9	30	26	20	19	14	22	21	20	31	94	
38.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	77	8	30	26	12	9	14	55	22	12	21	31	94	
39.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	77	8	30	26	12	20	14	55	22	12	21	31	94	
40.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	77	8	30	26	12	9	14	55	22	12	21	31	94	
41.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	77	8	30	26	19	9	14	55	22	12	21	31	94	
42.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	77	8	30	26	19	9	14	55	22	12	21	31	94	
43.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	77	8	30	26	19	9	14	55	22	12	21	31	94	
44.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	77	8	30	26	19	9	14	55	22	12	21	31	94	
45.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	77	8	30	26	19	9	14	55	22	12	21	31	94	
46.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	77	8	30	26	26	9	14	55	22	12	21	31	94	
47.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	77	8	30	26	26	9	14	55	22	12	21	31	94	
48.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	77	8	30	26	26	9	14	55	22	12	21	31	94	
49.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	77	8	30	26	26	9	14	55	22	12	21	31	94	
50.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	77	8	30	26	26	9	14	55	22	12	21	31	94	
51.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	77	8	30	26	26	9	14	55	22	12	21	31	94	
52.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	77	8	30	26	26	9	14	55	22	12	21	31	94	
53.	6	33	44	5	7	3	11	27	19	77	8	30	26	26	9	14	55	22	12	21	31	94	

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



Das Warten geht weiter: Sauber ging auch in Suzuka leer aus



Dieser Fan muss wohl auf 2017 hoffen: McLaren-Honda war in Japan ziemlich von der Rolle

WM-FAHRER	TOTAL	WM-STAND KONSTRUKTEURE																						
		Melbourne/AUS 20.3.	Sakhir/BRN 3.4.	Shanghai/RC 17.4.	Sotchi/RUS 1.5.	Barcelona/E 15.5.	Monte Carlo/MC 29.5.	Montreal/CN 12.6.	Baku/AZA (EU) 19.6.	Spielberg/A 3.7.	Silverstone/GB 10.7.	Budapest/H 24.7.	Hockenheim/D 31.7.	Spa-Francorch/B 28.8.	Monza/I 4.9.	Singapur/SGP 18.9.	Sepang/MAL 2.10.	Suzuka/J 9.10.	Austin/USA 23.10.	Mexico-City/MEX 30.10.	São Paulo/BR 15.11.	Abu Dhabi/UAE 27.11.		
1. Nico Rosberg (D)	313	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
2. Lewis Hamilton (GB)	280	18	15	6	18	-	25	25	10	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
3. Daniel Ricciardo (AUS)	212	12	12	12	0	12	18	6	6	10	12	15	18	18	10	18	25	8						
4. Kimi Räikkönen (FIN)	170	-	18	10	15	18	-	8	12	15	10	8	8	2	12	12	10							
5. Max Verstappen (NL)	165	1	8	4	-	25	-	12	4	18	18	10	15	0	6	8	18	18						
6. Sebastian Vettel (D)	165	15	-	8	-	15	12	18	18	-	2	12	10	8	15	10	-	12						
7. Valtteri Bottas (FIN)	81	4	2	1	12	10	0	15	8	2	0	2	2	4	8	-	10	1						
8. Sergio Pérez (MEX)	80	0	0	0	2	6	15	1	15	0	8	0	1	10	4	4	8	8						
9. Nico Hülkenberg (D)	54	6	0	0	-	-	8	4	2	0	6	1	6	12	1	-	4	4						
10. Felipe Massa (BR)	43	10	4	8	10	4	1	-	1	0	0	0	-	1	2	0	0	2						
11. Fernando Alonso (E)	42	-	-	0	8	-	10	0	-	0	0	6	0	6	0	6	6	0						
12. Carlos Sainz jr. (E)	30	2	-	2	0	8	4	2	-	4	4	4	0	-	0	0	0	0						
13. Romain Grosjean (F)	28	8	10	0	4	-	0	0	0	6	-	0	0	0	0	0	-	0						
14. Daniil Kvyat (RUS)	25	-	6	15	0	1	-	0	-	-	1	0	0	0	-	2	0	0						
15. Jenson Button (GB)	19	0	-	0	1	2	2	-	0	8	0	-	4	-	0	-	2							

NACHRICHTEN

Fix: Newgarden ersetzt Montoya

IndyCar Was MSa schon vor Wochen angedeutet hat, ist eingetreten: Josef Newgarden wird 2017 für das Team Penske fahren. Die große Hoffnung des US-Formel-sports ersetzt Juan-Pablo Montoya, dessen weitere Motorsport-Zukunft momentan noch offen ist. Neben Newgarden setzt Penske auf das bewährte Trio aus Simon Pagenaud (Meister 2016), Will Power und Hélio Castroneves. Ein fünftes Auto (für Montoya) ist ausgeschlossen.

Wie angekündigt: GP3 erhält DRS

GP3 Was MSa in Heft 42 angekündigt hat, wurde vergangene Woche bestätigt: Die GP3 fährt ab 2017 mit DRS. Den Teams werden Anfang des nächsten Jahres die dazu erforderlichen Kits ausgeliefert. Die GP3-internen Tests sollen bis Weihnachten abgeschlossen sein. Das System sei ähnlich wie beim großen Bruder, der GP2.

Finale in Montreal statt in New York

Formel E Das Formel-E-Finale 2016/2017 wird nicht, wie in unserer letzten Ausgabe mitgeteilt, in New York, sondern Montreal über die Bühne gehen. Die FIA hat die beiden Termine getauscht. Demnach finden die beiden Rennen im «Big Apple» am 15./16. Juli 2017 im Hafen von Brooklyn (Red Hook) statt, welche damit die Überschneidung mit dem WEC-Lauf am Nürburgring bilden. Zwei Wochen später findet das Finale mit den Saisonläufen 13 und 14 am 29./30. Juli in der kanadischen Metropole Montreal statt.

Agag: Rennen an Höchstbietenden?

Formel E Wegen der großen Nachfrage plant Formel-E-Chef Alejandro Agag, dem nach eigener Aussage weltweit mehr als 100 Anfragen vorliegen, die Events zukünftig zu versteigern! Will heißen: Die Veranstalter, die am meisten Kohle bieten, können sich Hoffnung auf einen Zuschlag machen. Da muss sich das reiche Hongkong, das zudem mit einem Nachrennen in der Millionenmetropole und entlang der Hafenterrasse wirbt, sicher keine Sorgen machen. ♦ CE/AW

Formel E Hongkong

Buemis Super-Auftakt

Von ARNO WESTER

Der spektakuläre Auftakt der dritten Formel-E-Saison in Hongkong war an Dramatik kaum zu überbieten. Am Ende belegten wie schon zum Abschluss der zweiten Saison die beiden Werksfahrer Sébastien Buemi (Renault e.dams) und Lucas di Grassi (Abt Schaeffler Audi Sport) die Plätze 1 und 2. Als Dritter und damit auch bester Deutscher schaffte Nick Heidfeld den Sprung auf das Siegerpodium.

Bevor wir auf das spannende Geschehen in der chinesischen Millionenmetropole eingehen, müssen wir uns noch einmal mit dem letzten Saisonfinale Anfang Juli in London beschäftigen (siehe MSa 29). Inzwischen hat nämlich das Berufungsgericht des Automobil-Weltverbandes FIA den Einspruch des Teams Dragon Racing gegen das Ergebnis des Finalrennens in London abgelehnt. Für den US-Rennstall war vor allem die Ein-Sekunden-Strafe gegen Jean-Eric Vergne (Virgin) wegen «Unsafe release» nicht «angemessen». Mit einer höheren Zeitstrafe hätte der Franzose seinen achten Platz und mindestens zwei Punkte verloren. So bleibt es beim ursprünglichen Endergebnis in der Teamwertung. Die Plätze eins bis vier belegten Renault e.dams (270 Punkte), Abt Schaeffler Audi Sport (221), DS Virgin Racing (144) und Dragon Racing (143).

(K)Ein Kerb sorgt für Aufregung

Dagegen hat die Kollision von di Grassi mit Buemi in der ersten Runde keine Folgen. Laut offizieller FIA-Aussage konnte di Grassi bei der Untersuchung kein Vorsatz nachgewiesen werden. Aber: Die zwei Zusatzpunkte für die schnellste Rennrunde, mit denen sich Buemi letztendlich den Titel gesichert hat, wird es in Zukunft nicht mehr geben.

Und damit wären wir beim aktuellen Geschehen: Für die schnellste Rennrunde bekommt ein Fahrer nämlich zukünftig nicht mehr zwei, sondern lediglich einen Zähler, egal ob er in die Wertung kommt oder eben nicht. Weiterhin werden wie bisher drei Zusatzpunkte für die Pole-Position vergeben, die sich in Hongkong erstmals der erste Formel-E-Meister Nelson Piquet jr. vor seinem Nextev-Teamkollegen Oliver Turvey und – überraschend – dem

dreimaligen WTCC-Champion José María López sicherte.

Das Trio profitierte von Unfällen und roten Flaggen, die Folge einer von den Fahrern kritisierten Änderung der Strecke waren. Die Rennleitung hatte einen hohen «Sausage-Kerb», der Piquet im zweiten freien Training zum Verhängnis geworden war, als er ihn nach dem Überfahren in die Luft katapultierte, vor dem Qualifying entfernen lassen. Angeblich wussten die Fahrer von dieser Maßnahme nichts.

Auf MSa-Nachfrage erklärte FIA-Rennleiter Niels Wittich aber unmissverständlich: «Wir haben alle Teams per Funk, E-Mail und Monitor (Kanal sieben) darüber informiert.» Etliche Fahrer, darunter auch Abt-Schaeffler-Pilot Di Grassi, waren offensichtlich überrascht und übten scharfe Kritik an den Verantwortlichen.

Energie-Sparfuchs Di Grassi

Den mehr als 20000 Zuschauern auf den vollbesetzten Tribünen im Tamar-Park direkt an der Hafenterrasse und vor der atemberaubenden Skyline von Kowloon war das völlig egal. Sie bekamen das erhoffte Spektakel geboten, das sich tags zuvor im VW Golf-Elektrocup schon angedeutet hatte: Spannende Mehrkämpfe, unzählige Überholmanöver, Crashes und Kollisionen, wie man sie sonst nur auf dem berühmten Stadtkurs im nahe gelegenen Macau zu sehen bekommt.

Hauptdarsteller des 45-Minuten-Krims war zweifelsohne Vizemeister Lucas di Grassi, der vom vorletzten Startplatz (19) aus eine beeindruckende Aufholjagd zelebrierte und sich dabei auch nicht von einem zusätzlichen Stopp (die lädierte Nase seines Abt-Schaeffler FE02 musste nach einer Kollision getauscht werden) aus der Ruhe bringen ließ. Sein Abt-Team wurde zudem für seine mutige Strategie, den Brasilianer schon während einer Safety-Car-Phase und damit vor dem errechneten Zeitfenster für den Fahrzeugwechsel an die Box zu holen, belohnt.

Di Grassi bedankte sich für die geniale Taktik, bei der er im zweiten Auto extrem auf den Energieverbrauch achten musste. Er schaffte das nicht für möglich Gehaltene («Das ist eine wichtige Botschaft an die Konkurrenz»): Platz 2 hinter seinem Dauerrivalen Buemi und vor einem stark fahrenden Nick Heidfeld (Mahindra), der sich sehr über seinen insgesamt dritten Podestplatz freute. ♦



Machte beim Auftakt gleich wieder alle nass: Sébastien Buemi



Mit guter Taktik und sparsamer Fahrt auf P2: Lucas di Grassi



Kurz nach dem Start: Hier führt noch Pole-Mann Nelson Piquet Jr.

FORMEL E / Resultate

Hongkong (RC), 1,860 km, 20 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: trocken.

1. Sébastien Buemi (CH/Renault e.Dams) in 53:13,298 min (= 94,4 km/h); 2. Lucas di Grassi (BR/Abt Schaeffler Audi) +2,477; 3. Nick Heidfeld (D/Mahindra) +5,522; 4. Nicolas Prost (F/Renault e.Dams) +7,360; 5. António Félix da Costa (P/Andretti) +17,987; 6. Robin Frijns (NL/Andretti) +21,161; 7. Jérôme D'Ambrosio (B/Dragon) +28,443; 8. Oliver Turvey (GB/Nextev) +30,355; 9. Marco Engel (D/Venturi) +30,898; 10. Stéphane Sarrazin (F/Venturi) +31,374; 11. Nelson Piquet Jr. (Nextev) +35,256; 12. Adam Carroll (GB/Jaguar) +43,839; 13. Sam Bird (GB/DS Virgin) +48,058; 14. Loïc Duval (F/Dragon) +2 Rdn.; 15. Felix Rosenqvist (S/Mahindra) +2 Rdn. – Ausgeschieden: Daniel Abt (D/Abt Schaeffler Audi); Jean-Eric Vergne (F/Techeetah); Mitch Evans (NZ/Jaguar); José María López (RA/DS Virgin); Qing Hua Ma (RC/Techeetah)

Pole-Position (3 Bonuspunkte): Piquet in 1:03,099 sec (= 106,1 km/h)

Schnellste Runde (1 Bonuspunkt): Rosenqvist in 1:02,947 sec (= 106,4 km/h)

Fan-Boost: López, Buemi und Di Grassi

Stand nach 1 von 12 Läufen: Fahrer: 1. Buemi 153 Punkte; 2. Di Grassi 151; 3. Prost 115; 4. Bird 88;

5. D'Ambrosio 62; 6. Sarrazin 70; 7. Abt 68; 8. Duval 60; 9. Vergne 55; 10. Heidfeld 51; 11. Senna 50; 12. Frijns 45. – Ferner: 18. De Silvestro 4. – Teams: 1. Renault e.Dams 240; 2. Abt Schaeffler Audi 203; 3. DS Virgin 140; 4. Dragon 114; 5. Mahindra 95; 6. Venturi 65; 7. Andretti 49; 8. Aguri 32

Nächstes Rennen: 12. November, Marrakesch (MA)

Internet: www.fiaformulae.com

Langstrecken-WM

Start der Asien-Tour

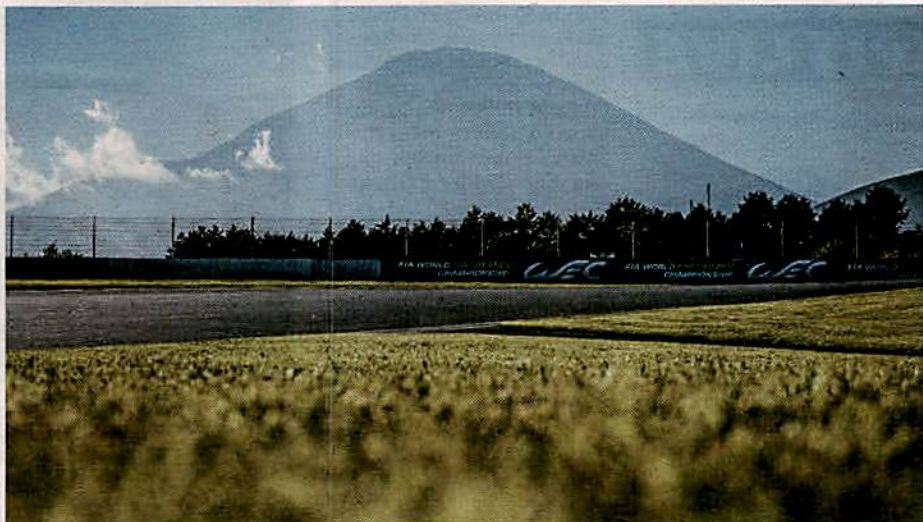
Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Am Wochenende steht mit dem Rennen in Fuji der erste Lauf im Schlusspurt des Titelrennens an. Gelingt Porsche schon in Japan eine Vorentscheidung?

Als Vorjahressieger reist Porsche zum ersten Rennen des letzten Saisondrittels an. 2015 konnten die späteren Weltmeister Timo Bernhard, Mark Webber und Brendon Hartley den ersten Porsche-Sieg in Japan seit Wiedereinstieg in die Top-Sportwagenklasse feiern. Ähnliches dürfte man kommendes Wochenende im Blick haben.

Doch das tut natürlich auch die Konkurrenz. Und momentan sind die LMP1-Werksteams von Porsche, Toyota und Audi so nah beisammen wie noch nie. In Mexiko und Austin standen alle drei Hersteller auf dem Podest – Ähnliches wäre auch in Fuji nicht verwunderlich.

Für Toyota ist die Japan-Runde natürlich das eigentliche Heimspiel, speziell für die beiden Piloten Kazuki Nakajima und Kamui Kobayashi sowie TMG-Präsident Toshio Sato und Antriebs-Chef Hisatake Murata. Diesen «Heimvorteil» wussten die Toyoten in der Vergangenheit auch öfters auszu-



Start in die Asien-Tournee der WEC: Am Fuß des Mount Fuji findet der siebte Saisonlauf statt



Ein Lokalmatador: Nakajima



Audi: Erster Japan-Sieg?

spielen. 2012, 2013 und 2014 holte man drei Siege in Folge. Erst im vergangenen Jahr stoppte Porsche diese Erfolgsserie.

Rebellion: 2017 in der LMP2

Noch keinen Sieg konnte Audi in Japan verbuchen. Fuji ist damit – neben der neuen Strecke in Mexico City – der einzige Austragungsort, an dem die Marke mit den vier Ringen noch nicht gewonnen hat. Diese Scharte möchte man nun gerne ausweiten. Zumal man in

Austin vom Speed her hätte gewinnen müssen und in Mexiko hätte gewinnen können. Und weil auch für einige Audianer die Japan-Runde ein zweites Heimspiel ist. André Lotterer wohnt in Tokio und fährt in der Super Formula. Loïc Duval, Oliver Jarvis und Benoît Tréluyer haben ebenfalls in der Vergangenheit so einige Rennschlachten in Japan geschlagen.

Bei aller Dichte des Feldes kann es in Fuji bereits eine Vorentscheidung im Titelkampf ge-

ben. Sollten die WM-Leader Neel Jani, Marc Lieb und Romain Dumas auf die Siegerstraße zurückkehren, hätten sie mindestens 43,5 Punkte Vorsprung – bei dann noch 52 maximal zu holenden.

In der Wertung der LMP1-Privatteams wird aller Voraussicht nach die Entscheidung bereits fallen. Sollten die aktuellen Tabellenführer Alexandre Imperatori, Dominik Kraihamer und Matheo Tuscher (Rebellion) in Wertung kommen, ist ihnen der

Titel nicht mehr zu nehmen, weil das Schwesterauto nicht mehr starten wird und das Kolles-Team zu weit zurückliegt.

Mit dem wahrscheinlichen Titel tritt das Schweizer Rebellion-Team zur Saison 2017 aus der LMP1-Klasse ab und wechselt in die LMP2. Ob Kolles nachzieht oder man ggf. als Einzelkämpfer weiterfährt, ist noch unklar. Wie sinnvoll Letzteres jedoch wäre, kann sich jeder denken. So steht die Klasse der privaten LMP1 wohl vor dem Aus. ♦

ADAC GT Masters

Die perfekte Land-Partie

Bereits in ihrer Premiersaison im ADAC GT Masters räumte das Team Land-Motorsport groß ab. Neben dem Fahrer-, gab es auch den Junioren- sowie den Teamtitel zu feiern.

«Eine grandiose Saison», fasst Teamchef Wolfgang Land – selbst zu aktiven Rennfahrzeiten zweifacher Meister im Porsche Carrera Cup – das äußerst erfolgreiche Debütjahr in der Liga der Supersportwagen zusammen. Am Ende räumte die Truppe aus dem Westerwald tatsächlich alles ab, was man abräumen konnte.

Auf dem Weg an die Spitze der Klasse konnte man dabei gerade einmal einen Lauf-sieg verbuchen: im Sonntagsrennen beim Heimspiel am Nürburgring. Zum Vergleich: Die geschlagenen Rivalen David Jahn (Bernhard-Porsche)

sowie Daniel Keilwitz/Jules Gounon (Callaway-Corvette) feierten vier respektive dreimal die volle Punktzahl. Der Schlüssel zu den ganz großen Pöten am Ende der Saison war also die beeindruckende Konstanz.

Schon fünfter Titel für Mies

Tatsächlich gingen die Champions in 14 Saisonrennen nur zweimal ganz leer aus: jeweils im ersten Lauf von Spielberg und am Nürburgring. Mit Ausnahme dreier Rennen sammelten die Fahrermeister dabei auch immer die Punkte für die Teamwertung, wo nur das jeweils bestplatzierte Auto einer Truppe gewertet wird.

Für den 27-jährigen Christopher Mies war es bereits der insgesamt fünfte Titel im Automobilsport – nach der ADAC Procar, GT3-EM, Blancpain Endurance Series und der Australischen GT-Meisterschaft.

«Sicherlich einer meiner größten Erfolge im Motorsport», freute sich Mies, der 2010 bereits knapp am GT-Masters-Titel vorbeigeschrammt war.

US-Boy Connor de Phillippi, der nach Kelvin van der Linde (2014) der zweite nichteuropäische Meister der Serie ist, konnte sich zudem den Sieg in der in diesem Jahr erstmals ausgeschrieben Junioren-Wertung für Fahrer bis 25 Jahre sichern. «Eine so große Meisterschaft als Amerikaner gewonnen zu haben, bedeutet mir sehr viel», freute sich der 24-jährige ehemalige Porsche-Junior.

Einen Titel konnte die Land-Mannschaft nicht gewinnen, weil man dort schlicht keinen Fahrer am Start hatte: In der Trophy-Wertung für Gentleman-Fahrer triumphierte letztlich der Schweizer Remo Lips (Corvette) vor Eidgenosse Rolf Ineichen (Lamborghini). ♦ MBR



Mit viel Konstanz zum Titel: Der Meister-Audi des Land-Teams



Schon im ersten Jahr ein Dreamteam (v.l.): De Phillippi, Land, Mies

SCHAEFFLER

PRÄSENTIERT

DTM-COCKPIT LIVE



Von
Mike Rockenfeller
Audi Sport Team Abt Sportsline

Manchmal braucht man einfach nur Geduld. Nach der allgemein schwierigen Saison 2016 konnte ich am Hungaroring endlich wieder zwei gute Punktergebnisse einfahren. Am Samstag wäre sogar ein Podium drin gewesen! Da wir keine großen Änderungen vorgenommen haben, zeigt das nur, dass unser bisheriger Ansatz nicht falsch und das entsprechende Potenzial vorhanden war. Dazu kam diesmal auch, dass ich durch den griffigen Belag wieder ein gutes Gefühl für den Grip hatte, welches mir im bisherigen Saisonverlauf etwas abging.

Beim Thema «gutes Gefühl» bin ich auch schon beim kommenden Wochenende. Dann geht es zum Finale nach Hockenheim, was immer ein Highlight ist. Zehntausende Fans wollen sich die Titelentscheidungen nicht entgehen lassen. Und nicht nur für meine Markenkollegen Edoardo Mortara und Jamie Green geht es um die sprichwörtliche Wurst, sondern auch für Audi in der Markenwertung. Hier werde ich mit meinem Schaeffler Audi RS 5 DTM versuchen, meinen Beitrag

zum Titelgewinn zu leisten und zwei starke Einzelergebnisse einzufahren. Das wird auf einer Strecke, die alle Fahrer so extrem gut kennen, und wo alle so aussortiert sind, aber sicher nicht leicht.

Ein in Hockenheim mitentscheidendes taktisches und technisches Element ist unser Drag Reduction System, kurz DRS. Der «Klappflügel» hat auf den langen Geradeausstücken einen großen Effekt, den ich auf die Rundenzeit gesehen etwa doppelt so groß wie in Ungarn einschätzen würde. Dementsprechend wichtig ist es, sich bis zum Rennende die DRS-Möglichkeiten einzuteilen, denn wir können ja nur in etwa der Hälfte der Runden dieses Tool nutzen. Sind wir im Abstand von unter einer Sekunde zum Vordermann, wird die Anzeige im Marshalling System auf dem Lenkrad grün. Haben wir kein DRS mehr, wird sie rot. Anders als zuletzt wird man mit dem DRS am Hockenheimring auch relativ problemlos den Vordermann überholen können. Cleveres Taktieren ist also angesagt. Dann klappt es bestimmt noch mit dem Podium!



Rockenfeller: Am Hungaroring mit P4 und P8 dick gepunktet

SCHAEFFLER-NEWS

Im Rahmen des 25. Aachener Kolloquiums präsentierte Schaeffler exklusiv seinen Technologieträger «Schaeffler High Performance 48 V» auf Basis eines Audi TT. Mit einer dauerhaften rein elektrischen Leistung von 20 kW zeigt das Konzept eine günstige und sinnvolle 48-Volt-Mild-Hybridisierung. Bei signifikanter CO₂-Einsparung steigt auch der Fahrspaß.

DTM

Der Titel-Thriller

Die DTM-Fans dürfen sich auf ein spannendes Finale am kommenden Wochenende in Hockenheim freuen. In allen drei Wertungen (Fahrer, Hersteller, Team) kann frühestens beim 17. Saisonrennen am Samstag eine Entscheidung fallen.

