

MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens



MotoGP

**Crutchlow gewinnt
nach Márquez-Sturz** S. 22



Moto2

**Lüthi nach Sieg wieder
Titelkandidat** S. 26

Formel 1: Mercedes feiert Doppelsieg beim Großen Preis der USA in Austin

Hamilton holt auf

Lewis Hamilton kann aufatmen. Der Noch-Weltmeister hat das Siegen nicht verlernt. Auf seiner Paradenstrecke in Austin sicherte er sich seinen 50. GP-Triumph. Gleichzeitig verkürzte er den Abstand auf 26 Punkte. Trotzdem liegt der Vorteil weiter bei Teamkollege Rosberg. Ihm reichen zwei zweite Plätze und ein dritter Rang in den verbleibenden drei Rennen. **ab S. 4**



**motorsport-
aktuell.com**

Panorama
**Happy Birthday,
Alex Zanardi!** S. 34

DTM
**Fragezeichen hinter
der Zukunft** S. 3

Panorama
**Erinnerungen an
Marco Simoncelli** S. 36





LIEBE LESER!



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst

Motorsport kann grausam sein. Und selbst Jahre später gibt es Ereignisse, die man nicht fassen oder erklären kann. So zum Beispiel der Tod von Marco Simoncelli vor exakt fünf Jahren in Malaysia. Der MotoGP-Pilot war ein Star zum Anfassen. Einer, den die Fans liebten. Und dessen Vermächtnis seine Familie bis heute in Ehren hält. Vater Paolo Simoncelli hat nach dem Tod seines Sohnes sogar seinen eigenen Rennstall gegründet. Dieser steigt im kommenden Jahr in die Moto3-WM auf. Und hält ihn – O-Ton – am Leben. Auch Alex Zanardi hält (Renn)sport am Leben. Der Landsmann von Marco Simoncelli verlor bei einem schweren Unfall in der Lausitz 2001 beide Beine. Wie er sein Leben seither meistert, verdient großen Respekt. Zanardi ist ein Vorbild für viele in einer ähnlichen Situation. Das Wort «Aufgeben» gibt es in seinem Wortschatz nicht. Am vergangenen Sonntag feierte der Mann aus Bologna seinen 50. Geburtstag. Klar, dass wir beiden Helden, ob nun Simoncelli oder Zanardi, eine Doppelseite gewidmet haben (ab Seite 34).

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



WER? Daniel Ricciardo (AUS)
WO? Austin/Texas (USA)

WAS? Red-Bull-Pilot «fängt»
texanischen Trainings-Bullen



WER? Iker Lecuona (E)
WO? Phillip Island (AUS)

WAS? Spektakulärer Abgang des Aegerter-Ersatzmanns und nur einer von vielen Stürzen beim Moto2-Wochenende in Phillip Island



WER? Jordi Gené (E), Kelvin van der Linde (ZA)
WO? Nürburgring (D)

WAS? Weltweit erster Renneinsatz des Audi RS3 LMS beim Saisonfinale der VLN – am Ende freute man sich über Gesamtrang 18

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- ! Formel 1: Wer trickst 2017 wie?; DTM: Fragezeichen hinter der Zukunft der Serie S. 3
- ! FORMEL 1 GP USA – Hamilton holt auf S. 4
- FORMEL 1 Wie wegweisend der USA-Grand-Prix ist S. 6
- FORMEL 1 Wie Pirelli für Action sorgen will S. 8
- FORMEL 1 Warum Hülkenberg zu Renault geht S. 10
- LANGSTRECKEN-WM Porsche vor dem Titel-Doppel S. 15
- DTM Trotz zwei Titeln: Bei Audi herrscht Frust S. 17
- VLN Der dritte Streich von Land Motorsport S. 18
- RALLYE-WM Das Kumpel-Duell um die Vize-WM S. 19
- RALLYE-DM Kreim krönt sich zum Meister S. 20