«Ich freue mich auf das große Finale und komme zuversichtlich nach Hockenheim», sagt der zweitplatzierte Audi-Fahrer Edoardo Mortara. Der Italo-Schweizer hat allen Grund dazu, denn schon beim Saisonstart siegte er an gleicher Stelle. Außerdem gewann er zuletzt zwei von drei Rennen auf dem Nürburg- und Hungaroring und hat dabei 29 Punkte auf seinen BMW-Rivalen Marco Wittmann gutgemacht.

Damit kann Mortara sogar aus eigener Kraft den Titel gewinnen! Denn mit zwei Siegen und jeweils P2 für Wittmann wären beide punktgleich (212). Dann würde die Anzahl an Siegen entscheiden, und da hätte Mortara die Nase vorn (6:3)! Der Abt-Pilot lobt seinen RS5 und seine Kemptener Mannschaft in



Wittmann (r.) ist der Leader - aber Mortara am Ende im Fokus?

höchsten Tönen: «Das Team arbeitet großartig. Zuletzt hat sich das Auto richtig gut angefühlt.»

Mortara wie in der F3 2010?

Zudem glaubt Mortara, noch einen weiteren (psychologischen) Trumpf in der Hinterhand zu haben. Vor sechs Jahren, im Oktober 2010, wurde er schon einmal in Hockenheim geehrt, als er den Titel in der F3-Euroserie gewann - vor seinem damaligen Teamkollegen Marco Wittmann!

Der Franke verspürt trotzdem ein gutes Gefühl. Wittmann will mit kühlem Kopf agieren und sich aus allen Rangeleien heraushalten. «Das wird nicht einfach, die Rennen in Hockenheim sind erfahrungsgemäß immer sehr actionreich», meint der RMG-Fahrer, der auch noch Jamie Green (Audi/39 Punkte zurück) im Auge haben muss.

Und Mercedes? Die Sternfahrer, die beim Auftakt eine gute Rolle spielten, könnten Zünglein an der Waage sein. ♦ AW

Deutscher Tourenwagen Cup Spa

Vukovic Meister



Enges Finish: Vukovic auch im Titelrennen nur knapp vor Hammel

Erst im letzten Rennen entschied Milenko Vukovic (Audi) das spannende Meisterschaftsduell mit Heiko Hammel (Ford) für sich. Lefterov ohne Kampf zum letzten Klassentitel.

Magere zwei Punkte Vorsprung brachte Hammel mit auf die Ardennen-Achterbahn in Spa. Diese stand von vornherein im Verdacht, dem vor allem top-speedstarken Audi von Herausforderer Vukovic besser zu liegen. Doch Hammel zauberte im ersten Qualifying auf abtrock-

nender Strecke eine super Runde aus seinem Fiesta und krallte sich die Pole - ehe sein Motor in die ewigen Jagdgründe ging.

In nur zwei Stunden schaffte das Wolf-Team ein kleines Wunder und baute einen praktisch komplett neuen Antriebsstrang in Hammels rund 300 PS starken Renner ein. Der Pilot belohnte die Arbeit im ersten Rennlauf mit einer sehenswerten Aufholjagd, doch an Leader Vukovic kam er nicht vorbei. Weil der Schweizer sich auch die schnellste Rennrunde holte, herrschte nun Punktgleichheit.

Also musste die Entscheidung am Sonntag fallen. Vukovic holte sich die Pole, aber im Rennen lieferten er, Hammel und Tomas Pekar (Renault) sich einen Dreikampf um den Sieg. Auch diesen entschied letztlich Vukovic für sich - und damit auch das Titelrennen 2016 in der Superproduction-Klasse. «Ich bin einfach nur überglücklich mit dem Titel», freute sich der 40-Jährige aus St. Margrethen.

Nächster Glatzel-Doppelsieg

In der Production-Klasse 1 war der Titel bereits seit Zolder an Dirk Lauth (Mini) vergeben. Ebenfalls wie in Zolder sicherte sich aber Ralf Glatzel (Ford) einen Doppelsieg in der serien-nahen 1,6-Liter-Klasse.

Auch in der Production 2 (bis 2,0 l serien-nah) fiel die Titelentscheidung erst in Spa - das jedoch schon vor dem Wochenende. Tabellenführer Pavel Lefterov (VW) stand diesmal ohne Klassengegner da und strich so (unter lauter SP-Autos auf den guten Gesamtplätzen 5 und 4) noch zweimal volle Punkte sowie den Titel ein. ♦ MBR

Supercars Bathurst

Mit Nachspiel

James Courtney und Jonathon Webb (Holden) haben das 1000-km-Rennen in Bathurst gewonnen. Allerdings erst nach einer Bestrafung der ursprünglichen Sieger - welche nun gegen die Strafe protestieren. Simona de Silvestro auf P14.

Zehn Runden vor Ende des 161 Runden und über sechs Stunden dauernden Rennens kam es zum großen Knall: Scott McLaughlin (Volvo) wird von Jamie Whincup (Holden) touchiert, kommt von der Strecke ab und trifft beim Wiederauffahren den Holden von Garth Tander (P3). Für Tander ist das Rennen vorbei, McLaughlin schleppt sich weiter.

15-Sekunden-Strafe für Whincup

Leader Fabian Coulthard kommt in der folgenden Safety-Car-Phase an die Box, wodurch Whincup die Führung erbt und zum Sieg weiterfährt - vermeintlich! Denn die Rennlei-



Vorster Sieger der Peter Brock Trophy: Webb (l.)/Davison

tung brummt dem Verursacher dieses Zwischenfalls eine Zeitstrafe von 15 Sekunden auf. Dadurch sind vorerst Ex-Meister Courtney und Fahrpartner Jonathon Webb die Sieger des Supercars-Saisonhighlights. Zumindest bis zur Entscheidung über den von Whincups Triple-Eight-Team eingelegten Protests gegen die Strafe...

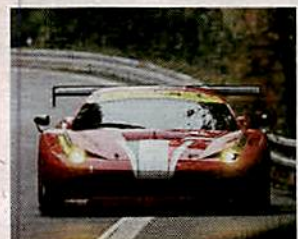
Abseits der großen Unruhen fuhr das reine Damenteam, bestehend aus Simona de Silvestro und Renee Gracie (Nissan) auf einen respektablen 14. Platz. Die Schweizerin De Silvestro, die schon im letzten Jahr in Bathurst startete, wird 2017 ihre erste volle Saison bei den Supercars fahren. Mit welchem Auto, ist noch unklar. ♦ MBR

FIA Hillclimb

Faggioli holt Gold

Im Zweijahresrhythmus vergibt die FIA drei Medaillensätze beim Hillclimb Masters. Zweiter Schauplatz nach der Premiere von Eschdorf (L) war das tschechische Sternberk. EM-Ass Simone Faggioli (Norma), der im Jahr 2014 ohne Einzelgold blieb, siegte bei den FIA-Rennwagen vor Landsmann Christian Merli (Osella). Den Dreifachsieg der Italiener verhinderte Frankreichs Sébastien Petit (Norma) hauchdünn vor Paride Macario (Osella).

In der Open-Kategorie räumten die Briten ab. Im Endspurt holte Scott Moran (Gould) Gold vor Trevor Willis (OMS) und dem Schotten Wallace Menzies (Gould). Gold für Italien gab es auch bei den GT-Autos. Lucio Peruggini (Ferrari 458 GT3) bezwang die Franzosen Schmitter und Werver. ♦ TBU



GT-Gold: Lucio Peruggini

Truck-EM

Hahn fährt zu 4. Titel

Nach dem ersten Hauptrennen am Samstag war in Le Mans alles klar: Von der Pole-Position aus holte sich Jochen Hahn (MAN) den Laufsieg und machte den vierten EM-Titel fix. Der damit entthronte Norbert Kiss (Mercedes) fuhr auf Platz 2, EM-Rivale Adam Lacko (Freightliner) komplettierte das Podest. Hahn ließ es sich nicht nehmen, auch noch das Hauptrennen am Sonntag zu gewinnen.

Echte Frauenpower gab es in den jeweils mit Reversed Grid aus den Hauptrennen ausgetragenen Sprintläufen: Beide Male setzte sich Steffi Halm (MAN) gegen sämtliche männliche und weibliche Konkurrenz durch. Im zweiten «Sprint» gab es sogar ein Damen-Doppel: Hier fuhr Ellen Lohr (MAN) als Zweite mit aufs Podium. ♦ MBR



Vierter EM-Titel: Jochen Hahn

Mitjet Series

Neue Serie beim Test

Mit einem Testtag vergangenen Sonntag in Hockenheim nahm der für 2017 geplante deutsche Ableger der Mitjet Series weiter Fahrt auf. Beginnend in Frankreich (Felder über 50 Autos), hat sich das Konzept mit den kleinen Silhouettenfahrzeugen seither z.B. auch in Italien, Russland oder Nordamerika etabliert. Die Technik des rund 50000 Euro teuren Rennwagens ist puristisch: Gitterrohrrahmen, Zweiliter-Saugmotor von Renault (225 PS), 720 kg, sequenzielles Getriebe, Heckantrieb, Starrachse, Brembo-Bremse, Semislicks.

In welchem Rahmen die Serie 2017 startet, wird derzeit noch verhandelt. «Die DTM wird es aber nicht und das ADAC Masters auch nicht», so Serienorganisator Paolo Callea. Mehr Infos gibt es im Netz unter www.mitjetgermanseries.de. ♦ MBR



Neu in Deutschland: Mitjet

NASCAR Charlotte

Hendrick ist zurück

Nach fast sieben(!) Monaten ohne Sieg zeigte der Hendrick-Rennstall in Charlotte wieder alte Stärke - nicht nur dank Jimmie Johnsons dominantem Sieg.

Man muss schon bis zum 20. März zurückgehen, um den letzten Sieg eines Hendrick-Fahrers ausfindig zu machen. Da holte Jimmie Johnson in Fontana seinen zweiten Saison-sieg. Für den erfolgsverwöhnten Rennstall eine Durststrecke ungekannten Ausmaßes.

Mit dem Sieg nach den meisten Führungsrunden (155) schafft Johnson - ebenfalls unglaublich, aber wahr - erstmals seit Einführung des Shoot-out-Chase den Einzug in die dritte Runde, die seit diesem Jahr der Einfachheit halber nur noch «Round of 8» genannt wird.

Viele andere Chase-Fahrer kamen auf dem Intermediate-Oval von Charlotte dagegen in arge Schwierigkeiten. Als ersten der derzeit noch zwölf Titelanwärter erwischte es ausgerechnet Pole-Setter Kevin Harvick, der mit Elektronikproblemen einen langen Boxenaufenthalt hinnehmen musste und

letztlich nur auf Platz 38 gewertet wurde.

Penske-Ford-Pilot Joey Logano kämpfte mit Reifenschäden und krachte deshalb gleich zweimal in die Wand. Ein Massencrash riss nach 253 Runden mit Austin Dillon und Chase Elliott gleich zwei «Chaser» aus dem Rennen. Hendrick-Pilot Elliott hatte bis zu diesem Zeitpunkt die meisten Führungsrunden (103) zu Buche stehen.

Nur zwei Chaser in den Top 5

Als Fünften im Bunde erwischte es Denny Hamlin, bei dem keine 30 Runden vor Schluss der Toyota-V8 in Rauch aufging. Genau für diese fünf Fahrer wird der Kampf um den Einzug in die nächste Chase-Runde also jetzt schon zur Herkulesaufgabe. Neben Johnson, der sich die Rennen in Kansas und Talladega also ganz entspannt anschauen kann, kam von den zwölf Chase-Piloten nur noch Matt Kenseth als Zweiter in die Top 5. Als bester «Spoiler» fuhr Kasey Kahne auf den dritten Platz - sein bestes Saisonergebnis und zudem das klare Signal: Das Hendrick-Team ist wieder da! ♦ MBR



J. Johnson



Erst geführt, dann Elektronik-Probleme: Pechvogel Harvick

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Charlotte/North Carolina (USA): 334 Rdn., 2.414 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.
 1. Jimmie Johnson (Chevrolet); 2. Matt Kenseth (Toyota); 3. Kasey Kahne (Chevrolet); 4. Ryan Newman (Chevrolet); 5. Kyle Larson (Chevrolet); 6. Kyle Busch (Toyota); 7. Brad Keselowski (Ford); 8. Kurt Busch (Chevrolet); 9. Tony Stewart (Chevrolet); 10. Jamie McMurray (Chevrolet); 11. Danica Patrick (Chevrolet); 12. Carl Edwards (Toyota); 13. Martin Truex Jr. (Toyota); 14. Michael McDowell (Chevrolet); 15. Aric Almirola (Ford); 16. Chris Buescher (Ford); 17. Clint Bowyer (Chevrolet); 18. Trevor Bayne (Ford); 19. Landon Cassill (Ford); 20. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 21. Regan Smith (Chevrolet); 22. Brian Scott (Ford); 23. David Ragan (Toyota); 24. Michael Annett (Chevrolet); 25. Matt DiBenedetto (Toyota); 26. Jeffrey Earnhardt (Ford); 27. Cole Whitt (Chevrolet); 28. Reed Sorenson (Chevrolet); 29. Josh Wise (Chevrolet); 30. Denny Hamlin (Toyota); 31. Ryan Blaney (Ford); 32. Austin Dillon (Chevrolet); 33. Chase Elliott (Chevrolet)
Stand nach 30 von 36 Rennen: 1. Johnson* 3045 Punkte; 2. Kenseth 3040; 3. Kyle Busch 3036; 4. Keselowski 3034; 5. Kurt Busch 3033; 6. Edwards 3029; 7. Truex 3028; 8. Hamlin 3012; 9. Elliott 3009; 10. Dillon 3009; 11. Logano 3006; 12. Harvick 3004; 13. Larson 2109; 14. Stewart 2052; 15. McMurray 2084; 16. Buescher 2070 (*für Round of 8 qualifiziert)

Nächstes Rennen: 16. Oktober, Kansas City/Kansas (USA)
 Internet: www.nascar.com

NACHRICHTEN

Müller/Ara knapp an den Top 5 vorbei

Super GT Im thailändischen Buriram, beim einzigen Auslandsrennen des Jahres, sicherten sich Yui Sekiguchi und Yuji Kunimoto (Lexus) ihren ersten Saisonsieg. Trotz Nullrunde sind Tsugio Matsuda und Ronnie Quintarelli (Nissan) weiter Tabellenführer, bevor es ins Finale in Motegi geht. In der GT300-Klasse feierten die Toyota-Piloten Takeshi Tsuchiya und Takamitsu Matsui knapp vor Jann Mardenborough und Kazuki Hoshino (Nissan) ebenfalls den ersten Saisonsieg und damit die Tabellenführung. Jörg Müller und Seiji Ara (BMW) wurden trotz der langsameren Yokohama-Reifen diesmal gute Sechste.

Viebahn/Terting holen den EM-Titel

GT4 Euroserie Jörg Viebahn und Peter Terting sind die neuen GT4-Europameister. Dafür reichte dem deutschen Duo im Prospert-Porsche Platz 8 (und damit P6 der Pro-Klasse) im ersten Lauf von Zandvoort bereits aus. Für Viebahn, der 2013 schon die Am-Wertung gewann, ist es schon der zweite Titel. Das Rennen gewannen die KTM-Piloten Mads Siljehaug und Maciej Dreszer. Im zweiten Durchgang setzten sich Simon Knap/Rob Severs (BMW) durch. Bei den Reiter Young Stars verlor Lennart Marioneck nach unverschuldetem Crash und Doppel-Nullen noch den Titel an Marko Helistekangas. Die Damen-Gesamtwertung der «RYS» ging an Caitlin Wood – knapp vor Laura Kraihamer.

Kumpen holt 2. Titel unter Gordons Augen

NASCAR Zum Finale der Euroserie in Zolder gab es mit Jeff Gordon einen ganz besonderen Stargast. Unter den Augen des vierfachen Cup-Champions sicherten sich Anthony Kumpen und Frédéric Gabilon die Siege in der Elite 1. Für Kumpen reichte es damit zum zweiten Mal nach 2014 zum Meistertitel vor dem Sieger des zweiten Laufs. In der Elite 2 bejubelten Gabriele Gardel (wie Kumpen mit «Gordons») Startnummer 24 unterwegs) sowie Stienes Longin die Laufsiege. Longin machte damit auch endgültig den Sack in Sachen Meisterschaft zu. Gardel sicherte sich noch den Vizetitel. ♦ MBR

DMV 250-Meilen-Rennen (VLN 9. Lauf)

Premiere für Japan

Von MARTIN BERRANG

Beim letzten Rennen war den Farnbacher-Brüdern das alte Auto beim Tanken komplett abgebrannt. Jetzt halten sich Dominik und Mario bei der Renn-Premiere des Nachfolgemodells Lexus RC-F GT Prototyp prompt den Sieg.

Im Gegensatz zum letzten Lauf, der bei optimalen Spätsommerbedingungen über die Bühne gegangen war, gestalteten sich die Wetterverhältnisse dieses Mal extrem schwierig. Im verregneten und wegen starken Nebels verspätet gestarteten Qualifying hatte Norbert Siedler im Porsche 911 GT3 R von Frikadelli Racing die Nase vorne gehabt. Zum Start des Rennens regnete es zwar nicht mehr, jedoch war die Strecke noch relativ feucht.



N. Siedler

Noch mal Regen zum Schluss

Connor de Phillippi im Audi R8 LMS von Land-Motorsport setzte sich zunächst in Front, während Patrick Huisman im Frikadelli-911er schon nach der Einführungsrunde zum Wechseln der Reifen in die Box steuerte. Wohl etwas zu früh, denn schon im «Haug-Haken» kam er von der Strecke ab, konnte aber weiterfahren. Richtig aussortiert war das Feld ab der fünften Runde, als alle Spitzenteams dann endgültig auf Slicks gewechselt hatten. Danach geigte Alexander Sims im BMW M6 GT3 von Rowe Racing richtig auf und lag zeitweise fast 40 Sekunden in Front.

Diesen Vorsprung kassierten die späteren Sieger aber wieder ein und zogen nach dem zweiten Stopp dann am BMW vorbei. Zeitweise waren auch Uwe Alzen und Lance David Arnold im Mercedes-AMG GT3 von Haribo-Racing, Jesse Krohn, Victor Bouveng und Christian Krognos im BMW M6 GT3 von Walkenhorst Motorsport und die frisch gekürten ADAC-GT-Masters-Champions De Phillippi und Alexander Mies in Front. Doch letztlich sollte die Entscheidung zwischen Farnbacher und dem Rowe-M6 fallen. Über Runden lieferten sich der Lexus und der BMW ein packendes Duell. Nach dem finalen Stopp lag letztlich Mario Farnbacher mit über 40 Sekunden vorne. Der Franke trotz dem immer stärker werdenden Regen am besten, brachte den RC-F souverän ins Ziel und sorgte somit für den ersten Gesamtsieg eines japanischen

Fahrzeugs in der langen VLN-Historie. Aber auch der Zweite, Stef Dusseldorp im Rowe-BMW, glänzte: Er hatte im Vergleich zu seinem Partner Sims zwar den kürzeren, tatsächlich aber auch den viel schwereren Stint bei immer stärker werdendem Regen zu bewältigen und konnte dabei fast zehn Sekunden gutmachen. Das Podium vervollständigte der Land-Audi. Der neue Lexus Prototyp ist nach zweijähriger Entwicklungsarbeit, insbesondere von Farnbacher Racing, jetzt endlich voll bei der Musik dabei und wird dann hoffentlich bald auch die GT3-Szene bereichern.

Eigentlich sollte der Einsatz des neuen Autos ein Test sein. Dass es so gut läuft, konnte man nicht ahnen.

«Wir haben heute einfach alles richtig gemacht. Wir sind genau zum richtigen Zeitpunkt nach zwei Runden auf Slicks gewechselt und haben uns auch in der schwierigeren Schlussphase keinen Fehler erlaubt. Zudem hatten wir von Yokohama erstmals Entwicklungsreifen aus der japanischen Super GT bekommen», erklärte Dominik Farnbacher.

Nicht nur der neue Lexus erlebte ein Debüt nach Maß, sondern auch die beiden KTM X-Bow GT4 glänzten bei ihrem ersten Nordschleifen-Auftritt. Am Ende gewannen die beiden Iserl-Piloten Christopher Haase und Arne Hoffmeister vor den Stuck-Brüdern Ferdinand und Johannes im Pendant von True-Racing mit einer Runde Vorsprung.

Mies/Schrey sind Meister

Trotz (ersten) Ausfalls wegen eines Radlagerschadens haben Alexander Mies und Michael Schrey ihre Meisterschaft nun endgültig unter Dach und Fach. Sie sind in der Meisterschaftstabelle nicht mehr einzuholen. Den Sieg im BMW M235i Racing Cup holte sich wie schon beim letzten Mal Heiko Eichenberg (Sorg Rennsport).

Alles klar ist auch im Opel Astra OPC Cup. Nach ihrem Klassensieg sind David Griessner, Juha Hannonen und Roger Vögeli vorzeitig Meister und sicherten ihrem Team Lubner Motorsport zudem den dritten Cup-Titel. Noch offen ist die Entscheidung im Toyota TMG GT86 Cup. Wobei Manuel Amweg und Thomas Lampert mit ihrem fünften Klassensieg (und dem dritten in Folge) einen großen Schritt Richtung Meisterschaft getan haben. ♦



Erster Einsatz und gleich gewonnen: Lexus RC-F GT Prototyp



Dominik (l.)/Mario Farnbacher



Knapp geschlagen: Rowe-M6



Cup-1-Sieg und -Titel: Lubner



GT4-Sieger: Iserl-KTM X-Bow

VLN / Resultate

DMV 250-Meilen-Rennen/D (24.358 km): 8.10.2016, 9. von 10 Läufen zur VLN-Langstreckenmeisterschaft; 28 Runden (= 682,024 km); 154 Teams gestartet, 113 gewertet; Wetter/Strecke: wechselhaft/meist trocken.

1. D. Farnbacher/M. Farnbacher (Lexus RC-F GT Prot.) in 4:06:09,468 h (= 166,241 km/h); 2. Sims/Dusseldorp (BMW M6 GT3) +33,551 sec.; 3. De Phillippi/Mies (Audi R8 LMS) +41,947; 4. Stippler/Fjordbach (Audi R8 LMS) +1:52,022 min.; 5. Krohn/Bouveng/Krognos (BMW M6 GT3) +1:52,280; 6. Klingmann/N. Menzel (BMW M6 GT3) +3:32,061; 7. Huisman/Siedler (Porsche 911 GT3 R) +3:34,175; 8. Imperatori/Eng (BMW M6 GT3) +3:35,145; 9. Toril/Scheerbarth (Porsche 991 GT3 Cup BF) +1 Rd.
Klassensieger – CUP1: Hannonen/Vögeli/Griessner (Opel Astra OPC); **CUP2:** Hennes/Gerling/Kappeler (Porsche 911 GT3 Cup); **CUP3:** Hennerici/Oberheim (Porsche Cayman GT4); **CUP4:** Amweg/Lampert (Toyota GT86); **CUP5:** Eichenberg (BMW M235i Racing Cup); **H2:** Mitz/Schiemenz (Renault Clio Cup); **H4:** Moetelfind/Bonk/Piepmeyer (Porsche 911 GT3 Cup); **SP10:** Haase/Hoffmeister (KTM X-Bow GT4); **SP21:** Schrick/Schumann/Bohrer (Hyundai i30 Turbo); **SP3:** Epp/Holthaus (Renault Clio Cup); **SP3T:** Luostarinen/H.-O. Fritzsche/J. Fritzsche (Opel Astra TCR); **SP6:** Mi. Kroll/Ma. Kroll/Eggimann (BMW M3 CSL); **SP7:** Toril/Scheerbarth (Porsche 991 GT3 Cup BF); **SP8:** U. Kleen/Baumann/T. Kleen (Lexus RC F); **SP8T:** Vetter (BMW 1er Coupé); **SP9:** Sims/Dusseldorp (BMW M6 GT3); **SP AT:** Von Löwis/Duffner/Schellhaas (Porsche Cayman GT4); **SP X:** D. Farnbacher/M. Farnbacher (Lexus RC-F GT Prototype); **V2:** Thomas/Schmitz (BMW 318is); **V3:** Jo. Nett/Ju Nett (Peugeot 306); **V4:** Derscheid/Flehmer/Radulovic (BMW 325i); **V5:** Thiemann/Müller/Riemer (BMW E36); **V6:** Beyer/Mihm/Kentemich (Porsche Cayman S); **V7:** Wiesner/Erpenbach (Renault Mégane RS)

Schnellste Runde: Huisman/Siedler in 7:59,858 min (= 182,739 km/h)

Stand nach 9 von 10 Rennen (inkl. 1 Streicheergebnis): 1. Mies/Schrey 76,96 Punkte; 3. Hennerici/Oberheim 75,42; 5. Derscheid/Flehmer/Radulovic 72,65

Nächstes Rennen: 22. Oktober, 41. DMC Münsterlandpokal (D)

Internet: www.vln.de



Kann in Spanien alles klar-
machen: WM-Leader
Sébastien Ogier (VW Polo)

Rallye-WM

Erster Matchball für Ogier

Von REINER KUHN

In Spanien kann sich Sébastien Ogier vorzeitig zum Rallye-Weltmeister krönen - zum vierten Mal in Folge. Beste Chancen, dies zu verhindern, hat VW-Teamkollege und Vorjahressieger Andreas Mikkelsen.

Die Rallye Spanien ist der einzige WM-Lauf, bei dem sich die WM-Asse sowohl auf Schotter als auch Asphaltprüfungen beweisen müssen. Keine leichte Aufgabe. Auch nicht für Tabellenführer Sébastien Ogier, der beim 50. WM-Lauf des Polo R WRC als Erster auf die Strecke

und auf den Schotterpisten wieder einmal den Straßenkehrer geben muss.

Den vorzeitigen Titelgewinn - es wäre sein vierter in Folge - hat er dennoch im Auge. Die größten Chancen dies zu verhindern, hat VW-Teamkollege Andreas Mikkelsen, dem allerdings schon 68 Punkte auf den Tabellenführer fehlen. Ogier reicht Platz 3 und ein Punkt auf der Power-Stage, um aus eigener Kraft alles klarzumachen.

Die Rallye Spanien beginnt Donnerstagabend erneut mit einer Zuschauerprüfung auf dem Gelände der Weltausstellung des Jahres 1929 und der Olympischen Sommerspiele 1992 am

Hausberg Montjuïc in Barcelona. Staubig hingegen wird es am Freitag: An diesem Tag stehen weitere sechs vorrangig auf Schotter zu absolvierende Prüfungen auf dem Programm.

Komplett-Umbau auf Asphalt

Nach dem kompletten Umbau der Fahrzeuge auf Asphalt-Spezifikation gilt es am Samstag und Sonntag, die restlichen zwölf WPs auf diesem Untergrund zu absolvieren. Insgesamt stehen 19 Wertungsprüfungen mit insgesamt 321,08 WP-Kilometern auf dem Programm.

Die Spitze des 70 Teilnehmer zählenden Feldes bilden 17

World Rally Cars. Mit 19 Teams, darunter Titelfavorit Teemu Suninen, die Werksfahrer Pontus Tidemand und Jan Kopecky sowie der Deutsche Armin Kremer (alle Skoda Fabia R5), ist die WRC2 (siehe WRC2-Story unten) einmal mehr am stärksten besetzt.

Da die WM-Junioren nach der Rallye Korsika pausieren und erst wieder in Wales antreten, sind in der zweiradangetriebenen Fahrzeugen vorbehaltenen WRC3 nur sechs Teilnehmer gemeldet. Die weltmeisterlichen Rahmenserien komplettieren die zehn Teams der DMack-Trophy (alle mit Ford Fiesta R2). ♦

NACHRICHTEN

Neuville bis 2018 im Hyundai i20 WRC

Rallye-WM Kaum hat Citroën seine künftige Fahrerriege bekannt gegeben (siehe Artikel unten), zog Hyundai nach und bestätigte, dass Thierry Neuville seinem bisherigen Arbeitgeber treu bleibt. Der 28-jährige Belgier, der neben Citroën auch mit Toyota Gespräche führte, verlängerte bei Hyundai um zwei weitere Jahre.

M-Sport testet Ford Fiesta WRC 2017

Rallye-WM Als letztes Werksteam nahm nach Volkswagen, Toyota, Citroën und Hyundai nun auch Ford-Entwicklungspartner die finale Testarbeit mit dem künftigen World Rally Car auf. In Spanien führten sowohl Eric Camilli als auch Ott Tänak den noch heftig getarnten Fiesta WRC aus. Verständlich, denn das Straßenmodell wird erst im Frühjahr debütieren. Erstmals in der Geschichte von Ford darf M-Sport mit dem WRC-Ableger zuerst auf die Straße ♦ RK



In Tarnfarben: Ford Fiesta WRC

Citroën

Gleiches Trio

Die Katze ist aus dem Sack. Neben dem Engländer Kris Meeke werden 2017 und 2018 der Ire Craig Breen und der Franzose Stéphane Lefebvre als Werksfahrer im neuen Citroën C3 WRC Platz nehmen. «Wir glauben an ihr Potenzial», erklärt Teamchef Yves Matton und unterstreicht die Jugendförderung seines Arbeitgebers.

«Mit ihrer Ernennung haben wir uns nicht für die einfachste Variante entschieden. Aber dies

spiegelt den Geist von Citroën wider. Breen und Lefebvre haben das Talent, die Motivation und die nötige Einstellung, um Rallyes zu gewinnen.»

Da Citroën zu Saisonbeginn nur zwei Werksautos einsetzen wird, müssen Breen und Lefebvre sich zunächst im zweiten Auto abwechseln. Bei ausgesuchten Weltmeisterschaftsläufen ist ein vierter Citroën C3 WRC für Khalid Al Qassimi geplant. ♦ RK



Citroën-Trio für 2017 und 2018: Breen, Meeke und Lefebvre (v.l.)

WRC2

Kunde gegen Werk

Erneut hat ein Skoda-Kunde beste Chancen auf den WRC2-Titel. Das Werksteam hält mit aller Macht dagegen und könnte womöglich doppelt verlieren.

Für Elfyn Evans ist die diesjährige WRC2-Saison gelaufen. Der Ford-Pilot hat seine sieben WRC2-Läufe bestritten. Mit dem Sieg auf Korsika hält der Tabellenführer (120 Punkte) seine Titelhoffnungen am Le-

ben, muss nun aber mit ansehnlichen, wie die Konkurrenz von Skoda aufholen kann.

Sowohl Teemu Suninen (93 Punkte) als auch Esa Pekka Lappi (82) können noch bei zwei Rallyes punkten. Lappi genießt dabei die volle Unterstützung des Skoda-Werksteams, obwohl längst klar ist, dass der Finne am Saisonende zu Toyota abwandern wird.

Den tschechischen Werksportlern scheint das egal, sie

wollen den Titel selbst einfahren, statt diesen wie im Vorjahr mit Nasser Al-Attiyah erneut einem Privatier im Kundenauto zu überlassen.

Deshalb schickt Skoda in Spanien Pontus Tidemand und Jan Kopecky ins Rennen. In Wales stehen gar alle drei Werkspiloten am Start. Zudem soll Lappi auch beim Finale in Australien antreten und womöglich auch dort hauseigene Schützenhilfe bekommen. Ein Luxus, von dem die WRC2-Privatiers nur träumen können.

Suninen startet neben Spanien noch in Wales. Die einfachste Rechnung: Sollte er in Spanien, wo auch Skoda-Markenkollege Armin Kremer startet, aufs Podium fahren, muss er in Wales nur noch vor Lappi ankommen. Ein machbares Szenario. «Es würde mich wundern, wenn Teemu (Suninen) dies nicht schafft. Für mich ist er der Titelfavorit», sagt Tabellenführer Evans. ♦ RK



Kann noch bei zwei Rallyes voll punkten: Teemu Suninen

NACHRICHTEN

Al-Attiyah gewinnt Dakar-Generalprobe

Marathon Der von X-raid Mini zum Overdrive Team gewechselte Nasser Al-Attiyah gewinnt im neuen und nun heckgetriebenen Toyota Hilux die von allen Topteams zur Vorbereitung der Rallye Dakar genutzte Marathonralley in Marokko. Nach sieben Tagen und fünf Etappen verwies er Carlos Sainz im ebenfalls neuen Peugeot 3008 DKR (+12,08 Minuten) auf den zweiten Platz. Hinter den beiden Buggys kamen die drei X-raid-Minis mit Vladimir Vasiljev, Orlando Terranova und Jakob Przygonski auf die Ränge 3 bis 5.

WM-Finale 2017 erstmals in Südafrika

Rallycross-WM Nach Europa, Asien und Amerika expandiert die Rallycross-Weltmeisterschaft weiter. Im kommenden Jahr steht erstmals in der Geschichte dieser Sportart auch der Schwarze Kontinent auf dem Tourplan. Ehre, wem Ehre gebührt: Auf dem in den 50er-Jahren eröffneten Killarney Racing Circuit bei Kapstadt werden die weltbesten Rallycrosser nicht irgendeinen Lauf austragen, sondern das Saisonfinale 2017. ♦ RK/SK

Citroën Trophy

Frauenpower

Nach Absage der Rallye Baden-Württemberg stieg das Finale der deutschen Citroën Trophy in Luxemburg - mit einer echten Überraschung.

Manch einer rieb sich verwundert die Augen. Weniger, weil Gaststarter Bruno Thiry in der R3-Klasse der Citroën Trophy zu einem ungefährdeten Sieg stürmte. Sondern weil dem ehemaligen Werkspiloten nur Melanie Schulz folgen konnte. Wäre Titelwidrsacher Armin Holz nicht auf Klassenrang 3 eingelaufen, die Schwäbin hätte dank des furiosen Finales gar noch die Trophy-Wertung in der großen Klasse gewonnen.

In der kleinen Klasse krönte der 18-jährige Manuel Lauer seine Premierensaison mit dem Sieg beim Saisonfinale. Nico Knacker musste nach fünf Bestzeiten und der klaren Führung seinen DS 3 RI mit defekter Antriebswelle abstellen. Auch To-

Rallye-EM Zypern

Griebel mit furiosem R5-Debüt

Von REINER KUHN

Was für eine Premiere. Bei seinem R5-Debüt in einem Skoda Fabia stürmte Junior-Europameister Marijan Griebel auf Platz 2 hinter Alexey Lukyanuk. Und sackte nebenbei noch ein nettes Preisgeld ein.

Ein Einstand nach Maß gelang Marijan Griebel beim EM-Finale auf Zypern. Der frischgebackene Junior-Europameister nutzte den von EM-Promoter Eurosport ermöglichten Einsatz in einem R5 und machte eindrucksvoll Werbung in eigener Sache. Vom Start weg heftete sich der Pfälzer an die Fersen von Top-Favorit Alexey Lukyanuk, wehrte alle Angriffe seiner erfahrenen Wettbewerber ab und wurde Zweiter. «Das war ein tolles Wochenende. Es hat enorm viel Spaß gemacht, dieses Auto zu fahren», jubelte Griebel im Ziel. «Abgesehen von zwei kleineren Fehlern ist die Rallye für uns super verlaufen. Und zum



Zypern-Sieger Alexey Lukyanuk

Abschluss noch der dritte Platz bei der Golden Stage!»

Neuer Meister nicht am Start

Die drittschnellste Zeit beim Finale brachte Griebel ein Preisgeld von 10 000 Euro ein. Zweit-schnellster war Ralfs Sirmacis, der 15 000 Euro einstrich. Der Siegertopf von 25 000 Euro ging an Alexey Lukyanuk. Im Kampf um die weiteren Plätze hatte Griebel mit den Markengefährten Ralfs Sirmacis und Nicolay Gryazin zwei ernst zu nehmende Gegner. Letzterer kam beim Versuch, Griebel abzuschütteln, von der Strecke ab. Der zweimalige Saisonsieger Sirmacis startete nach einem vermasselten Auftakt noch einen Angriff auf P2 – allerdings vergeblich, denn Griebel konnte das Tempo des Letzten mitgehen und hatte im Ziel 43,8 sec Vorsprung auf Sirmacis. Mit dem dritten Saisonsieg ist Lukyanuk Vize-Europameister hinter Kajetan Kajetanowicz, der auf den Start beim Saisonfinale verzichtet. ♦



Zweitschnellster: Ralfs Sirmacis



Machte im Skoda R5 Werbung in eigener Sache: Marijan Griebel

RALLYE-EUROPEAMEISTERSCHAFT / Resultate

Zypern Rallye (CY), 10. von 10 EM-Läufen; 822,47 Gesamtkilometer mit 14 WPs über 214,38 km, WP 13 abgesagt. 55 Teams am Start, 37 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. Lukyanuk/Arnautov (RUS/Ford Fiesta R5) in 2:06:55,9 h; 2. Griebel/Winklhofer (D/Skoda Fabia R5) +2:12,2 min; 3. Sirmacis/Šimins (LV/Skoda Fabia R5) +2:56,0; 4. Botka/Szeles (HU/Citroën DS3 R5) +6:20,2; 5. Demosthenous/Laos (CY/Mitsubishi Lancer Evo IX) +7:13,2; 6. «Chips junior»/Chrysostomou (CY/Mitsubishi Lancer Evo IX) +9:13,1; 7. Zenonos/Christofi (CY/Mitsubishi Lancer Evo IX) +9:23,4; 8. Saava/Papandreou (CY/Mitsubishi Lancer Evo IX) +12:31,8; 9. Posedias/«Erikson» (CY/Mitsubishi Lancer Evo X) +14:23,3; 10. Antoniou/Pieri (CY/Mitsubishi Lancer Evo IX) +15:25,6

Leader: Lukyanuk (WP 1-14/Ziel)

WP-Bestzeiten: Sirmacis 11; Lukyanuk 2

EM-Endstand nach 10 Läufen: 1. Kajetanowicz 181 Punkte, 2. Lukyanuk 159; 3. Sirmacis 143. 4. Bouffier 42, 5. Koltun 41, 6. Botka & Kopecky je 39

Internet: www.fiaerc.com

Rallycross-WM

In Vaters Fußstapfen

Im Schlusspurt gastiert die Rallycross-WM erneut in Deutschland. Auf dem Estering in Buxtehude, Deutschlands ältester Rallycross-Piste, könnte sich Ekström vorzeitig zum Weltmeister küren.

1990 hieß der Sieger Bengt Ekström. Nun will Mattias Ekström (Audi) in die Fußstapfen

seines Vaters treten und startet am Wochenende statt beim DTM-Finale in Hockenheim beim Rallycross-Weltmeisterschaftsrennen auf dem Estering. Ungefähr 30 Kilometer westlich von Hamburgs Stadtgrenze liegt der Kurs, auf dem 1972 erstmals ein Rallycross-Rennen veranstaltet wurde und der als fester Bestandteil des WM-Kalenders gilt.

Ekström könnte sich im vorletzten WM-Lauf vorzeitig zum Weltmeister küren. Sein Vorsprung: 27 Punkte auf Johan Kristoffersson (Volkswagen). Der bringt es auf den Punkt: «Der Estering ist eine reine Rallycross-Strecke mit viel Tradition.» Sein Vater Tommy stand hier ebenso schon auf dem Podest wie Timmy Hansens (Peugeot) Vater Kenneth.

Am besten scheint die Strecke aber Petter Solberg (Citroën) zu liegen. 2014 siegte der Norweger in einem furiosen Herzschlagfinale gegen den aktuellen Titelfavoriten Ekström und wurde im Vorjahr Zweiter. Kurios: Einer seiner Kontrahenten wird der Präsident des ACN Buxtehude sein. Andreas Steffen ist erster Vorsitzender des veranstaltenden Clubs und bekommt als Lokalmatador mit seinem Ford Fiesta Supercar eine Wildcard für den WM-Lauf vor seiner Haustür. Spannung ist garantiert. ♦ SK



Furioses Finale: Melanie Schulz



Schauplatz des vorletzten Rennens: Der Estering bei Buxtehude

Moto2

Rückkehr der Konkurrenz-Marken

Von IMRE PAULOVITS

Mit KTM und Suter kommen 2017 zwei starke Marken in die Moto2-WM, die der Kalex-Dominanz ein Ende setzen wollen.

In den letzten drei Jahren hat sich die Moto2-WM fast vollständig zu einem Kalex-Markencup entwickelt. Zwar waren dieses Jahr noch fünf Fahrer auf anderen Marken unterwegs – Simone Corsi im Werksteam von SpeedUp, zwei weitere SpeedUp von Julián Simón und Xavier Siméon bei QMMF sowie die unzerstörbare Tech3 mit Xavi Viège und Isaac Viñales –, doch die Siege gingen alle an das deutsche Fabrikat. Die ersten neun Plätze in der aktuellen WM-Tabelle werden von Kalex-Piloten belegt, erst dahinter rangiert Corsi.

Rückwende der Geschichte

Zu Beginn der Moto2-WM gab es mit ADV, Bimota, Burning Blood, ForceGP, FTR, Harris, I.C.P., Kalex, Moriwaki, MZ, SpeedUp, Suter, Tech3, und TSR mehr als ein Dutzend Hersteller. Doch bald schon kristallisierten sich Kalex, Moriwaki, Suter, SpeedUp und Tech3 als die tragfähigen Hersteller heraus. Als Erste fielen die Japaner von Moriwaki aus diesem Quintett heraus, die den ersten Moto2-WM-Titel WM-Titel mit Toni Elias gewonnen hatten. Dann erwischte es vor zwei Jahren auch Suter, die dreimal hintereinander den Konstrukteurs-Titel, dazu 2012 den klaren



PLATZER

KTM Moto2: Mit den Österreichern stößt erstmals ein Motorradwerk zu den Fahrwerksbauern

WM-Titel von Marc Márquez gefeiert hatten. In dieser Klasse, in der Motor und Reifen bereits identisch sind, zählt das Fahrwerk viel, und so sind kleinste Differenzen entscheidend. Weil die Teams in ihrer Existenz alle vom Erfolg abhängen, spielen nostalgische oder persönliche Vorlieben keine Rolle. Da entscheidet man sich im Zweifelsfall dafür, womit die Konkurrenz Erfolg hat. So wanderte ein Spitzenteam nach dem anderen zu Kalex über. Damit begann für die anderen Hersteller auch ein

Teufelskreis, denn je weniger Top-Piloten sie hatten, desto weniger brauchbare Daten hatten sie auch für ihre Weiterentwicklung.

Doch all dies hat nun ein Ende gefunden. Gerade weil sich mit den gleichen Mitteln kein Wettbewerbsvorteil mehr verschaffen lässt, gehen nun einige auf Risiko, und damit zur Konkurrenz zurück. Suter wollte dieses Feld nicht kampflos räumen. Die Mannen um Projektleiter Reto Karrer und Techniker Alessandro Giussani haben sich mächtig ins Zeug

gelegt, ein komplett neues Motorrad konstruiert und Firmenchef Eskil Suter hat für die Top-Teams ein interessantes Paket geschnürt.

Technologie-Krieg vom Feinsten

Ohnehin hat sich in der Moto2 auf dem Fahrwerks-Sektor bereits ein Technologie-Krieg entwickelt, der teilweise sogar die MotoGP überragt. Weil das Reglement bei den sonstigen Komponenten keine Freiheiten lässt und so alles über das Fahrwerk aus den Reifen herausgeholt werden muss, sind

Rahmen, Schwinge, Feder-Elemente und Bremsen äußerst wichtig. Und da in der MotoGP die Entscheidungswege bei den Herstellern deutlich länger sind als bei den Teams der Moto2, hat sich zum Beispiel Öhlins entschlossen, seine Technologie-Entwicklung in der Moto2 in Sphären zu verlegen, in der die MotoGP noch nicht angekommen ist. Die Schweden wurden aber auch zu diesem Schritt gezwungen, denn die Konkurrenz von WP hatte sie überrannt.

Nun kommt mit dem FahrwerksHersteller aus dem KTM-Konzern auch gleich die Muttergesellschaft mit in die Moto2. Als Bindeglied zwischen der Moto3 und der Königsklasse wird dieses Projekt mehr als nur das Füllen einer Lücke zwischen der kleinsten Klasse und dem Werksteam für den Prestigekampf unter den ganz Großen, um dort die Fahrer aufzubauen. Techniker und Technologien können dort ebenfalls geschliffen und ausgereift werden, dazu lassen sich mit dem Komplettangebot aller drei GP-Klassen auch gute Teampakete schnüren.

Die derzeitigen Platzhirsche von Kalex nehmen das Ganze mit Freude auf. «Wir haben uns nie gegen die Konkurrenz verschlossen, freuen uns auf sie und stellen uns der Herausforderung», so Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel. «Und Siege in einem Umfeld von starken Konkurrenten sind auch noch mehr wert.»

Die Jagd ist eröffnet – freuen wir uns auf sie. ♦

Superbike-WM

Brandneue Fireblade für Stefan Bradl

Letzte Woche wurde auf der Intermot in Köln die neue Honda Fireblade vorgestellt. Damit steht Stefan Bradl bei seinem Superbike-WM-Einstieg eine ganz heiße Waffe zur Verfügung.

Acht Jahre ließ sie auf sich warten, jetzt ist sie da: Pünktlich zum 25-jährigen Jubiläum der Fireblade bringt Honda eine neue Version der CBR 1000 RR. Dabei verleugnen ihre Macher nicht die technischen Errungenschaften, die aus der MotoGP und der Superbike-WM in die neueste Auflage des Reihen-Vierzylinders eingeflossen sind.

So kommen bei den elektronischen Kontrollsystemen die Errungenschaften des weltgrößten Motorradherstellers zum Tragen, denen HRC-Vizepräsident Shuhei Nakamoto seit der Einführung der Einheits-Software so nachtrauert. Insgesamt wurde die Serien-Fireblade gegenüber ihrer Vorgängerin um 15 Kilo leichter und um 11 PS kräftiger. Die aktuellen Werte betragen 192 PS bei vollgetankt 195 Kilogramm. Dazu wird es eine SP-2-Variante geben, die die Basis für die Superbike-WM-Homologation darstellt.

Bekanntnis zum Sport

Wenn Honda in den letzten Jahren auch nachgesagt wurde,

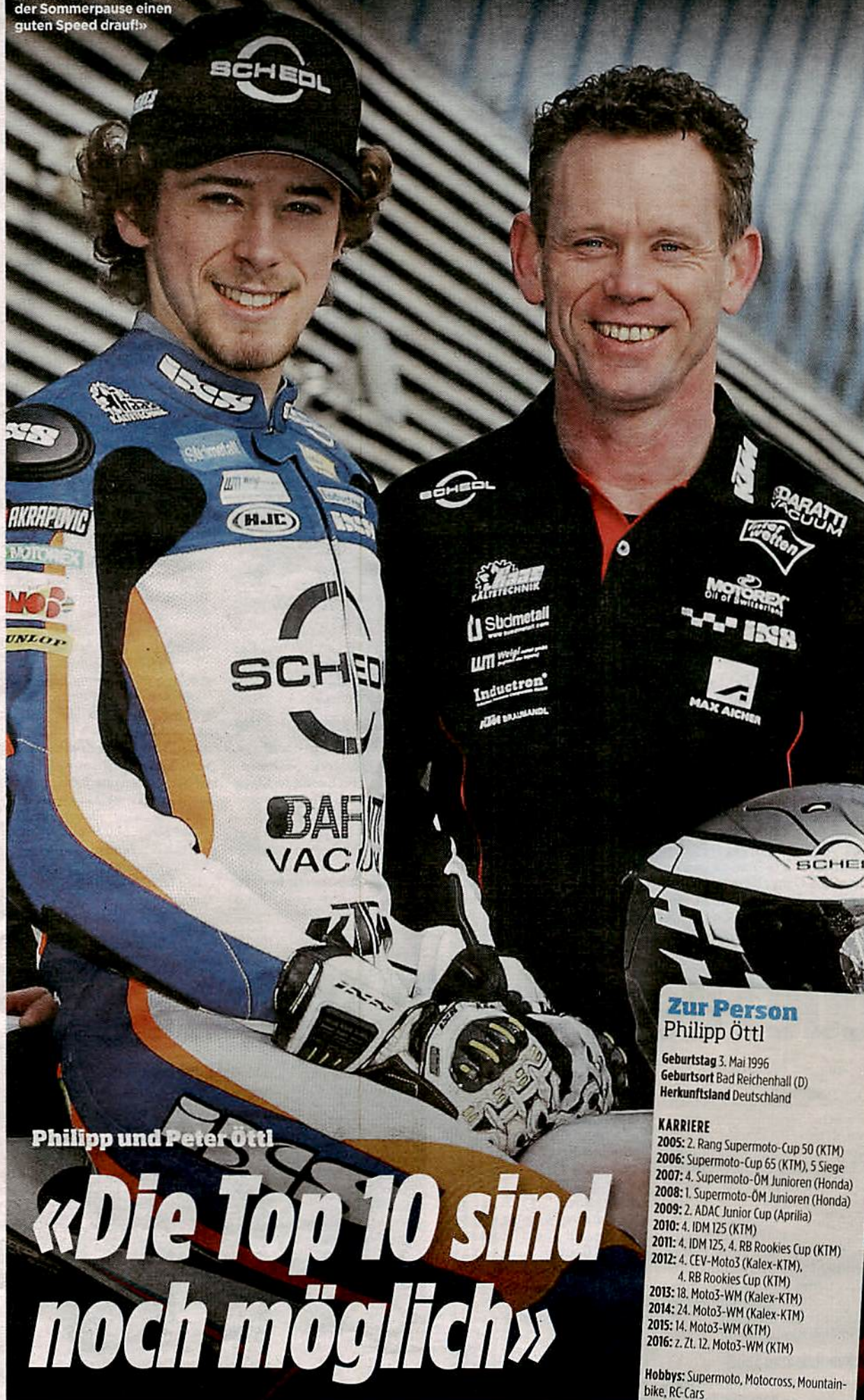
sich von diesen Rennsport-Wurzeln in der Serie immer weiter zu entfernen und auch die Superbike-Klasse nur noch halbherzig zu betreiben: Mit der neuen Fireblade sind diese Kritikpunkte nun vom Tisch gewischt.

Stefan Bradl, der sich bei seinem Umstieg in die Superbike-WM klar für Honda entschieden hat, freut sich auch schon auf sein neues Gerät. «Das Motorrad sieht gut aus», sagte Stefan Bradl auf der Intermot. «Es gefällt mir. Die Zahlen sehen auch sehr vielversprechend aus. Es ist wirklich ein sehr ordentliches Update, jetzt muss sich zeigen, was damit auf der Rennstrecke passiert.» ♦ IP



Basis für Bradls WM-Superbike: Die neue Honda CBR 1000 RR SP-2

Philipp Öttl: «Wir haben seit der Sommerpause einen guten Speed drauf!»



Philipp und Peter Öttl

«Die Top 10 sind noch möglich»

Von MARKUS LEHNER

Philipp Öttl (20) ist der einzige Deutsche in der Moto3-WM. 2016 kommt der KTM-Pilot immer besser in Fahrt und will die Saison in den Top 10 abschließen. 2017 soll es mit dem von seinem Vater Peter Öttl geleiteten Schedl-GP-Team noch weiter nach vorne gehen.

Philipp Öttl war nach Platz 10 beim Aragón-GP derart enttäuscht, dass er sich längere Zeit im Teambus verschanzte, bevor er sich den Fragen der Journalisten stellte. Kein Wunder, denn der 20-jährige Deutsche hatte den Moto3-GP mehrere Runden lang angeführt, hatte von Anfang bis zum Schluss im wilden Spitzenpulk mitgekämpft und war nahe an den Podestplätzen dran. Doch zuerst ein Rempler von Fabio Di Giannantonio und danach ein Verbremser in der letzten Runde warfen ihn auf den zehnten Platz zurück.

Öttl ist der einzige deutsche Nachwuchspilot, der sich in den vergangenen Jahren in der Moto3 behaupten konnte. Er bestreitet bereits seine vierte komplette WM-Saison. 2013 wurde er Gesamt-18., 2014 belegte er nur den 24. Rang, 2015 wurde er 14. Für 2016 setzte er sich die Top 10 der Endwertung als Ziel. Nach vier GP war er als Gesamt-10. auf Kurs. Doch dann stürzte er beim GP von Frankreich in Le Mans und musste mit einem gebrochenen Handgelenk vier Wochen Pause einlegen. Mit 18 Punkten Rückstand auf die Top 10 belegt Öttl vier GP vor Schluss Rang 12. **Platz 10 statt eines Podestplatzes in Aragón waren für dich eine herbe Enttäuschung.**

PHILIPP ÖTTL: Klar waren die sechs Punkte eine magere Ausbeute für die starke Leistung des gesamten Wochenendes, und ich war entsprechend enttäuscht. Ich stand in der zweiten Startreihe und habe das Rennen angeführt. Aber man muss auch das Positive sehen. Wir sind vorne an der Spitze angekommen, und die Aufwärtstendenz ist klar ersichtlich. **Liegen die Top 10 also doch noch in Reichweite?**

PHILIPP ÖTTL: Das ist mit etwas Glück noch aufzuholen. Wir haben seit der Sommerpause einen guten Speed drauf und haben in jedem Rennen Punkte geholt. Auch im Qualifying läuft es immer besser, in Aragón verlor ich weniger als eine halbe Sekunde auf die Pole-Zeit von Enea Bastianini. Im Prinzip geht es nur noch darum, alle Puzzle-Teile richtig zusammensetzen. Aber das ist nicht ganz einfach und bei jedem Rennen wieder anders. Es geht nicht mehr um die großen Dinge, sondern eher um Kleinigkeiten, die aber

Zur Person Philipp Öttl

Geburtsdag 3. Mai 1996
Geburtsort Bad Reichenhall (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

2005: 2. Rang Supermoto-Cup 50 (KTM)
2006: Supermoto-Cup 65 (KTM), 5 Siege
2007: 4. Supermoto-0M Junioren (Honda)
2008: 1. Supermoto-0M Junioren (Honda)
2009: 2. ADAC Junior Cup (Aprilia)
2010: 4. IDM 125 (KTM)
2011: 4. IDM 125, 4. RB Rookies Cup (KTM)
2012: 4. CEV-Moto3 (Kalex-KTM),
4. RB Rookies Cup (KTM)
2013: 18. Moto3-WM (Kalex-KTM)
2014: 24. Moto3-WM (Kalex-KTM)
2015: 14. Moto3-WM (KTM)
2016: z. Zl. 12. Moto3-WM (KTM)

Hobbys: Supermoto, Motocross, Mountainbike, RC-Cars

natürlich entscheidend sein können.

Warum läuft es nach der Verletzungspause wieder so gut?
PHILIPP ÖTTL: Die Lage hat sich entspannt, seit der Sommerpause geht es im Team entspannter zu. Nach dem Sachsenring war die Situation schwierig. Da sah es wirklich nicht so gut aus im Hinblick auf die kommende Saison. Aber als der Speed wieder da war und ich in einigen Rennen ge-

«Mein Job ist es, gute Resultate einzufahren.»

PHILIPP ÖTTL

zeigt habe, dass ich schnell sein kann, wurde die Lage wieder entspannter. Die Verletzungspause hat mir gutgetan, ich konnte Kraft auf tanken, die mir jetzt im Schlusspurt zugutekommt. Und in der Sommerpause habe ich etwas Urlaub gemacht und versucht, mich so gut wie möglich zu entspannen. Natürlich wollte ich trotzdem so schnell wie möglich zurückkommen. Und das mussst du auch, wenn du den Anschluss nicht verlieren willst.

Wie sieht es im Hinblick auf die kommende Saison aus?

PHILIPP ÖTTL: 2017 wird sich voraussichtlich wenig ändern. Ich möchte noch ein Moto3-Jahr im bestehenden Schedl-GP-Team, mit KTM und unter der Leitung meines Vaters bestreiten. Aber für Verhandlungen und Verträge ist mein Vater zuständig. Ich muss die nötigen Resultate einfahren, das ist mein Job und dafür gebe ich mein Bestes.

PETER ÖTTL: KTM und Moto3 für 2017 sind fix. Personell wird es auf Mechanikerseite einige Anpassungen geben, aber Cheftechniker Stefan Kirsch bleibt bei uns. Auf der Sponsoreseite sieht es auch positiv aus. Die wichtigsten Geldgeber wollen uns treu bleiben, und ich hoffe, dass wir nach Valencia die ersten Verträge unterzeichnen können. Es gibt aber noch freie Flächen auf der Verschaltung, neue Sponsoren sind jederzeit herzlich willkommen.

Ist ein zweiter Fahrer im Team kein Thema für euch?

PETER ÖTTL: Das war wegen Romano Fenati kurz mal eine intensive Überlegung wert. Fenati ist ein sehr starker Fahrer und hätte uns als Team vorwärtsgebracht. Das war wirklich ein interessanter Gedanke. Leider hat das dann nicht geklappt, aber das lag nicht in meiner Hand. Grundsätzlich wäre ein zweiter Fahrer nur

denkbar, wenn er einerseits stark ist und andererseits aus dem Ausland stammt. Dann besteht keine direkte Konkurrenz zu Philipp. Aber ich verfolge diesen Gedanken nicht um jeden Preis. Mit Fenati wäre die Gelegenheit sicher günstig gewesen.

Warum hat es in den vergangenen Jahren außer Philipp Öttl kein Deutscher geschafft, über die Moto3-Klasse in der WM Fuß zu fassen?

PETER ÖTTL: Nicht jedes Jahr bringt ein Land neue, qualitativ hochwertige Talente hervor. Das gilt selbst für Spanien und Italien, da gehts auch rauf und runter. In Deutschland ist die Menge der Fahrer viel geringer, wodurch sich diese Wellenbewegung noch stärker auswirkt. Vor ein paar Jahren hatten wir mit Philipp Öttl, Florian Alt, Toni Finsterbusch und Luca Grünwald ebenfalls einige Leute, die den Aufstieg versuchten. Jetzt ist gerade keiner da, aber es wird die Zeit kommen, wo es wieder deutschen Nachwuchs geben wird. Das kann aber noch zwei, drei Jahre dauern.

Gab es je Pläne, Philipp in einem anderen Team unterzubringen?

PETER ÖTTL: Ja, der Gedanke war schon mal da. Aber der Zeitpunkt hat nie richtig gepasst. Ende 2014 hätte es aufgrund seiner Resultate Möglichkeiten gegeben, ihn unterzubringen. Ende 2015 war die Ausgangslage wegen der ungenügenden Resultate natürlich nicht so gut. Aber wir haben dann

«Moto2? Das ist noch ganz weit in meinem Hinterkopf.»

PETER ÖTTL

das Team selber übernommen, das war zu diesem Zeitpunkt die richtige Lösung. Nur so konnten wir für ihn die optimalen Voraussetzungen schaffen. Das heißt nicht, dass Philipp nicht irgendwann seinen eigenen Weg gehen wird. Aber im Moment bleiben wir zusammen. **Viele ziehen eure enge Vater-Sohn-Bindung als Hauptursache dafür heran, wenn es mal nicht so gut läuft.**

PHILIPP ÖTTL: Ich kann das schon gar nicht mehr hören. Klar gibt es viele Eltern-Kind-Beziehungen, bei denen es problematisch läuft. Aber das heißt doch nicht, dass gleich bei allen Familien die Verhältnisse so am, pardon, Arsch sind, dass gar nichts mehr geht! Wenn man sich so gut versteht wie mein Vater und ich, gibt es auch Platz für Auseinandersetzungen,

wenn es mal sein muss. Auch daran kann man wachsen. Zudem sind die Aufgaben bei uns im Team klar getrennt. Für die direkte Arbeit am Motorrad sind Stefan Kirsch und ich zuständig, mein Vater kümmert sich um die tausend Dinge rundherum. Er weiß ganz genau, wann er sich zurückziehen muss und redet uns bei den technischen Dingen nicht rein. Zudem beobachtet er mich an der Strecke und gibt mir als Riding Coach wertvolle Tipps. Und überhaupt: Ohne meinen Vater würde ich gar nicht fahren. Punkt.

Bei den meisten Familien-WM-Teams ist irgendwann der Wurm drin. Gibt es ein Geheimnis, warum das bei euch seit so vielen Jahren funktioniert?

PETER ÖTTL: Wir sind sicher nicht die Einzigen, wo das passt. Es gibt sicher ähnliche Konstellationen, wo das gut funktioniert. Bei uns stimmt das Umfeld. Stefan Kirsch kann als Chefmechaniker sehr gut mit jungen Rennfahrern umgehen. Er kennt Philipp seit sieben Jahren, die verstehen sich mittlerweile beinahe blind.

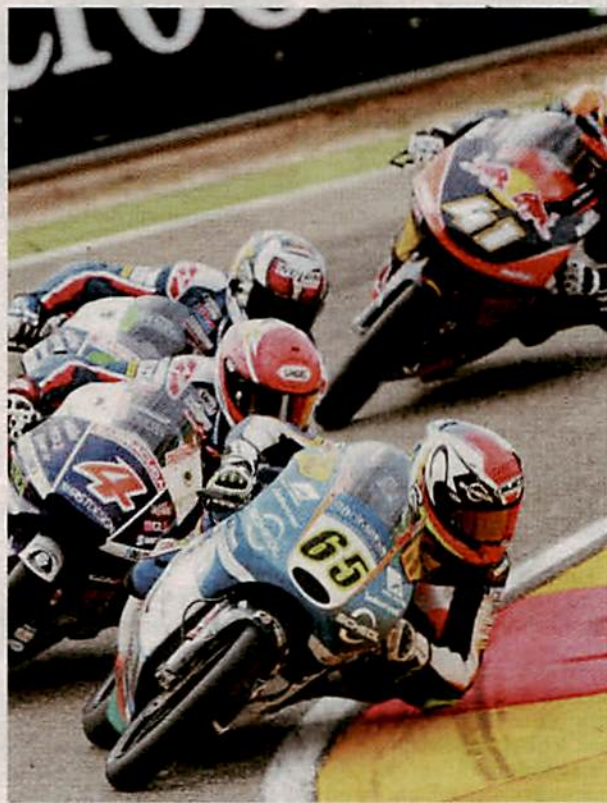
Wo hältst du dich raus und wo mischst du dich ein?

PETER ÖTTL: Ich bin mittlerweile vor allem derjenige, der zuhört. Ich helfe ihm, wenn er danach fragt, oder wenn es von meiner Seite her Informationen gibt, die ich ihm nicht bereits in den vergangenen zehn Jahren mitgeteilt habe. Ansonsten halte ich mich zurück, rede aber nach jedem Training mit dem Chefmechaniker. Zu Hause oder bei der Fahrt an die Rennstrecken reden wir eher locker miteinander, da geht es nicht so sehr um die zentralen

Dinge bei unserem Job, sondern eher um das ganze Drumherum. Zuhause ist nochmals anders. Wenn ein Rennen abgeschlossen ist, es wirklich abgeschlossen. Dann wird über andere Dinge geredet. Oder wenn schon über Rennsport, ist es Motocross, Supermoto, Mountainbike oder Rennrad. **Eure Verbindung zu KTM ist seit vielen Jahren ausgesprochen gut. Denkst du bereits über einen eventuellen Moto2-Aufstieg mit KTM 2018 nach?**
PETER ÖTTL: Nein, jetzt muss erst 2017 klar aufgegleist werden. Wenn ich über Moto2 nachdenke, dann ganz weit im Hinterkopf. Grundsätzlich wird alles davon abhängen, wie 2017 verläuft. Haben wir Erfolg, werden wir ernsthaft über einen Wechsel nachdenken. Aber der Impuls muss von Philipp kommen. Tatsache ist, dass wir KTM, aber auch Kalex enorm viel zu verdanken haben. Beide haben uns immer hervorragend unterstützt. Falls wir einmal in die Moto2 wechseln, wird die Frage des Materials sicher keine einfache Sache werden. ♦



Philipp Öttl: «Die vielen Kleinigkeiten sind entscheidend»



Aragón: Öttl führt vor Di Giannantonio (#4), Bastianini, Binder (#41)



Peter Öttl (rechts): «Ich bin vor allem derjenige, der zuhört»

Moto2

«In vier Tagen alles besiegelt»

Von MARKUS LEHNER

Dominique Aegerter hat für 2017 überraschend ins Leopard-Kiefer-Team gewechselt und wird dort wieder Suter fahren. Sein bisheriges Technomag-carXpert-Team hat ihn daraufhin wegen Vertrauensbruch fristlos entlassen.

Dominique Aegerter wird definitiv nicht bei den drei Überseerennen in Japan, Australien und Malaysia am Start stehen: «Es gibt kein Zurück», sagt Aegerter. «Das Technomag-carXpert-Team hat mich definitiv suspendiert. Der Ersatzfahrer (Iker Lecuona) steht ja bereits fest. Jetzt hoffe ich, dass ich bald mit Suter erste Tests fahren kann. Die Teamvereinigung IRTA hat bereits zugesagt, dass ich das darf. Vielleicht klappt es sogar mit einer Wildcard für das Finale in Valencia. Ich möchte sehr gerne meinen Fans und den Sponsoren, die mir seit Jahren die Treue halten, noch diese Saison etwas Positives zeigen. Zumal der bisherige Verlauf der Saison ja alles andere als optimal war.»

Ein gerichtliches Nachspiel wird die fristlose Entlassung nicht haben. «Nein, das ist für mich kein Thema. Ich bin sehr dankbar, was das Team und dessen Sponsoren in den vergangenen Jahren für mich getan haben. Ich bin einfach enttäuscht, dass ich die restlichen vier Rennen nicht fahren kann. Mir wird Vertrauensmissbrauch vorge-



Aegerter: Mit der Kalex kam er 2015 und 2016 nie wirklich klar

worfen. Aber wenn jedes Team so handeln würde, wenn ein Fahrer geht, würde am Ende der Saison niemand mehr fahren. Natürlich ging der Wechsel extrem schnell. Als sicher war, dass ich in meinem alten Team 2017 keine Suter fahren kann, haben ich und mein alter und neuer Manager Robert Siegrist Kontakt mit Kiefer-Leopard aufgenommen. In nur vier Tagen war alles besiegelt.»

Kiefer: «Ganz schnell gegangen»

Am Montag vergangener Woche hatte Aegerter noch gesagt, dass es wohl weitergehen werde wie bisher. «Ja, das war eine sehr kurzfristige Geschichte», bestätigt Leopard-Teamchef Stefan Kiefer. «Die Puzzelstücke sind mit einem Schlag zusammengekommen,

beide Seiten wurden sich sehr rasch einig. Dem Ganzen ging eine intensive Verhandlung voran, danach ging alles sehr schnell. Wir sind mit Suter einig geworden. Dann kam Dominique Aegerter als Starfahrer hinzu, und so ist das Paket rund geworden.»

Die Verbindung mit Suter geht bei den Kiefers bis auf die Anfänge der Moto2 zurück. 2010 fuhr das Team aus Idar-Oberstein mit Stefan Bradl und dem Schweizer Fabrikat, bevor sie 2011 zu Kalex wechselten und mit dem Zahlinger Weltmeister wurden. «Der Kontakt zu Eskil bestand immer, in den letzten Monaten wurde er intensiver», so Kiefer. «Sie haben ihr Motorrad überarbeitet, dann kamen die Tests von Jonas Folger und Mattia Pasini, die sehr



Sachsenring 2014: Aegerter's erster und einziger Sieg – auf Suter

positiv endeten. Wir sind sehr zuversichtlich, dass wir ein gutes Paket haben werden. Es sind definitiv weniger Leute, die betreut werden, dadurch kann es auch eine selektivere Betreuung geben. Dominique wollte unbedingt wieder Suter fahren, das ist bei uns nun gegeben. Das hat für ihn wohl den Ausschlag gegeben, den Schritt zu machen.»

Vorerst nur Test-Motorräder

Zunächst wird das Team nach dem WM-Finale in Valencia noch keine eigenen Motorräder bekommen. «Intact und Kiefer haben bereits unterschrieben, wahrscheinlich wird noch Italtrans als Team zu uns kommen», verrät Eskil Suter. «Wir hätten nicht weitergemacht, wenn es nur ein oder zwei Fahrer geworden wären. Aber mit

dieser Anzahl und dieser Qualität von Fahrern macht es wieder Sinn. Zumal unser Motorrad bei den Tests einen richtig guten Eindruck gemacht hat.»

Es ist aber noch nicht die endgültige Version für 2017. Vorerst wird es zwei Testmotorräder geben, welche die Teams nacheinander bekommen. Erst wenn die Inputs aller Piloten eingeflossen sind, werden die endgültigen Maschinen im Januar fertiggestellt.

«Mit der Verkleidung dran kann man es nicht so gut erkennen, aber bei dem Motorrad ist nichts mehr gleich wie an unserem letzten Motorrad», verrät Eskil Suter. «Da haben sich meine Leute bei jeder einzelnen Komponente Gedanken gemacht und den veränderten Erfordernissen angepasst.» ♦

Moto2

«Wenn kein anderer, dann eben wir»

Der Wechsel von Intact GP zu Suter hat viele überrascht. Teamchef Jürgen Lingg erklärt die Beweggründe.

Sie waren ein rein deutsches Team, da war es umso erstaunlicher, dass Intact GP, im nächsten Jahr mit Sandro Cortese und Marcel Schrötter in der Moto2-WM unterwegs, zum Schweizer Chassis-Hersteller Suter wechselt.

«Dass Suter gute Motorräder bauen kann, wissen wir alle», blickt Jürgen Lingg zurück. «Sie hatten mich schon letztes Jahr kontaktiert, da hatte ich abgelehnt. Dieses Jahr haben sie mich noch einmal kontaktiert und gesagt, dass sie der Überzeugung sind, dass sie ein gutes Motorrad

gebaut haben, wir sollten es doch mal wenigstens testen. Bei dem Test waren wir dann alle ziemlich beeindruckt. Das Motorrad hat gleich auf Anhieb richtig gut funktioniert.»

Es war aber das Gesamtpaket, das Lingg überzeugt hat. «Wir haben damit jetzt auch eine gewisse Exklusivität», verspricht er sich. «Wir sind maximal sechs Fahrer, so kann Suter seine Betreuung spezifischer auf uns ausrichten. Kalex macht es eigentlich perfekt, sie bedienen alle gleich, aber es sind halt viele. Da können sie nicht so auf individuelle Wünsche eingehen.» Der Schritt zum Risiko war trotzdem kein leichter. «Wir wollten einfach auch mal was Neues machen», verrät Lingg. «Da habe ich mir gesagt: Wenn

kein anderer diesen Schritt macht, dann machen es eben wir. Suter hatte uns gegenüber auch echt gute Argumente gehabt. Dadurch, dass sie wenig Fahrer haben, können sie sehr schnell reagieren, wenn Veränderungen nötig sind. Sie haben auch ein besonderes Augenmerk auf uns und versuchen, uns alle Wünsche zu erfüllen. Schließlich haben sie nur eine Chance. Ich merke jetzt schon, wie gezielt da organisiert und entwickelt wird. Ich bin hundertprozentig überzeugt, dass das alles funktionieren wird.»

Dabei setzt Lingg auf die Zukunft. «Sie haben uns ein sehr gutes Paket geschnürt, wo auch die ganze Entwicklung mit drin ist. Da ist man fast schon wie ein kleines Werksteam.» ♦ IP



Test mit Folger: Jonas Folger und die Suter-Techniker-Truppe

Zeitplan und Statistik GP Motegi/Japan (alle Zeiten in MESZ)

Freitag, 14. Oktober 2016

02.00-02.40	Moto3	1. Freies Training
02.55-03.40	MotoGP	1. Freies Training
03.55-04.40	Moto2	1. Freies Training
06.10-06.50	Moto3	2. Freies Training
07.05-07.50	MotoGP	2. Freies Training
08.05-08.50	Moto2	2. Freies Training

Samstag, 15. Oktober 2016

02.00-02.40	Moto3	3. Freies Training
02.55-03.40	MotoGP	3. Freies Training
03.55-04.40	Moto2	3. Freies Training
05.35-06.15	Moto3	Qualifying
06.30-07.00	MotoGP	4. Freies Training
07.10-07.25	MotoGP	Qualifying 1
07.35-07.50	MotoGP	Qualifying 2
08.05-08.50	Moto2	Qualifying

Sonntag, 16. Oktober 2016

01.40-02.00	Moto3	Warm-up
02.10-02.30	Moto2	Warm-up
02.40-03.00	MotoGP	Warm-up
04.00	Rennen Moto3	20 Rdn. 96,0 km
05.20	Rennen Moto2	23 Rdn. 110,4 km
07.00	Rennen MotoGP	24 Rdn. 115,2 km

Sieger 2015:

Moto3: Niccolò Antonelli (I), Honda
 Moto2: Johann Zarco (F), Kalex
 MotoGP: Dani Pedrosa (E), Honda

Pole-Position 2015:

Moto3: Romano Fenati (I), KTM, 1:56,484 (= 148,3 km/h)
 Moto2: Johann Zarco (F), Kalex, 1:50,339 (= 156,6 km/h)
 MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:43,790 (= 166,5 km/h)

Schnellste Runde 2015:

Moto3: Isaac Viñales (E), KTM, 2:07,602 (= 135,4 km/h)

Moto2: Jonas Folger (D), Kalex,

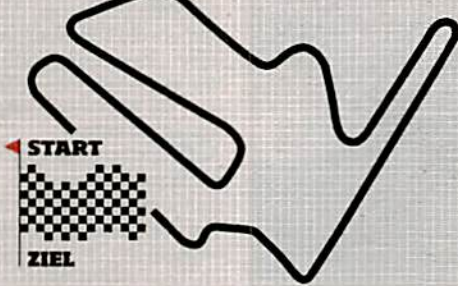
2:04,166 (= 139,1 km/h)
 MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:54,867 (= 150,4 km/h)

Rundenrekorde:

Moto3: Alex Márquez (E), Honda, 1:57,112 (= 147,5 km/h), 2014
 Moto2: Maverick Viñales (E), Kalex, 1:50,866 (= 155,8 km/h), 2014
 MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:45,350 (= 164,0 km/h), 2014

STRECKE

MotoGP Motegi



	TOTAL	20.3.	20.3.	3.4.	10.4.	24.4.	8.5.	22.5.	5.6.	26.6.	17.7.	14.8.	21.8.	4.9.	11.9.	25.9.	16.10.	30.10.	13.11.	
		Doha/QAT	Las Vegas/RA	Austin/USA	Jerez/E	Le Mans/F	Mugello/I	Barcelona/E	Assen/NL	Sachsenring/D	Österreich/A	Brno/CZ	Silverstone/GB	Misano/I	Aragón/E	Motegi/J	Phillip Island/AUS	Sepang/MAL	Valencia/E	
MOTOGP																				
1. Marc Márquez (E), Honda	248	16	25	25	16	3	20	20	25	20	25	11	16	13	13	25				
2. Valentino Rossi (I), Yamaha	196	13	20	-	25	20	-	25	-	8	13	20	16	20	16					
3. Jorge Lorenzo (E), Yamaha	182	25	-	20	20	25	25	-	6	1	16	-	8	16	20					
4. Dani Pedrosa (E), Honda	155	11	16	-	13	13	13	16	4	10	9	4	11	25	10					
5. Maverick Viñales (E), Suzuki	149	10	-	13	10	16	10	13	7	4	10	7	25	11	13					
6. Cal Crutchlow (GB), Honda	105	-	-	-	5	-	5	10	-	20	1	25	20	8	11					
7. Andrea Dovizioso (I), Ducati	104	20	3	-	-	-	11	9	-	16	20	-	10	10	5					
8. Andrea Iannone (I), Ducati	96	-	-	16	9	-	16	-	11	11	25	8	-	-	-					
9. Pol Espargaró (E), Yamaha	96	9	10	9	8	11	1	11	13	-	6	3	-	7	8					
10. Héctor Barberá (E), Ducati	84	7	11	7	6	8	4	5	10	7	-	11	2	3	3					
11. Eugene Laverty (GB), Ducati	71	4	13	4	7	5	3	3	9	5	-	10	4	2	2					
12. Aleix Espargaró (E), Suzuki	69	5	5	11	11	10	1	-	-	2	-	-	9	-	9					
13. Scott Redding (GB), Ducati	55	6	-	10	-	-	-	-	16	13	8	1	-	1	-					
14. Alvaro Bautista (E), Aprilia	54	3	6	5	-	7	-	8	-	6	-	-	6	6	7					
16. Stefan Bradl (D), Aprilia	49	-	9	6	2	6	2	4	8	-	-	2	-	4	6					
MOTO 2																				
1. Johann Zarco (F), Kalex	202	4	25	16	11	-	25	25	20	25	25	5	-	13	8					
2. Alex Rins (E), Kalex	201	8	13	25	16	25	9	20	10	-	16	20	9	20	10					
3. Sam Lowes (GB), Kalex	162	7	20	20	25	10	16	10	13	-	-	16	-	-	25					
4. Thomas Lüthi (CH), Kalex	154	25	9	9	10	16	13	11	-	-	13	-	25	10	13					
5. Franco Morbidelli (I), Kalex	141	9	-	2	13	13	8	5	16	-	20	8	20	11	16					
6. Takaaki Nakagami (J), Kalex	135	2	7	1	9	11	7	16	25	5	9	-	16	16	11					
7. Jonas Folger (D), Kalex	133	-	16	11	20	-	1	9	6	20	-	25	11	8	6					
8. Hafizh Syahrin (MAL), Kalex	103	13	10	-	5	8	11	13	-	9	-	10	13	9	2					
9. Lorenzo Baldassarri (I), Kalex	99	-	3	-	-	-	20	2	11	11	8	-	10	25	9					
10. Simone Corsi (I), Speed-up	74	16	-	10	-	20	4	-	9	-	-	-	8	-	7					
11. Dominique Aegerter (CH), Kalex	71	11	11	13	8	3	6	-	7	6	6	-	-	-	-					
15. Marcel Schrötter (D), Kalex	44	-	5	6	-	2	-	6	3	-	11	-	5	5	1					
18. Sandro Cortese (D), Kalex	34	1	-	4	-	-	5	-	4	1	5	-	4	7	3					
25. Jesko Raffin (CH), Kalex	11	-	-	-	2	-	-	-	-	8	-	-	-	-	1					
29. Robin Mulhauser (CH), Kalex	4	-	-	-	1	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-					
MOTO 3																				
1. Brad Binder (ZA), KTM	249	20	16	16	25	25	20	4	8	20	-	25	25	20						
2. Jorge Navarro (E), Honda	143	9	20	20	13	16	-	25	-	9	-	6	-	-	25					
3. Enea Bastianini (I), Honda	139	11	-	10	8	-	4	16	-	16	16	13	9	20	16					
4. Joan Mir (E), KTM	117	4	11	-	10	-	9	8	8	-	25	8	7	16	11					
5. Niccolò Bulega (I), KTM	113	10	-	6	20	11	8	11	9	-	7	7	11	13	-					
6. Fabio Di Giannantonio (I), Honda	111	-	-	-	-	20	7	20	11	8	16	10	6	13						
7. Francesco Bagnaia (I), Mahindra	110	16	-	2	16	4	16	-	25	6	5	-	20	-	-					
8. Romano Fenati (I), KTM	93	13	-	25	9	20	-	13	13	-	-	-	-	-	-					
9. Niccolò Antonelli (I), Honda	81	25	6	-	8	13	-	11	-	-	11	-	5	2						
10. Jakub Kornfeil (CZ), Honda	80	6	7	5	11	7	-	6	3	13	-	10	1	11	-					
11. Andrea Locatelli (I), KTM	65	-	13	11	-	6	-	-	-	20	3	-	2	10	-					
12. Philipp Öttl (D), KTM	62	7	1	13	6	-	-	-	5	-	11	1	4	8	6					
13. Aron Canet (E), Honda	60	1	-	9	-	13	-	10	-	1	-	-	8	9	9					
14. Jorge Martín (E), Mahindra	56	-	8	-	-	-	2	-	-	10	20	6	-	10						
15. Fabio Quartararo (F), KTM	56	3	3	3	-	10	11	9	-	-	13	-	-	-	4					

NACHRICHTEN

Test-Termine Winter-saison stehen fest

Motorrad-WM Die IRTA hat die offiziellen gemeinsamen Test-Termine für die Winter-saison 2016/2017 bekannt gegeben. Die MotoGP testet am Dienstag und Mittwoch nach dem WM-Finale in Valencia (15.-16. November). Dort nehmen Jorge Lorenzo und der Ducati, Maverick Viñales auf der Yamaha und Andrea Iannone erstmals auf der Suzuki Platz, Bradley Smith und Pol Espargaró werden erstmals auf der KTM sitzen, und Jonas Folger feiert sein MotoGP-Debüt. Im neuen Jahr testen die MotoGP-Teams vom 30. Januar bis 1. Februar in Sepang/MAL, vom 15. bis 17. Februar auf Phillip Island/AUS und vom 10. bis 12. März in Losail/Q. Die Moto2/Moto3-Teams haben vom 9. bis zum 10. März zwei gemeinsame Testtage in Jerez/E und vom 17. bis 19. März drei in Losail/Q. ♦

Motorrad RC16 erstmals in einem Rennen einsetzen wird, hat sich einiges für diesen Wildcard-Einsatz vorgenommen. «Von KTM erwartet jeder sehr viel», ist sich Kallio bewusst. «Das Werk hat auch die Mentalität, alles bis an die Grenzen zu pushen. Wir müssen aber realistisch sein. Wir müssen gar nicht auf die anderen schauen, sondern uns auf uns selbst konzentrieren. Ich weiß nicht, wo wir uns dann einordnen können, unter den ersten 15 oder gar den ersten 10. Ich selbst werde auf alle Fälle hundert Prozent geben.» ♦ IP

KOMPAKT

»»» **Moto3** Der Kampf um den Titel Rookie of the Year ist dieses Jahr gleichzeitig der Kampf um WM-Platz 4. Um ihn streiten Joan Mir (Leopard-KTM), Niccolò Bulega (VR46-KTM) und Fabio Di Giannantonio (Gresini-Honda). Derzeit hat Mir 117 Punkte, gefolgt von Bulega (113) und dem letztjährigen MotoGP-Rookies-Cup-Vize Di Giannantonio (111). ♦ IP

Kallio: Top 15 oder gar Top 10?

MotoGP Mika Kallio, der beim WM-Finale vom 11. bis 13. November das KTM-MotoGP-

MotoGP

Lorenzo im Formel 1

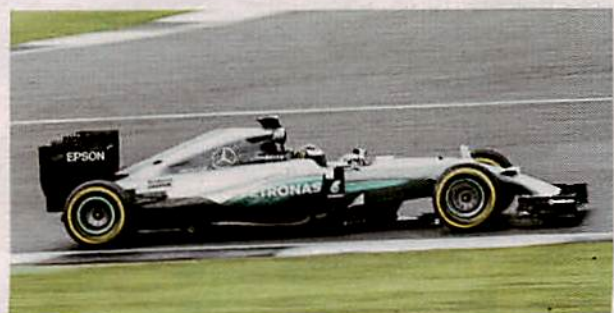
Dank seines Energy-Drink-Sponsors konnte sich MotoGP-Weltmeister Jorge Lorenzo einen lang gehegten Wunsch erfüllen. Letzte Woche testete er in Silverstone einen Tag lang einen Formel-1-Mercedes. Dabei handelte es sich um den Typ W05 aus der 2014er Saison. Zuvor war Lorenzo, dem der Umgang mit Rennwagen nicht fremd ist, durch einen Schnell-Lehrgang in Sachen Formel-Rennwagen gegangen. Er fuhr einen Formel 2, wurde von den Mercedes-Formel-1-Ingenieuren auf dem Simulator auf das Fahren mit ihrem richtigen Boliden vorbereitet und hatte sich in vielen technischen Sitzungen über die Geheimnisse und die

Schwierigkeiten im Umgang mit dem Rennwagen der Königs-kategorie auseinandergesetzt, bevor es dann auf einem Kurs, den er selber gut kennt, an den Ernstfall ging.

Vom Kurvenspeed beeindruckt

«Es ist einfach unglaublich, was sich in dem Auto tut», sprudelte es dann aus Lorenzo heraus. «Die Power ist ähnlich wie beim MotoGP-Bike, aber in der Kurvenmitte ist man 40 km/h schneller. Dabei ist das Auto gar nicht so schwer zu fahren und sehr sanft.»

Die Rundenzeiten des fünf-fachen Weltmeisters sollen konkurrenzfähig gewesen sein. Ob eine Fortsetzung folgt? ♦ IP



Viel Spaß: Jorge Lorenzo in Hamiltons WM-Auto von 2014

Wieder zurück: Marvin Fritz plant mit der Unterstützung von Yamaha den Schritt ins große Internationale Geschäft

Marvin Fritz

«Ich war schon abgeschrieben»



Zur Person Marvin Fritz

Geburtstag 20. April 1993
Wohnort Neckarzimmern (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

2005 Sieger ADAC Junior Cup
2006 IDM-5, 125ccm
2007 IDM-3, 125ccm
2008 IDM-4, 125ccm, 1. Sieg
2009 IDM-2, 125 ccm
2010 IDM-6, 125 ccm
2011 MotoGP 125ccm
2012 Superstock 600 FIM Cup
2013 IDM-15, Supersport 600, Honda
2014 Meister IDM Supersport 600, Yamaha
2015 IDM-4, Superstock 1000, Yamaha
2016 Meister IDM Superbike, Yamaha, 8 Siege

HOBBYS:

Mountainbike, Schwimmen

Konkurrenz war durchaus vorhanden, aber sie blieb nicht sitzen

Von ANKE WIECZOREK

Er stieg wie Phönix aus der Asche. Im kleinen, vierköpfigen Bayer-Bikerbox-Langenscheidt-Privatteam holte Marvin Fritz den IDM-Superbike-Titel 2016 und zeigte damit auch den Werksmannschaften, wo der Hammer hängt.

Wann hast du realisiert, dass du wirklich Meister bist?

MARVIN FRITZ: Erst im letzten Drittel der Auslaufrunde. Und abends, als wir in den frischgedruckten T-Shirts mit der Nummer «1» die Teamfotos gemacht haben. Es war unglaublich.

War es auch ein innerer Triumph, über die Werksmannschaften gesiegt zu haben?

Auf jeden Fall. Und weil wir dabei in jeder Phase ohne Druck gefahren sind. Unser Ziel war es eigentlich, auf der einen oder anderen Strecke ein paar Highlights zu setzen. Mit Sicherheit wollten wir auch BMW ein wenig ärgern und vor den Fahrern ins Ziel kommen. Mit so einem Ausgang hat jedoch niemand gerechnet.

Das Superbike-Feld war am Jahresende nur noch eine Handvoll. Schmälert das den Erfolg?

Auf dem Lausitzring, als es zum Saisonanfang so kalt war, war genügend Konkurrenz vor Ort, die uns das Leben hätte schwer machen können. Unser Paket mit der Yamaha YZF-R1M, der Elektronik und den Pirelli-Reifen hat aber oft gepasst. Das war unser Vorteil. Natürlich wäre es schön gewesen, wenn sich mein BMW-Konkurrent Mathieu Gines nicht verletzt hätte und wir beide bis zum Schluss um den Titel gekämpft hätten. Aber für mich war wichtig, dass ich zu dem Zeitpunkt, als er den Unfall auf dem Schleizer Dreieck hatte, in der Tabelle schon vor ihm war. Ich habe schon mit sechs Punkten geführt. Dadurch konnte jeder sehen, dass ich auch ohne solche Umstände den Titel holen kann.

Wie schätzt du den Stellenwert der IDM ein?

Meiner Meinung ist sie sehr hoch anzusiedeln. Ich war auf dem gemeinsamen Event mit der Superbike-WM auf dem Lausitzring nur 1,3 Sekunden langsamer als die dortige Spitze. Man sieht das hohe Niveau auch an Markus Reiterberger, der als Ex-IDM-Champion meist vor dem letztjährigen-BSB-Gewinner Joshua Brookes ins Ziel kommt, wobei die BSB ja immer hochgejubelt wird.

Hast du für 2017 Angebote?

Ja. Aus der IDM, zwei aus der Moto2-WM und es gab Anfragen aus der BSB und AMA. Ich habe mit allen gesprochen. Ich würde aber gerne bei Yamaha bleiben.

Was sind deine nächsten Schritte?

Mein Ziel ist ganz klar die Superbike-WM, aber die ist momentan finanziell noch nicht möglich. Wir planen jetzt für den Superstock 1000 FIM Cup, der im Rahmen der Superbike-WM bei den Europa-Rennen ausgetragen wird. Die Top 5 und Podiumsplätze erscheinen mir möglich. Die Strecken kenne ich alle, weil ich 2012 schon im Superstock 600 FIM Cup gefahren bin. Fix ist, dass ich für das Yamaha Austria Racing Team in der Langstrecken-WM antrete.

Du hättest mit deinem Team in Magny-Cours einen Gaststart in der Superbike-WM absolvieren können.

Ja, aber er ist daran gescheitert, weil wir in der IDM mit einer Motec-Elektronik fahren und diese in der WM nicht erlaubt ist. Auch in der Lausitz stand ein Gaststart in Aussicht, der sich dann aber mit der IDM überschneiden hat.

Deine Freundin Michaela ist gleichzeitig deine Mechanikerin. Wie funktioniert das?

Oh, das werde ich oft gefragt. Aber ehrlich, das ist ganz problemlos. In der Box haben wir ein ganz normales Arbeitsverhältnis. Vom Schrauben hat sie viel mehr Ahnung als ich, da halte ich mich raus. Ich verlasse mich total auf sie und denke, dass sie bei mir noch dreimal mehr schaut als bei anderen.

Du hast mit 23 Jahren eine bewegte Karriere hinter dir. Was lief zwischen 2011 und 2013 falsch?

2011 war der Unfall mit Jordy Prins auf dem Lausitzring in der Einführungsrunde. Ich hatte danach zwei Jahre lang Probleme mit dem Nacken und auch Konzentrationsstörungen. Dazu kamen finanzielle Engpässe. 2012 und 2013 konnte ich deshalb nur die halbe Saison fahren. Ende 2013 dachte ich ernsthaft ans Aufhören. Kein Schwein wollte mehr etwas von mir wissen und viele haben mir prophezeit, meine Zeit wäre vorbei. Es bestand nur noch eine einzige Möglichkeit und zwar, mich irgendwie mit Bayer-Bikerbox zu einigen. Bei Facebook hatte ich gelesen, dass sie einen Ersatzfahrer für Luca Grünwald suchten, der in die WM abgewandert war. Und es hat geklappt. Ich musste auch keine Sturzteile bezahlen. So konnte ich wesentlich entspannter fahren. Und es freut mich umso mehr, dass wir sofort einen Titel holen konnten und es den Deppen von damals gezeigt haben.

Hast du Rituale?

Eine Dreiviertelstunde vor dem Rennen ziehe ich mich ganz alleine in mein Wohnmobil zurück und schalte den Fernseher an. Dann ziehe ich mich langsam an, aber alles immer in der gleichen Reihenfolge. Erst rechts, dann links. Da bin ich sehr abergläubisch. Wenn ich merke, dass ich meinen linken Socken zuerst angezogen habe, ziehe ich alles wieder aus. ♦

**MOTOR
SPORT**
aktuell

TOP AUSSTATTUNG

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

MANNESMANN-Werkzeugbox

Die 155-teilige Box bietet Ihnen alle gängigen Schraubwerkzeuge und Feinmechaniker-Zangen, besonders übersichtlich sortiert in einem stabilen Stahlblechkoffer. Ebenfalls enthalten: kompletter Steckschlüsselsatz, Hammer, Bandmaß, Klein-eisensortiment, Rollgabelschlüssel u.v.m.
Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

GRATIS



BRÜDER
MANNESMANN
WERKZEUGE

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70102 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann, Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschlag (Vorstand), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leistender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509388
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 100,- € (D) (A: 105,- €; CH: 175.00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk, die MANNESMANN-Werkzeugbox**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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



Ryan Dungey: Nach der Verletzungspause bereits wieder auf Siegfürs

Motocross Riders Cup Gelsenkirchen

Toller Sport, leere Ränge

Von ALEX HODGKINSON

KTM dominierte den SMX-Cup in der Veltins Arena. Die Österreicher räumten die Herstellervwertung und in der Einzelwertung mit Ryan Dungey, Jeffrey Herlings und Marvin Musquin gleich alle Podestplätze ab. Der Schweizer Jeremy Seewer gewann die MX2-Klasse.

«Es ist schön, nach meiner viermonatigen Zwangspause endlich wieder Rennen fahren zu können», freute sich Ryan Dungey vor dem Rennen. «Natürlich will ich den Einzelsieg, aber das hat nur zweite Priorität. Wir sind ganz klar auf den Sieg in der Teamwertung fokussiert.»

Teamorientiert waren die Männer in Orange tatsächlich. Schon bei der Streckenvorführung am Mittag vermittelte der

SX-Weltmeister dem jungen Teamjoker Jorge Prado wertvolle Tipps. Und während vier der sechs anwesenden Hersteller ihren Stars die Vorfahrt am Startgatter ermöglichten, fuhren Dungey, sein französischer US-Teamkollege Marvin Musquin sowie MX2-Weltmeister Jeffrey Herlings jeweils in einem Lauf vom besten Platz auf der Innenbahn, einmal von der Mitte und einmal von außen los. Es gab zwar erst im 3. Lauf einen KTM-Einzelsieg, aber der Teampokal und die 50 000 Euro Siegpriämie waren zu diesem Zeitpunkt längst gesichert.

Anspruchsvoller Parcours

«Ich war überrascht, wie sich die Strecke präsentiert hat», sagte Dungey, der dieses Jahr in den USA das Duell mit Ken Roczen um den SX-WM-Titel auf steinharten Böden mit kniffligen Sprungkombinationen gewonnen hat. «Es war eine echte

Herausforderung. Es gab sehr viele Wellen, ähnlich wie bei einer Freiluftstrecke beim Nationencross.» Tatsächlich forderte die schwierige Strecke im Laufe des Abends einige Opfer.

Gajser bezwang Dungey

MXGP-Weltmeister Tim Gajser hielt im ersten Lauf Dungey auf der kompletten Renndistanz hinter sich, während Herlings seine Chancen und die von Romain Febvre durch zu viel Risiko vernichtete: «Ich gebe zu, es war ein riskanter Angriff. Ich stürzte und riss Febvre leider mit.»

Vorentscheidung im 2. Lauf

Im zweiten Lauf ging Herlings bereits in der Startrunde zusammen mit Thomas Covington zu Boden und musste erneut eine Aufholjagd starten. Dungey, von der Außenbahn gestartet, lag zuerst nur auf Position 6. Vorne jagte Febvre den beiden Hondas von Gajser und

Evgeny Bobryshev hinterher. Eine Handgelenksverletzung aus dem ersten Lauf behinderte den Russen Bobryshev, der rasch zurückfiel. Zwei Stürze warfen den neuen MXGP-Weltmeister Gajser aus dem Rennen: «Beim ersten Crash schlug es mir den Lenker im Bauch, beim zweiten landete ich auf der Schulter.»

Besser machte es Dungey, der den zweitplatzierten Musquin zwar einholte, aber keine riskante Attacke auf seinen Teamkollegen mehr startete. Auch Herlings robbte sich noch auf Rang 5 vor. Damit setzten sich die KTM-Piloten mit einem Total von 23 Punkten vorentscheidend von Husqvarna (63 Punkte) und Honda (64) ab.

Alles klar im 3. Lauf

Jetzt fehlte den Österreichern zur vollständigen Dominanz nur noch ein Laufsieg. Diesen sicherten Herlings, Dungey und

Musquin gleich mit einem blitzsauberen 1-2-3-Erfolg im 3. Lauf. Gajser fuhr nach seinen schmerzhaften Stürzen vorsichtiger, Febvre stürzte in der Startrunde und kam trotz viel Einsatz nur noch auf Platz 7.

Zach Osborne, in den ersten beiden Läufen überraschend stark mit der Husqvarna, stürzte ebenfalls nach dem Start und musste sein Handgelenk untersuchen lassen.

250er gegen 450er chancenlos

Sieben der 23 Teilnehmer traten mit einer 250er an, sie hatten keine Chance in der Gesamtwertung gegen die 450er. Jeremy Seewer erklärte: «Vor allem in den kniffligen Sandsektionen waren wir eine leichte Beute für die Großen.»

Der Schweizer und MX2-Vizeweltmeister hatte im ersten Lauf Pech beim Start: «Prado stand plötzlich quer vor mir. Ich bin voll in ihn reingedonnert,



MXGP-Weltmeister Tim Gajser glänzte mit einem Sieg im ersten Lauf, stürzte dann aber zweimal



Jeremy Seewer: Der beste MX2-Pilot räumte 10 000 Euro ab

und von hinten rammte mich deshalb Covington.»

Brent Van Doninck sicherte sich zwar den MX2-Klassensieg im ersten Rennen, aber die beiden anderen Läufe entschied Seewer deutlich für sich. «Ich blieb meiner 250er treu, weil ich nie mit einer 450er trainiere. Umso schöner war, als ich vor dem letzten Lauf von meinem Mechaniker erfuhr, dass es auch für uns MX2-Piloten eine Siegpremie gab. Die 10000 Euro sind kein schlechter Lohn!»

Viel zu wenig Zuschauer

Sportlich war der erste MX-SX-Mix in einem Stadion ein Erfolg, aber leider fehlte es an Publikum. Nur 5000 Zuschauer (Eintrittskarten ab 50 Euro), gingen in der 63200 Plätze fassenden Arena des FC Schalke 04 fast verloren.

Knapp zwei Wochen nach dem Nationencross in Maggiora/I hatten offenbar viele Offroad-Fans kein Geld mehr für die vierstündige Show. Auch der erhoffte Nebeneffekt der Internet auf dem knapp 100

Kilometer entfernten Kölner Messegelände brachte kaum Zustrom.

Roczen und Nagl fehlten

Trotz einer äußerst attraktiven Starterliste mit allen drei Weltmeistern fehlten die beiden nationalen Superstars Ken Roczen (Vorbereitung für Las Vegas, wo ein sehr hohes Preisgeld ausgeschrieben ist) und Max Nagl (verletzt).

Dennoch ein Erfolg?

Trotz des miserablen Kartenverkaufs sprach Youthstream-Präsident Giuseppe Luongo schon am Vormittag von einem Erfolg: «Alle Werbeflächen sind längst ausverkauft, und wir haben am Abend eine potenziellen Live-TV-Präsenz von 70 Millionen in Europa, Asien und via CBS in den USA.»

Ob diese großzügigen Geldgeber vom sportlich sicherlich attraktiven Angebot begeistert genug sind, um eine Wiederholung im kommenden Jahr zu finanzieren, ist dann wieder eine andere Frage... ♦

SMX MOTOCROSS RIDERS CUP / Resultate

Gelsenkirchen (D): 8. Oktober 2016

1. Lauf: (23 Fahrer gestartet, 23 gewertet) 1. Tim Gajser (SLO), Honda; 2. Ryan Dungey (USA), KTM; 3. Zach Osborne (USA), Husqvarna; 4. Roman Febvre (F), Yamaha; 5. Jeffrey Herlings (NL), KTM; 6. Marvin Musquin (F), KTM; 7. Gautier Paulin (F), Honda; 8. Jordi Tixier (F), Kawasaki; 9. Tommy Searle (GB), Kawasaki; 10. Christophe Charlier (F), Husqvarna; 11. Jake Weimer (USA), Suzuki; 12. Arminas Jasikonis (LIT), Suzuki; 13. Brent van Doninck (B), Yamaha; 14. Thomas Covington (GB), Husqvarna; 15. Michele Cervellini (I), Honda; 16. Jorge Prado Garcia (E), KTM; 17. Jeremy Seewer (CH), Suzuki; 18. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki; 19. Yannis Irsuti (F), Yamaha; 20. Vsevolod Brylyakov (RUS), Kawasaki; 21. Evgeny Bobryshev (RUS), Honda; 22. Dennis Ullrich (D), KTM; 23. Thomas Kjer Olson (DK), Husqvarna
2. Lauf: (23 Fahrer gestartet, 22 gewertet) 1. Febvre; 2. Musquin; 3. Dungey; 4. Tixier; 5. Herlings; 6. Osborne; 7. Bobryshev; 8. Searle; 9. Paulin; 10. Charlier; 11. Seewer; 12. Weimer; 13. Jasikonis; 14. Cervellini; 15. Prado Garcia; 16. Van Doninck; 17. Brylyakov; 18. Neugebauer; 19. Gajser; 20. Covington; 21. Irsuti; 22. Ullrich
3. Lauf: (21 Fahrer gestartet, 21 gewertet) 1. Herlings; 2. Dungey; 3. Musquin; 4. Tixier; 5. Gajser; 6. Paulin; 7. Febvre; 8. Bobryshev; 9. Weimer; 10. Charlier; 11. Searle; 12. Seewer; 13. Ullrich; 14. Neugebauer; 15. Jasikonis; 16. Cervellini; 17. Van Doninck; 18. Covington; 19. Irsuti; 20. Prado Garcia; 21. Brylyakov
- Team-Gesamtwertung (6 Teams am Start, 6 Teams gewertet): 1. KTM (Herlings, Dungey, Musquin), 18 Punkte; 2. Honda (Gajser, Paulin, Bobryshev), 43; 3. Kawasaki (Tixier, Searle, Brylyakov), 61; 4. Husqvarna (Osborne, Charlier, Covington), 71; 5. Yamaha (Febvre, Van Doninck, Irsuti), 77; 6. Suzuki (Weimer, Seewer, Jasikonis), 80
- Fahrerwertung: 1. Dungey, 7 Punkte; 2. Herlings 11; 3. Musquin 11; 4. Febvre 12; 5. Tixier 16; 6. Paulin 22; 7. Gajser 25; 8. Searle 28; 9. Charlier 30; 10. Weimer 32; 11. Bobryshev 36; 12. Seewer 40 (1. MX2); 13. Jasikonis 40; 14. Cervellini 45; 15. Van Doninck 46 (2. MX2); 16. Neugebauer 50; 17. Prado Garcia (51 (3. MX2)); 18. Covington 52 (4. MX2); 19. Ullrich 57

Internet: www.mxgp.com

NACHRICHTEN

Everts baut auf Seewer für 2017/18

Motocross-WM Die Karriere von Jeremy Seewer, mit 22 Jahren schon erfolgreichster deutschsprachiger Motocrosser der Schweiz, geht weiter. Der Bülacher gilt nächstes Jahr als WM-Titelfavorit in seinem letzten Jahr in der MX2-WM, und sein Einstieg 2018 in die MXGP-Klasse ist schon gesichert. Der MX2-Vizeweltmeister hat einen Zweijahresvertrag für 2018/19 mit dem Suzuki-World-MXGP-Team unter der Leitung von Stefan Everts: «Ich will unseren gemeinsamen Erfolg weiterführen.» Rekordmeister Everts: «Es ist eine Freude, mit Jeremy zu arbeiten. Wir haben die gleichen Ziele und eine gemeinsame Einstellung. Er ist ein wichtiger Baustein in Suzukis Zukunftsvision.»



«Auf Schalke» wurde von den Akteuren toller Sport gezeit



Leider hielt sich der Zuschaueraufmarsch in sehr engen Grenzen



2 Jahre Suzuki: Jeremy Seewer

Thomas Chareyre gewinnt Superbiker

Supermoto Supermoto-Weltmeister Thomas Chareyre gewann den Finallauf bei der 30. Auflage des prestigeträchtigen «Superbikers» in Mettet. Der neue Vizeweltmeister und Chareyres Markenkollege auf TM, Marc Reiner Schmidt, wurde auch in Belgien Zweiter. Dritter wurde Lukas Höllbacher (Husqvarna). Die Klasse «Starbiker» gewann Rodrig Thain vor Xavier Simeon.

Eisspeedway-WM bis April 2017

Eisspeedway Die GP-Endrunde 2017 geht bis in den April. Heerenveen, niederländischer Ersatzveranstalter für Assen, fährt GP 9+10 am 1./2.04.2017. Vorher: Qualifikationen am 07.01. in Ylitornio (FIN) und 14.01. in Strömsund (S), GP-Rennen am 4./5.02. in Togliatti (RUS), am 11./12.02. in Shadrinsk (RUS), 18./19.02. in Almaty (KAZ) und 4./5.03. in Berlin. Team-WM am 11./12.03. in Inzell (D). ♦ AH/TS

Freestyle-Motocross-WM Köln

Hoch, höher, am höchsten

Beim «Highest Air» kam echtes X-Games-Feeling auf. Die mehrfachen Medaillengewinner der Extremsport-Spiele, Massimo Bianconcini und Libor Podmol, schraubten sich Meter um Meter nach oben. Mehr als zehn Meter hoch sprang der Italiener, was der Tscheche nicht ganz schaffte. Damit revanchierte sich Bianconcini für die Niederlage gegen Podmol bei den letzten X-Games.

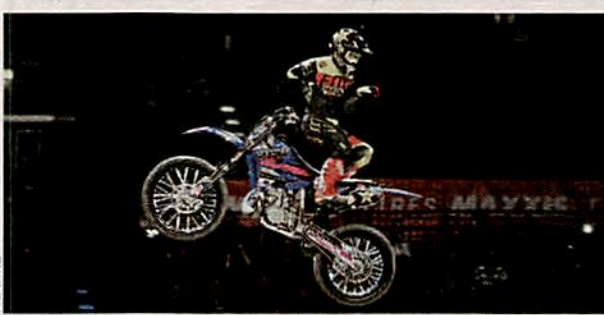
Podmol besiegt Adelsberg

Im Finale peitschten die 11000 begeisterten Zuschauer die Fahrer zu Höchstleistungen. Leonard Fini verpasste die Sensation, als er trotz California Roll als Vierter das Podest knapp verfehlte. Auch Brice Izzo fiel nach einem soliden Endrundenlauf noch auf den fünften Platz zurück.

Angestachelt von einer starken Leistung in der Qualifikation sprang Rob Adelsberg. Er holte alle seine Tricks hervor, fuhr einen blitzsauberen Lauf und verdrängte damit Publikumsliebbling Petr Pilat auf Platz 3.

Nur Podmol konnte den Australier Adelsberg noch abfangen. Mit dem Surfer Tsunami Flip und der California Roll griff er an. Doch als er nach der Clicker Egg Roll stürzte, schien Sieg unmöglich. Der Tscheche setzte jedoch als letzten Sprung den extrem schwierigen «Volt». Diese Energieleistung honorierten die Judges und krönten Podmol zum Sieger von Köln.

In der Gesamtwertung der WM führen trotz ihrer verletzungsbedingten Pause weiterhin Maikel Meleró (120 Punkte) und Remi Bizouard (100 Punkte). ♦ ML



Libor Podmol bezwang im Finale Rob Adelsberg und Petr Pilat

FREESTYLE-MOTOCROSS-WM / Resultate

Köln (D): 8. Oktober 2016, 7. WM-Contest

- Qualifikation: 1. Libor Podmol (CZ), Yamaha, 341 Punkte; 2. Leonardo Fini (I), KTM, 314; 3. Petr Pilat (CZ), KTM, 310; 4. Brice Izzo (F), Yamaha, 308; 5. Davide Rossi (I), Kawasaki, 276; 6. Rob Adelsberg (AUS), Yamaha, 270; 7. David Rinaldo (F), Yamaha, 248; 8. Hannes Ackermann (D), KTM, 241; 9. Marc Pinyol (E), Kawasaki, 214
- Finale: 1. Podmol 385; 2. Adelsberg 366; 3. Pilat 348; 4. Fini 335; 5. Izzo 334; 6. Rossi 331

Nächster Lauf: 15. Oktober, Riga (LV)

Oilibya-Rallye Marokko

Mit Platz 3 Weltmeister

Von ROBERT PAIRAN

Dem Chilenen Pablo Quintanilla reichte ein dritter Platz, um sich beim Finale der Rallye-WM in Marokko erstmals den Titel zu holen. Sieger Toby Price unterstrich aber erneut seine Favoritenrolle.

1885 Kilometer waren in fünf Tagen in der Wüste zurückzulegen. Gleich am ersten Tag legte KTM-Fahrer Price den Grundstein zu seinem Erfolg. Mit seinem Sieg am zweiten

Tag konnte Ex-Weltmeister Paulo Gonçalves kurz die Führung übernehmen, schied in der Marathon-Etappe aber mit technischen Problemen aus. Danach kämpften nur noch Price und sein Teamkollege Sunderland um die Führung in der Gesamtwertung. Mit dem Sieg am letzten Tag konnte Price auch die Rallye gewinnen.

Comeback von Walkner

Zuvor hatte er auf der Sonderprüfung des vierten Tages sogar noch dem verletzten Kevin Benavides geholfen, wofür er

dank GPS-Überwachung eine Zeitgutschrift erhalten hatte.

Nach seinem Sieg in der Atacama-Rallye war Quintanilla mit elf Punkten Vorsprung auf KTM-Fahrer Sam Sunderland nach Marokko gekommen. Der Chilene musste nicht alles riskieren, um den Titel zu holen. Am Dienstag fuhr er noch an die Spitzengruppe heran, taktierte sich dann aber auf Platz 3 zum Titel: «Für mich ist einfach ein Traum wahr geworden. Wir haben so viel Leidenschaft und harte Arbeit reingesteckt.» Für Husqvarna ist es der erste Ral-

lye-WM-Titel. Einen starken Start hatte das Honda-Team hingelegt: Mit Tagessiegen von Paulo Gonçalves an Tag 2 und Kevin Benavides auf der Marathon-Etappe trumpfte das Team zunächst auf. Technische Probleme und heftige Stürze mit Verletzungen ließen das Team vorzeitig schrumpfen.

Erstmals seit seiner Verletzung bei der «Dakar» war Titelverteidiger Matthias Walkner am Start. Der Österreicher konnte auf KTM sogar eine Etappe gewinnen. Am Ende wurde er Siebenter. ♦



Allein in der Wüste: Platz 3 reichte Quintanilla zum Titel

CROSS COUNTRY RALLY OILIBYA / Resultate

Marokko: 1.-7. Oktober; 5. WM-Lauf; 5 Etappen.

Gesamt (77 Fahrer gestartet, 68 im Ziel): 1. Toby Price (AUS/KTM), in 13:06,35 h; 2. Sam Sunderland (GB/KTM), +7,44 sec; 3. Pablo Quintanilla (CHL/Husqvarna), +9,18 sec; 4. Hélder Rodrigues (P/Yamaha); 5. Xavier de Soultrait (F/Yamaha); 6. Adrien van Beveren (F/Yamaha); 7. Matthias Walkner (A/KTM); 8. Juan Pedrero Garcia (E/Sherco); 9. Pierre Alexandre Renet (F/Husqvarna); 10. Rodney Fagotter (AUS/Yamaha); 11. Adrien Metge (F/Sherco); 12. Ondrej Klymciw (CZ/Husqvarna); 13. Lorenzo Santolino Sanchez (E/Sherco); 14. Ivan Ramirez (MEX/KTM); 15. Joaquim Rodrigues (P/Hero).

WM-Endstand nach 5 Rallies: 1. Quintanilla, 93 Punkte; 2. Sunderland 86; 3. Price 82; 4. Rodrigues 48; 5. Renet 46; 6. José Cornejo (CHI), 40; 7. Pedrero Garcia 38; 8. De Soultrait 35

Internet: www.fim-live.com

Speedway Wittstock

Nachtsieger Madsen

Das «Race of the Night», wohl das größte offene Speedway-Rennen in Deutschland, gewann der Däne Leon Madsen.

Das Rennen stand wegen Regens fast schon auf der Kippe. Dann blieb es trocken, und nach ausgiebigem Bahndienst gingen 30 Fahrer in fünf Gruppen an den Start. Kenneth Bjerre fuhr gleich neuen Bahnrekord und GP-Fahrer Matej Zagar setzte in Heat 2 einen weiteren dazu. Nach den 20 Vorläufen konnte sich Martin Smolinski als bester Deutscher für das Halbfinale zusammen mit Matthias Kröger, der sein drittleztes Rennen fuhr, qualifizieren, während Schultz, Wölbner, Busch, Huckenbeck und Mauer nicht weiterkamen.

Kroner stürzte spektakulär und holte sich reichlich Prellungen. Er musste daraufhin seinen Start beim Speedway Team Cup am nächsten Tag in Herxheim absagen. Das erste Halbfinale gewann Leon Madsen vor Rune Holta und Kenneth Bjerre. Semifinale 2 sah Vaclav Milik als Sieger. Das kleine Finale gewann dann der Kroatie Jurica Pavlic vor Martin Smolinski, Max Fricke und Matten Kröger.

Der erste Start des Finals um 23.15 Uhr sah Dudek im Band, der damit Sechster wurde. Im Rerun stürzte der Norweger Rune Holta schwer und musste auf der Bahn behandelt werden. Im dritten Anlauf um 23.40 Uhr gewann dann der Däne Leon Madsen den zweiten Start vor Vaclav Milik, Matej Zagar und Kenneth Bjerre. ♦ WR

SPEEDWAY / Resultate

Wittstock (D): 8. Oktober 2016, Bahnlänge: 400 m, Wetter: bewölkt, 10 Grad.
Großes Finale: 1. Leon Madsen (DK); 2. Vaclav Milik (CZ); 3. Matej Zagar (SLO); 4. Kenneth Bjerre (DK); 5. Rune Holta (N); 6. Patryk Dudek (PL)
Kleines Finale: 7. Jurica Pavlic (HR); 8. Martin Smolinski (D); 9. Max Fricke (AUS); 10. Matthias Kröger (D); 11. Mark Helmhout (NL); 12. Artem Laguta (RUS)
Hoffnungslauf: 1. Holta; 2. Fricke; 3. Martin Vaculik (SK); 4. Steven Mauer (D); 5. Lukasz Piszczek (PL).

Internet: www.speedwayteam-wittstock.de

Speedway Team Cup - Herxheim

Sieg trotz Fausthieb

Im vorletzten Lauf der Saison sicherte sich Herxheim den Heimsieg und damit seinen dritten Meistertitel in der Zweiten Speedway-Bundesliga.

Da Olching die Saison bereits abgeschlossen hatte, benötigten die «Herxheim Drifters» beim achten und letzten Rennen auf eigener Bahn einen Heimsieg und mindestens 35 Punkte, um die Bayern in der Tabelle zu überholen. Doch Berghaupten erwies sich bis zum Rennende als unangenehmer und schwer zu schlagender Gegner. Nach neun Läufen führten die «Black Forest Eagles». Herxheims Er-

folg wackelte ein weiteres Mal, als Daniel Spiller in der Startkurve von Heat 15 Erik Riss von der Bahn räumte und der Langbahn-Weltmeister sich mit einem Faustschlag gegen den Briten dafür «bedankte». «Er ist bolzengerade in mich reingefahren. Das war nicht fair, und ich lasse mir so etwas nicht gefallen», erklärte Riss. Der Referee disqualifizierte überraschenderweise beide Fahrer.

In Lauf 18 sorgte Lukas Fienhage mit einem Laufsieg für die Entscheidung und den dritten Titel für Herxheim. Berghaupten verbesserte sich mit Platz 2 vor Meißen auf Tabellenplatz 4. ♦ TS

SPEEDWAY TEAM CUP / Resultate

Herxheim (D): 9. Oktober, 8. Lauf; Bahnlänge: 330 m, Wetter: sonnig, 12 Grad.
1. Herxheim 41 Punkte: Erik Riss 12, Mark Riss 13, Lukas Fienhage 13, Celina Liebmann 3;
2. Black Forest Eagles Berghaupten 34 Punkte: Max Dilger 11, Daniel Spiller 9, Ethan Spiller 5, Ben Ernst 9; 3. MC Meißen 22 Punkte: Ronny Weis 5, Richard Geyer 4, Dennis Helfer 5, Leon Maier 8; 4. Brokstedt Young Vikings 16 Punkte: Matthias Kröger 9, Sascha Stumpe 0, Buddy Prijs 3, Niels-Oliver Wessel 4
Endstand (nach 8 Läufen): 1. Herxheim 4 Rennen/162 Laufpunkte/11 Matchpunkte;
2. Olching 4/155/11; 3. Diedenbergen 4/119/7; 4. Berghaupten 4/124/6; 5. Wittstock I 4/103/5; 6. Wittstock II 3/61/4; 7. Güstrow 4/85/3; 8. MC Meißen 1/22/1; 9. Brokstedt 4/66/0. .

Internet: www.svg-veranstalter.de

NACHRICHTEN

Dreifaches deutsches Podium in Olching

Speedway Beim stark besetzten Speedwayrennen um das «Goldene Band» in Olching wurde das Podest von Martin Smolinski, Kai Huckenbeck und Michael Härtel nur von deutschen Fahrern besetzt. Lokalmatador Smolinski gewann alle Vorläufe und ging als Punktbester in das Finale der sechs punktbesten Fahrer. Im Endlauf wurden doppelte Punkte vergeben und Smolinski führte von Startplatz Rot drei Runden, bevor ihn der ganz aussen gestartete Härtel passieren konnte. Huckenbeck wurde Dritter vor dem Polen Balinski, Jurica Pavlic (HR) und Artur Czaja (PL). Da die Vorlaufpunkte mitzählten, wurde dennoch Smolinski Tagessieger mit 20 Punkten vor Huckenbeck (17) und dem 18-jährigen Härtel (16). Rene Deddens (9.) fuhr stark, stürzte aber im 1. Lauf.



Finale: Härtel vor Smolinski

WM-Aus 2016 für Jason Doyle

Speedway-WM Die beim Sturz in Torun (PL) zugezogenen Verletzungen des bis dahin WM-Führenden Jason Doyle sind schlimmer als gedacht: ausgekugelte Schulter, Lungenriss und Ellenbogen-Verletzungen. Die Reise des Aussies zum GP-Finale am 22.10. in Melbourne ist ausgeschlossen. Damit hat Greg Hancock (19 Punkte Vorsprung auf Tai Woffinden) den WM-Titel so gut wie sicher. Woffinden braucht neun Punkte, um Vizeweltmeister zu werden.

Erik Riss auch 2017 in der Langbahn-WM

Langbahn Langbahn-Weltmeister Erik Riss wird trotz seines Speedway-Engagements in Grossbritannien auch in der nächsten Saison seinen Startplatz in der Langbahn-WM einnehmen. Er ist der einzige qualifizierte deutsche Fahrer. ♦ TS

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

Bentley

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

BMW

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

bmw-jw-marhoffer.de



430d xDrive Coupé Mod. Sport VK 42.900,- EZ 11/2015, 25000 km, saphir-schwarz, UPE 64.370,- €. jw-marhoffer GmbH, Hohenaspden 2, 69231 Rauenberg, Tel. 06222/9398200 H

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35384

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

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

bmw-jw-marhoffer.de



X5 xDrive40d, VK 64.900,- €, EZ 02/2016, 24000 km, sparkling brown, UPE 93.639,- €. jw-marhoffer GmbH, Hohenaspden 2, 69231 Rauenberg, Tel. 06222/9398200 H

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35377

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

bmw-jw-marhoffer.de



X5 xDrive40d VK 64.900,- €, EZ 02/2016, 25000 km, alpinweiss, UPE 94.009,- €. jw-marhoffer GmbH, Hohenaspden 2, 69231 Rauenberg, Tel. 06222/9398200 H

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35379

bmw-jw-marhoffer.de



M550d xDrive Tour. M-Sport, VK 62.900,-, EZ 11/2015, 25000 km, carbon-schwarz, UPE 107.519,- €. jw-marhoffer GmbH, Hohenaspden 2, 69231 Rauenberg, Tel. 06222/9398200 H

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35375

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Cobra

Größte Cobra-Ausstellung Deutschl. Tel. 02947/6111, www.cobra-classics.de H

Jaguar

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

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

Jeep

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

Land Rover

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H



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

Mercedes



CLK 63, neuw., orig. Zust., nur 58000 km, EZ 2007, dunkelblau-met., Leder schw., Vollausst. inkl. Abstandsregeltempomat, KEYLESS GO, nur 41.500,- €. 0170/6823950

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35304

VANSPO RTS.DE
BY HARTMANN-TUNING



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

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35343

VANSPO RTS.DE
BY HARTMANN-TUNING



Vans- sportlich- einzigartig "VAN-SPORTS Camper Vito 119 HARTMANN VP Spirit" - Hubdach u. Klappbett mit je 2 Schlafplätzen, Küchenblock, jederzeit herausnehmbar EZ 09/2015, ca. 11000 km, Aerodynamikpaket VP Spirit (Front-, Seiten-, u. Heck), Sportfedersatz, Alu-Radsatz NAVIK1 mit 245/45 R20, Sportauspuff mit V8 Sound, Leistungssteigerung, Leder u. weitere Interieur-Pakete, VOLLAUSSTATTUNG! Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A. 79.900,- € (MwSt. awb.) VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: autormarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35344

CLS AMG S4 M. -45%, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 27000 km, NP: 160.000,-, VB 89.000,-. T. 0171/3491847

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

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 2550

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Rennttransporter



Bischoff und Scheck Rennsportaufleger, Bj. 2014, im Bestzustand, zu verkaufen. Preis 267.750,- €, MwSt. awb. Infos: Jürgen Alzen Motorsport, Tel. 02741/972397, E-Mail: j.alzen@t-online.de H



Rennttransporter, Alu oder Plane, 100 km/h, Sondermaße + v. Extras mögl. Tel. 06571/955558, www.anhaenger-handel.de H



MAN LKW, 2006 mit Lbw, 2. Ebene & Moeteifindt Anhänger, 2013, Bestzustand, & Stegmaierzelt, Preis 189.210,- Euro, MwSt. awb. Email: j.alzen@t-online.de H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH

VW

Tuning - "Made in Germany" seit 1984 www.bb-automobiltechnik.de H

Geschäftsverbindungen

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

Modellautos

www.werst.de - Modellautos in riesiger Auswahl zu günstigen Preisen. Modellauto Werst, Schillerstr. 3, 67071 Ludwigshafen. Tel. 0621-682474, Fax -684615 H

Stellenangebote



Ein Spurwechsel genügt, um Bewegung in Ihre Karriere zu bringen.

Der ADAC ist der größte Automobilclub Europas. Und ein Arbeitgeber, der mit ca. 5.800 Mitarbeitern in über 100 Berufsbildern für Vielseitigkeit und Entwicklungsmöglichkeiten steht. Wir setzen weiter auf engagierte Mitarbeiter, die Ihr Knowhow und Ihre Erfahrung mit Verantwortung umsetzen.

Assistenz ADAC Sportpräsident & Leiter Motorsport und Klassik (m/w)

München · Kennziffer 2778 · Vollzeit · unbefristet

Ihre Herausforderungen

Sie unterstützen den ADAC Sportpräsidenten und den Leiter Motorsport und Klassik innerhalb der ADAC Strukturen und gegenüber externen Geschäftspartnern. Sie übernehmen die Vor- und Nachbereitung von Gremiensitzungen und Protokollführung für alle anfallenden Motorsport- und Klassik-Ausschüsse und -Kommissionen sowie interne Ressort-Besprechungen. Die Organisation von Dienstreisen für das In- und Ausland wird von Ihnen genauso kompetent ausgeführt, wie die Terminkoordination und Führung von Korrespondenz. Die Aufbereitung und eigenständige Erstellung von Entscheidungsvorlagen und Präsentationen gehört ebenso zu Ihren Aufgaben, wie die Mitarbeit an Projekten. Sie führen die Abwicklung der Vorlagenorganisation für ADAC Gremien wie z. B. Präsidium aus und übernehmen Sonderaufgaben, z. B. Veranstaltungskoordination für das Ehrenamt, Ansprechpartner für nationale/internationale Verbände.

Interessiert?

Näheres zu dieser Position sowie das dazugehörige Onlinebewerbungsformular finden Sie auf unserer Karriereseite.

ADAC e.V.

Personalmanagement | Daniela Kabs
Hansastraße 19 | 80686 München

Der ADAC bewegt Karrieren.

Bewerben Sie sich jetzt: adac.de/karriere



Veranstaltungen

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

Verschiedenes

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

LOGO in Garn
Aufnäher, Direktbestückung, ab 1 Stck., Lieferrn von Team-Bekleidung, Hemden, Caps, Overall usw. Tel. 05021/62198, www.logo-in-garn.de H

Versicherungen



RENNSPORT clickvers.de
VERSICHERUNGEN
CLICKversichert ins Ziel!

Versicherungen für den Motorsport sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

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

Motorradmarkt

Zubehör



IM RÜCKSPIEGEL

1996 1986
1976 1966

Die Oktober-Highlights

... vor 20 Jahren



1996: Waldmann (#28) verlor den Titelkampf gegen Max Biaggi

Motorrad-WM Beim 250-ccm-GP von Brasilien in Jacarepaguá bei Rio de Janeiro, dem vorletzten Lauf der Saison, lehrte Ralf Waldmann mit der HB-Honda Aprilia-Star Max Biaggi das Fürchten. Auf der extrem holprigen Strecke und bei einem von einer absolut untauglichen Organisationstruppe durchgeführten GP belegte Waldi hinter dem Franzosen Olivier Jacque Rang 2, direkt vor seinem HB-Honda-Teamkollegen Jürgen Fuchs. Letzterem wurde von Teamchef Dieter Stappert von der Box aus eine «P3»-Tafel gezeigt, brav winkte der auf Platz 2 liegende Bayer in der letzten Runde Waldmann durch. Waldi bedankte sich höflich bei Fuchs. Biaggi hingegen geriet beim Angriff auf den führenden Jacque auf eine Bodenwelle und wurde ausgehebelt. Biaggi stürzte und musste sich eine Platzwunde am Kinn mit vier Stichen nähen lassen. Damit lautete der WM-Stand vor

dem alles entscheidenden Finale in Eastern Creek (Australien): Biaggi 249 Punkte, Waldmann 248 Punkte! Auf Platz 15 landete der heutige weltweit bekannte Schweizer Konstrukteur Eskil Suter (Aprilia). In der 500er-Klasse stand Mick Doohan längst als Weltmeister fest, er siegte in Rio zum achten Mal in dieser Saison, neben ihm standen Alex Crivillé und Norifumi Abe (J, Yamaha) auf dem Podest. Bei den 125ern siegte Haruchika Aoki (Honda) überlegen und lag vor dem Finale beruhigende 23 Punkte vor seinem Landsmann Masaki Tokudome (Aprilia). Aoki gab sich in Australien keine Blöße, wurde hinter Garry McCoy (AUS, Aprilia) Zweiter und sicherte sich den Titel. Der Showdown zwischen Biaggi und Waldmann hatte es in sich: Biaggi führte zwar das gesamte Rennen, aber Waldi ließ sich nicht abhängen, übernahm sogar bei Rennmitte für zwei Runden die

Führung und ließ auch danach nie locker. Erst in den letzten Runden gelang es dem Römer, den Deutschen 1,7 Sekunden zu distanzieren und seinen dritten von insgesamt vier 250-ccm-Titeln zu sichern. Der Drittplatzierte Olivier Jacque lag bereits mehr als 18 Sekunden zurück. In der Königsklasse räumte Alex Crivillé seinen Markenkollegen und Weltmeister Doohan ab, beide schoben sich gegenseitig die Schuld zu. Immerhin kamen sie auf den Rängen 6 und 8 ins Ziel. Sieger: Loris Capirossi (Yamaha) vor Tadayuki Okada und Carlos Checa (beide Honda).

Motocross-WM Stefan Everts behält seinen 250er-WM-Titel 1996. Das FIM-Appellationsgericht gab dem Belgier die aberkannten 40 Punkte vom Lauf in Foxhill zurück, bei dem er unzulässiges Benzin benutzt haben sollte. Der Test der FIM bei der Spiritprobe sei nicht regelkonform erfolgt.

... vor 40 Jahren



Barry Sheene: 1977 kein eigenes Team für die Titelverteidigung

Motorrad-WM Beim FIM-Kongress in Brügge wurde das während der Saison 1976 immer wieder aufkommende und von den FIM-Technikern jeweils kontrovers behandelte Thema der Slicks aufgegriffen und endgültig geklärt. Die Reifentechniker von Michelin, Dunlop und Goodyear konnten die FIM-Delegierten davon überzeugen, dass Slickreifen neben den Klassen 350, 500 und 750 ccm auch bei den 250ern und den Langstrecken-Rennmaschinen sicher, und somit erlaubt sein sollten. So müssen 1977 lediglich die Klassen 50 ccm und 125 ccm noch mit profilierten Reifen fahren.

Weltmeister Barry Sheene hat sich entschieden: Er bleibt beim britischen Heron-Suzuki-Team und wird kein eigenes Team für die Verteidigung seines WM-Titels gründen.

Die Genfer Marketing-Agentur hat im Auftrag der FIM eine Untersuchung über die Besucherzahlen von Motorradrennen

durchgeführt. So besuchten 1976 insgesamt 965000 Zuschauer die zwölf Grands Prix, was einen Schnitt von 80416 pro Straßen-WM-Lauf bedeutet. Bei der Formel 750 waren die Zuschauerzahlen kaum schlechter, 910000 kamen zu den 15 Rennen (Schnitt 60666). Zu den fünf Langstrecken-EM-Läufen kamen insgesamt 166000 Zuschauer, davon aber allein 110000 zum Bol d'Or. Bei der Motocross-WM waren es insgesamt 632000 Zuschauer, was bei den insgesamt 26 Rennen der 250er und der 500er-Klasse einen Schnitt von 24307 macht.

Straßensport Beim Flugplatzrennen in Innsbruck ging die österreichische Straßenmeisterschaft zu Ende. Harald Bartol schlug bei den 250ern Edi Stöllinger und fing diesen so auch noch in der Meisterschaftstabelle ab. Zusammen mit seinem vorzeitigen Titel bei den 125ern hat Bartol die Anzahl seiner ÖM-Titel nun auf die Rekordmarke von 11 gehoben.

Enduro In Zeltweg in der Steiermark landete das deutsche Team, sprich die Mannschaft der BRD, bei den Six Days einen Prestigesieg über die innerdeutsche Konkurrenz aus der DDR. Das reine Zündapp-Team mit Edi Hau, Erwin Schmider, Rolf Witthöft und Jürgen Grisse verteidigte den Trophy-Titel aus 1975 erfolgreich vor der CSSR und der DDR-Mannschaft.

Bahnsport In Pfarrkirchen gewann Lokalmatador Alois Wiesböck das Prestigeduell bei der Deutschen Langbahnmeisterschaft gegen Egon Müller. Der später tödlich verunglückte Josef Angermüller wurde Dritter; Hans Siegl und Gottfried Schwarze schieden durch einen schweren Sturz in der Anfangsphase verletzt aus.

Auf eigener Bahn verteidigte der MSC Krumbach den Bundesligatitel gegen das Team 70 Brokstedt und den AC Landslut. Im Meisterteam: Wassermann, Gilgenreiner, Poschenrieder und Lempenauer.

des Motorradsports

... vor 30 Jahren



Eddie Lawson holte 1986 nach 1984 den zweiten 500er-WM-Titel



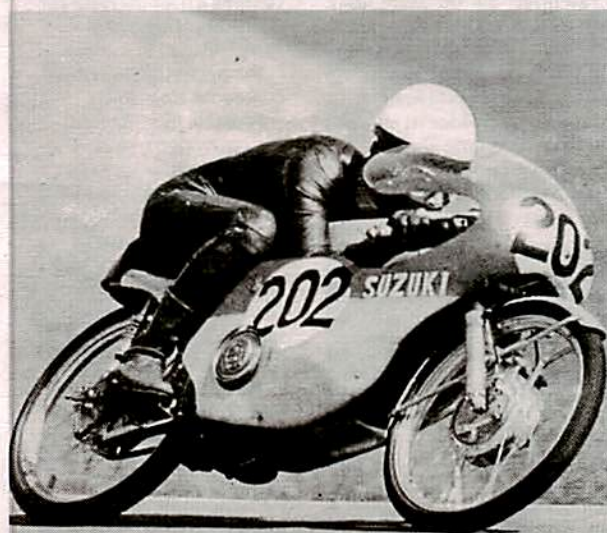
Jorge «Aspar» Martínez: 80-ccm-Champion auf Derbi

Motorrad-WM 1986 dauerte die Motorrad-WM nur gerade mal 3,5 Monate! Am 4. Mai wurde in Jarama gestartet, am 24. August war in Misano bereits Ende Feuer. Nur elf Grands Prix wurden gefahren, aktuell sind es 18 Events. Die Stationen hießen Jarama/E, Monza/I, Nürburgring/D, Salzburgring/A, Rijeka (Ex-Jugoslawien, Assen/NL, Spa-Francorchamps/B, Circuit Paul Ricard Le Castellet/F, Silverstone/GB, Anderstorp/S und Misano/I. Es fanden keine GP in Übersee und Asien statt, und außer Italien (Monza, Misano) trug kein Land mehr als einen GP aus - heute finden auf spanischem Boden gleich vier WM-Läufe statt (Jerez, Barcelona, Aragón, Valencia)! Dafür gab es fünf Klassen mit Weltmeisterschaftsstatus: In der 500-ccm-Königsklasse sicherte sich Eddie Lawson (USA, Yamaha) den Titel vor Wayne Gardner (AUS, Honda) und Randy Mamola

(USA, Yamaha). Der Deutsche Gustl Reiner (Honda) belegte Rang 14, der Schweizer Wolfgang von Muralt (Suzuki) Rang 22, punktgleich mit einem gewissen Kevin Schwantz auf einer Heron-Suzuki. Bei den 250ern hieß der Champion Carlos Lavado (VEN, Yamaha). Toni Mang (Honda) wurde 4., Martin Wimmer (Yamaha) 6. vor Jacques Cornu (CH, Honda). Reinhold Roth (Honda) belegte Platz 16, Manfred Herweh (Aprilia-Rotax) Rang 19. Bei den 125-ern feierten der Italiener Luca Cadalora und Garelli den Titel, Gustl Auinger (A, MBA) wurde Vierter, Bruno Kneubühler (CH, LCR-MBA) holte Rang 6. Thierry Feuz (CH), Adi Stadler, Alfred Waibel und Mike Leitner (A) belegten die Ränge 12, 17, 18 und 21 (alle MBA). Bei den 80ern hieß der Champion Jorge Martínez (E, Derbi), Stefan Dörflinger (CH, Krauser) wurde Dritter. Rang 5 belegte Ger-

hard Waibel (Real-Krauser), die beiden Österreicher Josef Fischer und Gert Kafka (beide Krauser) die Ränge 9 und 10. Bei den Seitenwagen räumten die Holländer Streuer/Schnieders (LCR-Yamaha) den Titel ab. Beste Deutschsprachige waren Markus und Urs Egloff (LCR-Yamaha) auf Rang 4, Alfred und Martin Zurbrügg (LCR-Yamaha) wurden Fünfte, noch drei Plätze vor dem siebenfachen Weltmeister Rolf Biland/Kurt Waltisperg (LCR-Krauser). **Motocross** Im Olympia-Reitstadion von München gab es eine Premiere der besonderen Art: Stadion-Cross. Auf der Supercross-Piste hatten europäische Stars wie Georges Jobé oder Heinz Kinigadner gegen die SX-erfahrenen Amerikaner jedoch keine Chance: Das Finale gewann an beiden Tagen Honda-USA-Leader Johnny O'Mara vor Jim Holley (Yamaha) und dem Franzosen Yves Gervaise.

... vor 50 Jahren



Hans-Georg Ansheidt: 50er-Weltmeister 1966

Motorrad-WM Das WM-Finale beim Großen Preis von Japan auf dem Fisco Speedway am Fuße des Fuji fand ohne der 500er-Klasse, aber auch ohne den Honda-Werkspiloten statt. Weil auch die 350er-WM entschieden war, reiste auch Giacomo Agostini nicht an, so wurden die Rennen zum unangefochtenen Beutezug der Yamaha- und Suzuki-Werksfahrer.

Bei den 350ern waren Phil Read und Bill Ivy mit ihren Vierzylinder-Yamahas eine Klasse für sich. Im Sekundenabstand liefen sie im Ziel ein und hatten den Dritten, Alberto Pagani, nach 25 Runden dreimal überrundet! Bei den 250ern dominierten ebenfalls die Vierzylinder-Yamaha, diesmal schlug Hiroshi Hasegawa Phil Read knapp. Dritter wurde Akiyasu Motohashi auf der Zweizylinder-Yamaha, das gesamte restliche Feld, angeführt von den beiden Bultaco von Jack Findlay und Tommy Robb,

wurde mindestens zweimal überrundet. Bei den 125ern gewann Bill Ivy vor den Suzuki-Werksfahrern Yoshimi Katayama und Mitsuo Itoh. Viel wurde von den neuen Kawasaki erwartet, doch Ernst Degner war bei den Tests gestürzt und hatte sich Kopfverletzungen zugezogen. Der 50er-Weltmeister von 1962 musste hiernach seine Rennfahrer-Laufbahn beenden. Beim Rennen blieben die dreh-schiebergesteuerten Zweitakt-Twins hinter den Erwartungen: Takeshi Araoka wurde Siebter, Dave Simmonds Achter und Chris Vincent Zehnter.

Die letzte WM-Titelentscheidung stand bei den 50ern an. Hans-Georg Ansheidt beendete das Rennen hinter seinem japanischen Teamkollegen Yoshimi Katayama und knapp vor Hugh Anderson, und damit war der 30-jährige Deutsche Weltmeister! Bei den 50ern waren die Bridgestone mit Spannung erwartet worden, doch sie waren den Suzuki nicht gewach-

sen, Tommy Robb und Jack Findlay wurden Fünfter und Sechster - aber mit zwei Runden Rückstand.

Straßensport Karl Hoppe gewann die Deutsche Meisterschaft bei den 350ern auf AJS, bei den 500ern auf Matchless. Bei den 250ern verteidigte Günter Beer auf Honda seinen Titel, Suzuki-Werkspilot Hans-Georg Ansheidt gewann die Titel bei den 50ern und den 125ern, und Georg Auerbacher/Wolfgang Kalauch (BMW) holten den Titel bei den Gespannen.

Geländesport Bei der 41. Internationalen Sechstagesfahrt im schwedischen Villingsberg wurde die Mannschaft der DDR zum vierten Mal in Folge Trophy-Sieger, diesmal mit Peter Uhlig, Hans Weber, Horst Lohr, Werner Salevsky, Karl-Heinz Wagner und Klaus Teuchert. Die Bundesdeutsche Mannschaft gewann die Silber-vase mit Norbert Gabler, Klaus Kämper, Dieter Kramer und Erwin Schmider.

Touring Car Racing (TCR)

Eine starke Zwischenbilanz

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Ende März 2015 feierte die TCR International Series und damit die TCR-Kategorie ihre Rennpremiere in Sepang. Am vorletzten Wochenende kehrte der Tross an die «Geburtsstätte» zurück. Für uns Grund genug, eine Zwischenbilanz nach ziemlich genau 18 Monaten TCR zu ziehen.

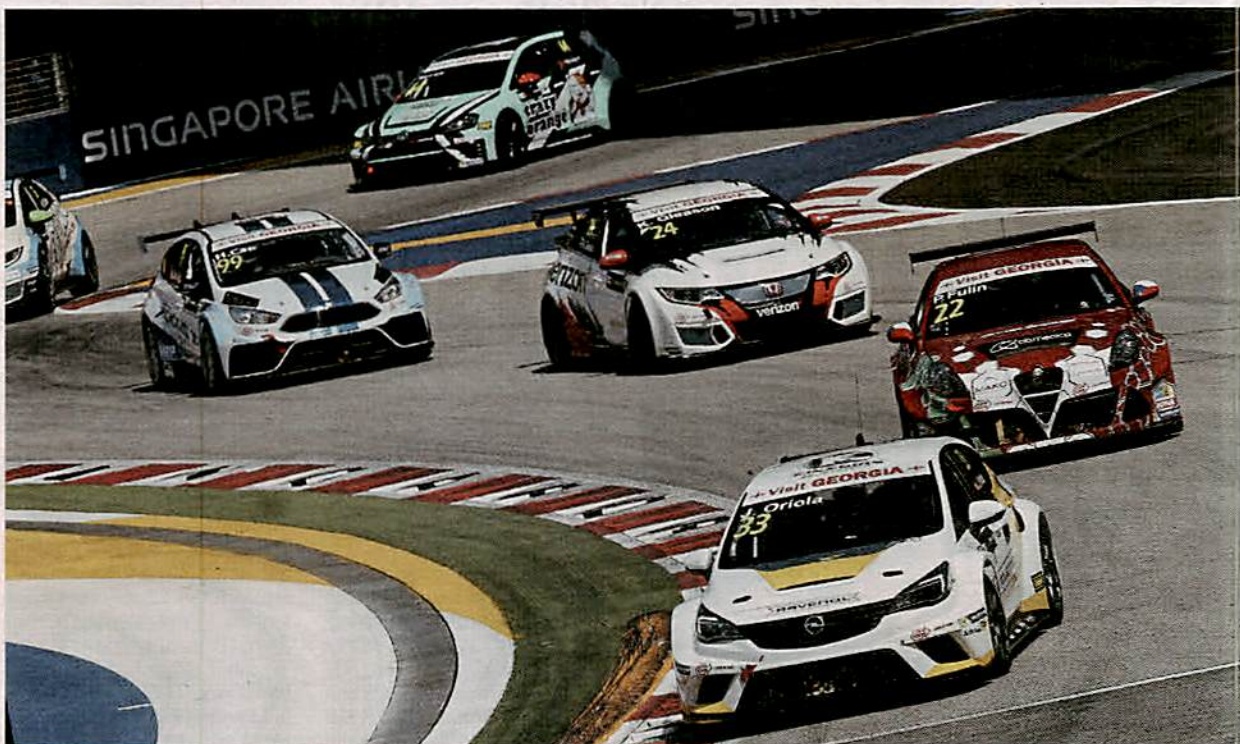
Als Mitte 2014 erstmals die Idee einer damals noch «TC3» genannten Tourenwagenklasse auf den Plan gerufen wurde, hatten viele nur ein müdes Lächeln für Initiator Marcello Lotti über. In Anlehnung an Stéphane Ratels GT3-Kategorie, die seit Lancierung im Jahr 2006 einen beispiellosen Siegeszug in der Sportwagenwelt feiert, wollte Lotti auch der Tourenwagenszene mit dem Fokus auf bezahlbaren Kundensport wieder neues Leben einhauchen.

Spätestens beim zweiten Hinsehen war aber klar: Die Idee des Italieners ist genial. Bald wurden die Teams und nationalen Sportbehörden aufmerksam. «Das klingt fast zu gut, um wahr zu sein», liegen dem Autor noch die Worte von Kurt Treml, Teammanager beim damals in der WTCC engagierten Engstler-Team, in den Ohren.

Einige Kollegen ließen sich damals gar zu der Aussage hinreißen, es sei die größte Revolution des Sports seit den Supertourenwagen. Und? Haben sie nun Recht behalten?

Schon zehn TCR-Championate

Die Rennpremiere, direkt als ultimative Feuerrunde im Formel-1-Umfeld, war ehrlich gesagt keine gute Werbung. Von den 17 gemeldeten Autos blieben am Renntag gerade einmal 14 übrig. Im zweiten Rennlauf sahen noch neun Piloten die Zielflagge. Aber wie sagt das Sprichwort? Aller Anfang ist schwer. Und seitdem haben sich Serie und Kategorie gemauert.



Gemischtes Feld in der TCR International Series in Singapur: Schon im zweiten Jahr der TCR-Kategorie engagieren sich viele Marken

Kurz vor Ende der Rennsaison 2016 gibt es zehn eigene TCR-Serien. Neben der internationalen Serie haben Italien, Spanien, Portugal, Russland, Thailand und natürlich Deutschland ihre nationalen Championate. Regional gibt es zudem eine Benelux- und eine Asien-Serie sowie die Ende Oktober im Rahmen des Mexiko-FI-GP startende «TCR Las Americas». Dazu kommen eigene TCR-Klassen zum Beispiel bei den 24h Nürburgring oder der 24h Series bzw. TCES. Selbst die Skandinavische Tourenwagenmeisterschaft (STCC) steigt zum Jahr 2017 auf die TCR-Regularien um. Und auch die S2000-Klasse der ETCC bestand 2016 ausschließlich aus TCR-Autos.

Mit einer so großen Zielgruppe – langfristig wird der Markt auf rund 2000 Autos geschätzt – wundert es nicht, dass natürlich jeder ein Stückchen vom

Kuchen abhaben möchte, und viele «Global Player» in die neue, jetzt auch schon viel einheitlichere Tourenwagen-Welt eingestiegen sind. Von den drei größten Automobilkonzernen sind zwei bereits engagiert: Volkswagen mit der Muttermarke sowie Seat und bald Audi (wie man hört, möchte auch Skoda gern). Und General Motors mit dem Opel Astra TCR. Als weitere «Schwergewichte» haben Honda, Ford, Fiat (mit Alfa Romeo) und Subaru teils auch stark werksunterstützte Autos laufen. Kia steht mit einem von Manfred Stohls Firma STARD entwickelten Ceed ebenfalls in den Startlöchern.

Auch deutsche Serie ein Erfolg

Eines der größten Probleme, das es speziell zu Beginn dieses Jahres gab, dürfte damit zur nächsten Saison keines mehr sein – nämlich die Verfügbarkeit

der Fahrzeuge. Es gab, verständlicherweise, einen derartigen Run auf die TCR-Boliden, dass gar nicht so viele Autos gebaut und verkauft werden konnten, wie es Nachfrage gab.

Wie gut die TCR auch national funktioniert, zeigt speziell die deutsche ADAC TCR Germany. Beim Finale der Premiersaison (!) standen bereits 25 Fahrzeuge am Start. Das ist mehr als in der DTM, und das Feld ist genauso international.

Was die Rückkehr nach Sepang angeht, so hat sich die TCR diesmal wahrlich besser präsentiert als im März 2015. Mit 22 Autos von fünf Marken (diesmal fehlten nämlich Opel und Subaru) zeigte man zwei extrem sehenswerte Rennen. Ja, Marcello Lottis Idee ist auf dem besten Wege, eine ähnliche Erfolgsstory zu werden wie die GT3-Kategorie. Sehr zum Wohl des Tourenwagensports. ♦

ZUM THEMA TCR

»» Macher «Vater» der TCR ist Marcello Lotti. Der 58-jährige Italiener war von 2005 bis 2013 WTCC-Promoter und zuvor selbst aktiver Motorsportler (Rallye-Beifahrer) sowie Teammanager (z.B. Rallye-WM mit Lancia und STW/Le Mans mit BMW). Er kennt somit alle Seiten des Sports.

»» Technik Im Gegensatz zur GT3-Kategorie, wo viele verschiedene Konzepte aufeinandertreffen, ist die TCR recht einheitlich aufgestellt. Erlaubt sind Tourenwagen (mind. 4 Türen) bis 2000ccm mit Turbolader, max. 330 PS und zwei angetriebenen Rädern. Die Balance of Performance beschränkt sich auf die Faktoren Gewicht und Motorleistung.

»» Kosten Ein Basis-Auto kostet rund 100000 Euro zzgl. MwSt. Die laufenden Kosten pro Saison betragen (je nach Aufwand) noch mal mindestens dasselbe.

»» Infos Im Internet z.B. unter www.tcr-series.com (Int. Series) oder auf www.adac-tcr-germany.de. ♦ MBR



Der neueste TCR-Spross: In Paris vorgestellter Audi RS3 LMS



Weiß, wo es langgeht: TCR-Macher Marcello Lotti

Peter Brock

Ewiger King of the Mountain

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Vor etwas mehr als zehn Jahren, genau am 8. September 2006, verstarb mit Peter Brock die große Tourenwagenlegende Australiens. Anlässlich dieses traurigen Jubiläums und des aktuellen 1000-km-Rennens in Bathurst (siehe S. 17) blickt MSa noch mal zurück auf die Karriere des Rekordsiegers, nicht nur in Bathurst.

In gewisser Weise ist Peter Brock ein klassischer «King of the Mountain», also jemand, dem man diesen Spitznamen wegen seiner Erfolge bei Bergrennen verpassen könnte. Denn dieser eine Berg, auf dem er zur Legende wurde, ist abseits des Rennbetriebs eine öffentliche Straße. Entscheidender Unterschied: Der berühmt-berüchtigte Mount Panorama Circuit am Rande der australischen Stadt Bathurst ist ein Rundkurs.

Ein Rundkurs, den über Jahrzehnte keiner so perfekt beherrschte wie Brock. Sechs Pole-Positions und neun Siege beim 500- respektive 1000-km-Rennen in Bathurst sprechen eine klare Sprache für «Brocky». Sein wahrscheinlich bestes Rennen auf der legendären Berg- und Talbahn war 1979, als er gemeinsam mit Jim Richards mit sechs vollen Runden Vorsprung gewinnen konnte. Brock gelang dabei das Kunststück, in der letzten von damals noch 163 Runden einen neuen Streckenrekord zu fahren, welchen er selbst erst 1982 knackte.

Ohne Glück in Le Mans

Zeitlebens wird der Superstar, der immer auch als einer «zum Anfassen» galt, mit der Marke Holden in Verbindung gebracht. Dabei hat er durchaus auch in anderen Fabriken große Erfolge feiern können. 1988 fuhr er für BMW, 1989 und 1990 für Ford. Schon mehr als



Publikumslieblich: Rennlegende Peter Brock im Jahr 1997

ein Jahrzehnt vorher, 1977, wurde er gemeinsam mit Gerry Marshall in einem Vauxhall Gesamt-Zweiter (und Klassensieger) beim 24h-Rennen von Spa-Francorchamps.

Davon abgesehen war «Peter Perfect», wie Brock mit einem weiteren Spitznamen genannt wurde, in Europa eher selten unterwegs. Zum Beispiel bei drei Versuchen bei den 24h von Le Mans. Der erste endete 1976 in einem BMW 3.5 CSL damit, dass eine Zylinderkopfdichtung nach 17 Stunden platzte.

Beim zweiten Auftritt 1981, diesmal in einem Porsche 924, war man mit einem Reservefahrzeug gemeldet und fuhr deshalb nur im Training. Der große Wurf hätte 1984 folgen sollen. Zusammen mit Ex-F1-Pilot Larry Perkins, der – im Gegensatz zu Brock – auch in Europa ein Star war, ging es mit einem Porsche 956B an den

Start. Doch nachdem man zeitweise auf P5 lag und dann viel Zeit verlor, crashte Perkins nach 145 Runden. Damit war das Kapitel Le Mans abgeschlossen.

Tod im Rallyeauto

Während es in Europa und auch außerhalb geschlossener Autos also nie zum ganz großen Durchbruch reichte, wurde der Australier in seiner Heimat zur absoluten Tourenwagen-Legende. Neben drei Meistertiteln waren 37 Laufsiege bei den Australian Touring Cars bzw. V8 Supercars ein weiterer Bestwert in Brocks Vita. 2001 wurde er u. a. deshalb in die V8 Supercars Hall of Fame aufgenommen. Erst nach Brocks Tod konnte Mark Skaife 2007 diese Anzahl Siege übertreffen.

Neben seinen neun Gesamtsiegen in Bathurst stellte Brock auch bei seinem «Heim-Enduro» in Sandown mit der



1979: Brocks wahrscheinlich größter der neun Bathurst-Siege



In Europa wenig Glück: In Le Mans (Foto: 1984) nie angekommen

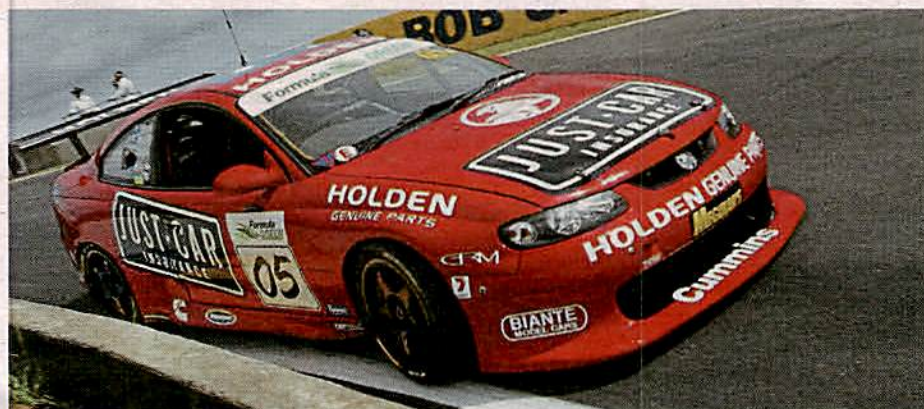
gleichen Anzahl von Siegen einen Rekord auf. Auch nach seinem offiziellen Rücktritt 1997 war der Mann aus der Nähe von Melbourne weiter aktiv. Er gehörte neben Greg Murphy, Jason Bright und Todd Kelly zu jenem Fahrerquartett, das 2003 die zweite (und bisher letzte) Auflage des 24h-Rennens in Bathurst mit hauchdünnem Vorsprung gewinnen konnte.

Brock sagte später, das sei sein «zehnte Bathurst-Sieg» gewesen. Und es war sein letzter großer. Neben seinen geschäftlichen und karitativen Aktivitäten sowie den öffentlichen Auftritten fuhr er weiterhin Rallies, mit denen er seine Karriere auch begonnen hatte. So etwa die Targa-West-Rallye 2006 mit seinem Daytona Sports car. Wie beinahe jedes Rennauto in seiner Karriere trug auch dieser potente US-Sportwagen die Startnummer «05», mit der der

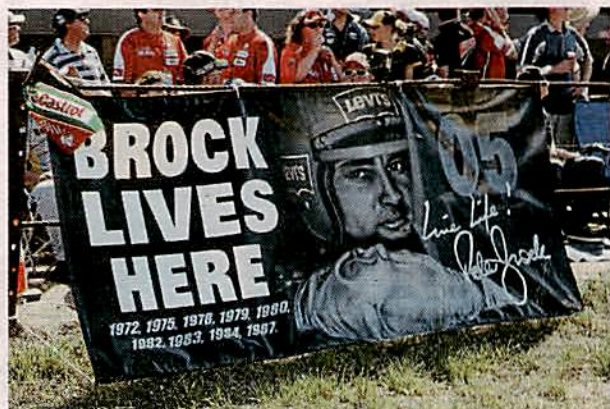
spätere Antialkoholiker auch auf das 0,5-Promille-Limit in Victoria aufmerksam machte.

Doch diesmal brachte sie ihm kein Glück. Kurz vor Ende der zweiten Etappe kam der damals 61-Jährige von der Strecke ab und knallte gegen einen Baum. Der Pilot war auf der Stelle tot, sein Beifahrer Mick Hone überlebte schwer verletzt.

Aufgrund des hohen Standings, das Brock trotz seiner kleinen Skandalchen und Kontroversen genoss, wurden die Videoaufnahmen des Unfalls nie öffentlich gemacht. Brock zu Ehren gab es am 19. September 2006 ein Staatsbegräbnis. An der Strecke in Sandown gibt es eine Gedenkstätte. Auch in Bathurst wird des «King of the Mountain» gedacht: Mit einer Statue – und der Peter Brock Trophy, wie die Trophäe für die Gesamtsieger beim 1000-km-Rennen seit 2006 heißt. ♦



Sein letzter Sieg: Der «zehnte» Bathurst-Triumph beim 24h-Rennen am Mount Panorama 2003



Unvergessen: Fans ehren «Brocky» auch 10 Jahre nach dessen Tod

Automobil-Stars gestern & heute

WAS MACHT EIGENTLICH...?

SIEGFRIED
STOHR

1981



2016

Siegfried Stohr ist nur ein Jahr Formel 1 gefahren. 1981 bei Arrows. Viel Zählbares ist bei neun Starts nicht herausgekommen. Ein siebter Platz beim Großen Preis der Niederlande war das beste Ergebnis des Italiener. Trotzdem ist Stohr ein Begriff in der Königsklasse. Ein Unfall in Zolder hat ihn «berühmt» gemacht. Der Große Preis von Belgien stand damals unter einem schlechten Stern. Am Freitag sprang Williams-Pilot Carlos Reutemann ein Osella-Mechaniker vors Auto. Dieser erlag drei Tage später seinen Verletzungen. Die Mechaniker riefen noch in Zolder zu einem Streik auf – sie verlangten bessere Sicherheitsmaßnahmen. Doch alles endete im Chaos. Auf dem Grid herrschten Zustände wie auf einem türkischen Basar. Am Start würgte Riccardo Patrese dann den Motor ab. Arrows-Mechaniker Dave Luckett eilte ihm zu Hilfe. Dennoch wurde die Ampel auf Grün gestellt. Stohr konnte nicht sehen, dass sein Teamkollege stehen geblieben war, versuchte zu bremsen, fuhr den eigenen Mechaniker aber um.

Wie durch ein Wunder überlebte Luckett. Die Bilder von Stohr, wie er fassungslos aus seinem Cockpit steigt, gingen um die Welt. Später hieß es, der Mann aus Rimini hätte seine Formel-1-Karriere beendet, weil er diesen Unfall nie verdaut habe. «Stimmt nicht», sagte Stohr unlängst gegenüber MSA. «Mir ist das Geld ausgegangen.» Stohrs Karriere kam schon in den 70er-Jahren aus Geldmangel immer wieder ins Stottern. Vier Jahre musste er deshalb

sogar mal pausieren. In dieser Zeit studierte er Psychologie. «Das Geld für die Anfänge stammt vom Vater. Er hatte eine Firma, die Salben gegen Akne produzierte.» Im Alter von 23 Jahren machte er dann weiter. Und mit dem Geld von «Beta Tools» schaffte er den Sprung in die Formel 1.

Stohrs Vater war Deutscher. Als er nach dem Zweiten Weltkrieg in seiner Heimat keine Perspektive mehr sah, weil alles in Schutt und Asche lag, wanderte er nach Italien aus. «Das erklärt meinen deutschen Namen», lacht Stohr jr., der gestern, Montag, seinen 64. Geburtstag feierte. Fit hält sich der abwechselnd in Rimini und Trient wohnhafte Stohr mit Bergsteigen: «Ich hatte dafür lange keine Zeit. Heute nehme ich sie mir.» Und wenn er nicht gerade vor der Haustür in Südtirol klettert, dann am liebsten in den USA oder in Pakistan.

Neben dem Klettern hat Stohr noch zwei weitere Leidenschaften: Bücher schreiben und Wein anbauen. «Ich habe schon mehr als 20 Bücher geschrieben», sagt Stohr stolz. «Und auch mit dem Weinanbau geht es flott vorwärts.» Rennen fährt er schon lange keine mehr, das letzte 1989 in Misano. Am selben Ort betreibt er ein Fahrsicherheitszentrum. Dort ist er hinterm Lenkrad immer noch in seinem Element. Einer seiner besten Instruktooren war Alex Zanardi: «Als er nach nur einem Jahr 1996 in die USA wechselte und dort dann IndyCar-Meister wurde, hat mich das gefreut. Aber für meine Schule war es ein großer Verlust.»

CHRISTIAN EICHENBERGER



Nur neun Formel-1-GP: Siegfried Stohr im Arrows 1981

Namen & Nachrichten

«Jr.»: Comeback in Daytona?

»» Gerhard Berger Morgen, Mittwoch (12. Oktober), ist es auf den Tag genau 30 Jahre her, dass Gerhard Berger beim Großen Preis von Mexiko seinen ersten GP-Sieg errang. Berger war damals noch in Diensten von Benetton, hatte aber bereits einen Vertrag mit Ferrari in der Tasche. Der Tiroler siegte damals, ohne einen Konkurrenten zu überholen. «Ich fuhr durch, die anderen vor mir stoppten alle», erinnert sich Berger. Der Sieg von Berger war nach der erfolgreichen Brabham-Zeit der erste nach langer Durststrecke für BMW. Den Motor von damals hat Berger heute in seinem Büro stehen.

»» Dale Earnhardt Jr. Im Rahmen des NASCAR-Sprint-Cup-Laufs in Dover gab der Publikumsliebbling der ersten US-Tourwagenliga ein Update zu seinem Gesundheitszustand. Nach mehreren Unfällen hatte er sich vor etwa drei Monaten mit Symptomen einer Gehirnerschütterung aus dem Fahrbetrieb zurückgezogen. «Meine Augen werden viel besser», sagte er. Auch der Gleichgewichtssinn sei kein

großes Problem mehr. «Ich denke, wir sind in den finalen Zügen der Therapie». Wann «Junior» wieder fahren wird, ist jedoch unklar. Fakt ist, dass der am gestrigen Montag (10. Oktober) 42 Jahre alt gewordene Hendrick-Pilot in dieser Saison nicht mehr ins Cockpit seines Chevrolet SS zurückkehren wird. Eine Deadline, sich für die Saison 2017 zu committieren, gebe es dabei jedoch nicht. «Wenn es eine gibt, kenne ich sie nicht». Comeback-Wunschziel wäre für Earnhardt das Daytona 500 Ende Februar.

»» Nicky Hayden Der MotoGP-Weltmeister von 2006 und aktuelle Honda-Werkspilot in der Superbike-WM konnte bei der InterMot in Köln die neue Fireblade präsentieren. Dabei war der 35-jährige Amerikaner bester Laune. Das Video, das bei der Präsentation gezeigt wurde, wurde mit ihm in Valencia gedreht. Auf dem engen spanischen GP-Kurs, auf dem Hayden vor zehn Jahren seinen WM-Titel gewann, konnte er wieder nach Herzenslust driften. «Hat richtig Spaß gemacht», grinste Hayden. ♦ CE/MBR/IP



Mexiko-Sieger Berger



Dale Earnhardt Jr.



Nicky Hayden

LESERBRIEFE

Softie Lorenzo
Zur Motorrad-WM in Aragón (E)

Wir haben wirklich drei tolle Rennen gesehen beim Aragón-GP. Gratulation an Brad Binder, der den Moto3-Titel eingefahren hat. In der Moto2 sind nach dem Rennen Alex Rins und Johann Zarco nur noch einen Punkt voneinander getrennt. Und in der MotoGP ist nun auch eine Vorentscheidung gefallen. Marc Márquez ist zu clever und wird keine 52 Punkte verlieren. Aber das Highlight des Wochenendes war die Wiederholung der Pressekonferenz in Misano. Jorge Lorenzo, du bist eine «Pussy», ein Softie. Nach jedem Überholmanöver hast du die Hosen voll. Mit solch einem Manöver hat Dani Pedrosa Valentino Rossi überholt und sich den Sieg von Misano geholt. Rossi hat sich nicht beschwert. Lorenzo, rede doch mal mit Casey Stoner oder Sete Gibernau. Die könnten ein ganz anderes Lied über Rossi singen. Herr Lorenzo, nicht jedes Rennen kann wie

Valencia 2015 sein, wo dir alles geschenkt wurde.
Silvio Körner
D-09514 Wünschendorf

Fad geworden
Zu «Leises Servus»,
MSa 39/2016

Danke Martin Tomczyk, dass du gehst. Aber nimm bitte noch mehr als das halbe übrige Fahrerfeld mit. Die DTM ist schon fad genug geworden: Kein Vorbeikommen, nix Spektakuläres, und die Fahrer sehen wir schon gefühlt 100 Jahre. Ekström, Scheider, «Rocki», Spengler, Farfus, Di Resta, Paffett – nur um die Schlimmsten zu nennen – gehören alle nach Hause. Oder schauen wir bald nur noch MotoGP? Für die Formel 1 bleibt doch auch keiner mehr daheim.
Hanno Thiele
D-82467 Garmisch

Rüstiger Peterson
Zu «74 und im Namen des Herrn», MSa 40/2016

Vielen Dank für den tollen

Bericht über Morgan Shepherd, den ältesten der alten Hasen in der NASCAR. Es erstaunt mich immer wieder, mit welchem Engagement er diesen Sport seit Jahrzehnten mit geringen Mitteln betreibt, obwohl das Budget mittlerweile nur noch für Start- und Parkrennen reicht. Es geht aber sogar noch älter: Wayne Peterson mischt mit 78 Jahren noch in der ARCA Racing Series, wo ehemalige Sprint-Cup-Fahrzeuge eingesetzt werden, mit. Genau wie Leser Mike Schilde würde auch ich mich über eine umfassendere NASCAR-Berichterstattung in der MSA freuen.
Jonas Merkel
D-08468 Heinsdorfergrund

KONTAKT

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



REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70714 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 2577
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de

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

Sonderkorrespondenten:

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

Freie Mitarbeiter:

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

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

Kolumnisten: Daniel Abl, Timo Bernhard,
 Mike Rockenfeller

Grafik und Produktion:

Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer

Schlussredaktion:

Schlussredaktion.de

VERLAG

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70714 Stuttgart

Telefon: +49 (0)711 182 01-02

MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
 sport Gruppe

Redaktionelle Gesamtleitung:

Ralph Alex, Jens Kalemann

Stellvertreterin: Birgit Priemer

Leitung Geschäftsbereich Automobil:

Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.)

Gesamtanzeigeneitung Automobil:

Markus Eiberger

Anzeigenleitung:

Stefan Granzler

Telefon: +49 (0)711 182 1641

Telefax: +49 (0)711 182 1699

Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden

zberden@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 1546

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig

ieifrig@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 1613

Carmen Brix

cbrix@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 1522

Herstellung:

Rainer Jüttner (verantwortlich)

Syndication/Lizenzen:

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

Druck:

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

Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:

wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:

2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:

€ 86,00 (inkl. MwSt.); 50 Ausgaben frei Haus

(D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €

13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf

Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer

Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit

einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-

oskkauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:

Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,
 Telefax 0711-182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.

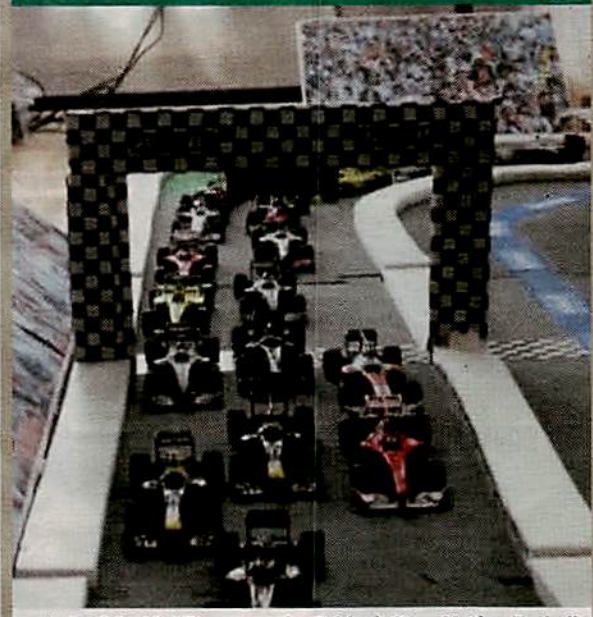
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages

und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte

Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

ISSN 1421-8488

TIPP DER REDAKTION



YOUTUBE.COM

Auf geht's: Viel Bewegung im Feld mit Stop-Motion-Technik

Wie altes Trick-Kino Wenn der Winter naht und der Motorsport sich mehr und mehr aus Europa in wärmere Weltregionen verabschiedet, dann kommt die Zeit, in der die Action zunehmend in den eigenen vier Wänden stattfindet. Sei es mit einem Motorsport-Buch, einem Motorsport-Bausatz oder Motorsport-Simulationen. Oder auch mit dem Erstellen eines Stop-Motion-Rennens – wie im vorgestellten Video. Dafür wurden Bild für Bild die Formel-1-Boliden verschoben, fotografiert und zu einem Film zusammengesetzt. Letztlich wurde dann – ganz im Stil einer echten Live-Übertragung – auch noch ein Kommentar hinzugefügt. Wer die Zeit hat... Viel Spaß beim Ansehen!

Youtube: Formula 1 Stop Motion Atlantic Grand Prix 2013

TERMINE

AUTOMOBIL				
13.-16.10.	WRC/Rallye, Rallye Spanien	WM	E	
15./16.10.	Rallycross, Buxtehude	WM	D	
15./16.10.	Formel 3, Hockenheim	EM	D	
15./16.10.	DTM/Tourenwagen, Hockenheim	DM	D	
15./16.10.	Audi Sport TT Cup, Hockenheim		D	
15./16.10.	Porsche Carrera Cup, Hockenheim		D	
15./16.10.	24h-Serie, Brunn		CZ	
16.10.	WEC/Langstrecke, Fuji/6h	WM	J	
16.10.	NASCAR, Kansas City/Kansas		USA	

MOTORRAD				
11.-16.10.	Enduro/ISDE, Circuito de Navarra	WM	E	
15.10.	Speedway, Dohren		D	
15.10.	Motocross/Freestyle, Riga		LV	
16.10.	MotoGP/Moto2/Moto3, Motegi	WM	J	
16.10.	Superbike/Supersport, Jerez de la Frontera	WM	E	
16.10.	Superstock, Jerez de la Frontera		E	
16.10.	Speedway, Neuenknick		D	
16.10.	Speedway, Ludwigslust		D	

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Die nächsten Einsätze: 22. Oktober: VLN DMV Münsterlandpokal MSC; 25. Oktober bis 5. Dezember: Motor-Show Essen 2016. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 11.10.
 23.10 Formel E, Hongkong (HK), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1

MITTWOCH, 12.10.
 0.00, 9.30 Inside ERC: Magazin zur Rallye-EM EUROSPORT 1

DONNERSTAG, 13.10.
 18.00 Rallye-WM, Rallye Spanien, Super Special Stage (live) SPORT 1

FREITAG, 14.10.
 16.05 ADAC GT Masters, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) SPORT 1+
 21.45 Rallye-WM, Rallye Spanien, Rennen/1. Tag (Zus.) SPORT 1

SAMSTAG, 15.10.
 10.00 Formel-3-EM, Hockenheim (D), Rennen (live) N-TV
 10.00 Inside ERC: Magazin zur Rallye-EM EUROSPORT 1
 14.30 DTM, Hockenheim (D), 1. Rennen (live) ARD

16.00 Audi Sport TT Cup, Hockenheim (D), 1. Rennen (live) SPORT 1
 16.45 VLN/250-Meilen-Rennen, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) SPORT 1
 17.15 Rallye-WM, Rallye Spanien, Rennen/2. Tag (Zus.) SPORT 1
 17.45 Porsche Carrera Cup, Hockenheim (D), 1. Rennen (live) SPORT 1
 18.20 DTM, Hockenheim (D), 1. Rennen (Zus.) N-TV
 18.45 DTM, Hockenheim (D), 1. Rennen (Zus.) SPORT 1

SONNTAG, 16.10.
 8.30 Langstrecken-WM, 6h Fuji (J), Rennen (live) EUROSPORT 1
 9.05 Audi Sport TT Cup, Hockenheim (D), 2. Rennen (live) SPORT 1+
 10.05 Formel-3-EM, Hockenheim (D), Rennen (live) N-TV
 15.00 DTM, Hockenheim (D), 2. Rennen (live) ARD
 19.10 DTM, Hockenheim (D), 2. Rennen (Zus.) N-TV

19.30 NASCAR, Kansas City/Kansas (USA), Rennen (live) MOTORVISION-TV
 20.15 Audi Sport TT Cup, Hockenheim (D), 2. Rennen (W) SPORT 1
 20.45 Porsche Carrera Cup, Hockenheim (D), 2. Rennen (W) SPORT 1
 21.15 DTM, Hockenheim (D), 2. Rennen (W) SPORT 1

MONTAG, 17.10.
 0.00 Rallye-WM, Rallye Spanien, Rennen/3. Tag (Zus.) SPORT 1

MOTORRAD

DONNERSTAG, 13.10.
 10.00 Motorrad-WM, Motegi (J), Vorschau auf das GP-Wochenende EUROSPORT 1

FREITAG, 14.10.

2.00 Motorrad-WM/Moto3, Motegi (J), 1. Freies Training (live) EUROSPORT
 2.45 Motorrad-WM/MotoGP, Motegi (J), 1. Freies Training (live) EUROSPORT
 3.45 Motorrad-WM/Moto2, Motegi (J), 1. Freies Training (live) EUROSPORT
 4.45 Motorrad-WM, Motegi (J), Vorschau auf das GP-Wochenende EUROSPORT
 6.00 Motorrad-WM/Moto3, Motegi (J), 2. Freies Training (live) EUROSPORT
 7.00 Motorrad-WM/MotoGP, Motegi (J), 2. Freies Training (live) EUROSPORT
 8.00 Motorrad-WM/Moto2, Motegi (J), 2. Freies Training (live) EUROSPORT

SAMSTAG, 15.10.

2.00 Motorrad-WM/Moto3, Motegi (J), 3. Freies Training (live) EUROSPORT
 2.45 Motorrad-WM/MotoGP, Motegi (J), 3. Freies Training (live) EUROSPORT
 3.45 Motorrad-WM/Moto2, Motegi (J), 3. Freies Training (live) EUROSPORT
 4.45 Motorrad-WM, Motegi (J), Vorschau zur Qualifikation (live) EUROSPORT
 5.30 Motorrad-WM/Moto2, Motegi (J), Qualifikation (live) EUROSPORT
 6.15 Motorrad-WM/MotoGP, Motegi (J), Qualifikation (live) EUROSPORT
 7.45 Motorrad-WM/Moto3, Motegi (J), Qualifikation (live) EUROSPORT
 9.00 Motorrad-WM/MotoGP, Motegi (J), Qualifikation (W) EUROSPORT
 10.30 Superbike-WM, Jerez (E), Super-Pole Qualifikation (live) EUROSPORT
 17.00, 17.45 Superbike-WM, Jerez (E), Super-Pole-Qualifikation (W) EUROSPORT
 19.45, 23.15 Superbike-WM, Jerez (E), 1. Rennen (W) EUROSPORT

SONNTAG, 16.10.

1.30 Motorrad-WM, Motegi (J), Warm-up (live) EUROSPORT
 3.00 Motorrad-WM, Motegi (J), Vorschau zu den Rennen (live) EUROSPORT
 4.00 Motorrad-WM/Moto3, Motegi (J), Rennen (live) EUROSPORT
 5.15 Motorrad-WM/Moto2, Motegi (J), Rennen (live) EUROSPORT 2, SRP
 6.45 Motorrad-WM/MotoGP, Motegi (J), Rennen (live) EUROSPORT 2, SRP
 8.00 Superbike-WM, Jerez (E), 1. Rennen (W) EUROSPORT
 11.45 Supersport-WM, Jerez (E), Rennen (live) EUROSPORT
 12.00 Motorrad-WM/Moto2, Motegi (J), Rennen (W) SRP
 14.15 Superstock 1000, Jerez (E), Rennen (live) EUROSPORT
 15.45 Superbike-WM, Jerez (E), 2. Rennen (W) EUROSPORT
 18.00 Motorrad-WM/MotoGP, Motegi (J), Rennen (W) EUROSPORT

MONTAG, 17.10.

20.00, 21.00 Motorrad-WM/MotoGP, Motegi (J), Rennen (W) EUROSPORT

IM NÄCHSTEN HEFT/18.10.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Vor Grand Prix USA
 Rallye-WM: Lauf in Spanien
MOTORRAD
 Motorrad-WM: GP von Japan

**MOTOR
SPORT
aktuell**

POLE POSITION

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus plus Carrera-Rennbahn **GRATIS** dazu!

Carrera GO!!! Set „Speed Run“

Ultimativer Formel-1-Fahrspaß: Rennbahn mit Looping, Kreuzung und Fly Over plus 2 Slotcars (Ferrari F14 T u. Mercedes-Benz F1 W05 Hybrid).
Aufbaumaße: ca. 175 x 122 cm,
Streckenlänge: ca. 6,3 m.



GRATIS

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredel, Norbert Lehmann, Vertriebs: Beilehning, Bekraunag und Inzassan erfdigen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Dienzschep (Vorsetz), Christina Dornmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 99752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509386
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 100,- € (D) (A: 105,- €; CH: 175.00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk, das CARRERA GO!!! Set "Speed Run"**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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