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Michelin im Wetterstress; Superbike-WM: Haslam fährt Finale in Katar S. 21
- ! MOTOGP Wie Crutchlow zweiten Saisonsieg holte S. 22
- MOTOGP Hayden: Tolle Leistung nicht belohnt S. 24
- ! MOTO2 Wie sich Lüthi ins Titelrennen zurückbringt S. 25
- MOTO3 Wie Öttl und Co. rasten und drängelten S. 29
- ENDURO-DM Schröter holt das Triple S. 31

PANORAMA

- ! AUTOMOBIL Zum 50. Geburtstag von Alex Zanardi S. 34
- ! MOTORRAD Zum 5. Todestag von Marco Simoncelli S. 36
- BOXENGEFLÜSTER Fanshop; Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 38
- IMPRESSUM S. 39
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 39

! = Titelhemen

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Formel 1

Wer trickst 2017 wie?

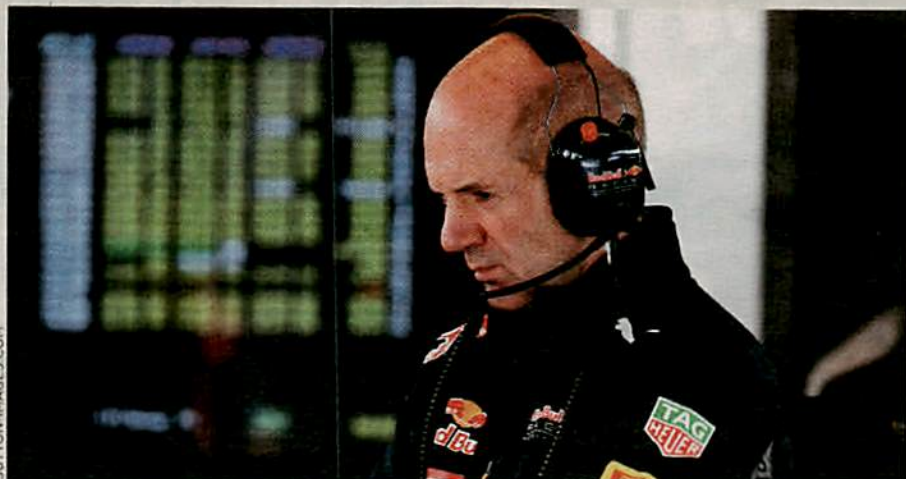
Von MICHAEL SCHMIDT

Die Gerichte geistern seit Wochen durch das Fahrerlager. Das neue Reglement für 2017 lädt zu großen Technikkoups ein. Ein Team soll mit einem deutlich längeren Radstand planen, ein anderes mit einem kontrollierten Strömungsabriss im Diffusor. Wir verraten, wen die Konkurrenz im Verdacht hat.

Neue Reglements wirken auf Ingenieure wie Doping. Weil da die Chance am größten ist, die Konkurrenz mit einem Technik-Coup zu überrumpeln. Das war schon bei den letzten beiden Technik-Reformen so. 1998 wurden die Autos um 20 Zentimeter schmaler. Rillenreifen ersetzten Slicks. Also weniger Anpressdruck und weniger mechanischer Grip. Adrian Newey setzte als einziger goldrichtig auf einen größeren Radstand.

2009 bekamen die Autos breitere Front- und kleinere Heckflügel, weniger Diffusorfläche und ein Jahr später auch noch einen deutlich größeren Tank wegen des Tankstopverbots. In dieser Zeit wurde die Pullrod-Hinterachse reaktiviert, der angeblasene Diffusor erfunden und der F-Schacht zum Leben erweckt.

Im nächsten Jahr geht die Formel 1 den umgekehrten Weg wie 1998. Die Autos werden wieder 20 Zentimeter breiter. Mit größeren Flügeln vorne



Red Bulls Technik-Genie Adrian Newey: Hat er den nächsten großen Coup schon vorbereitet?

und hinten und mehr Freiheiten bei Leitblechen und Diffusor. Breitere Reifen werden den mechanischen Grip erhöhen. Für die Ingenieure erweitert sich nach jahrzehntelanger Kastration die Spielweise.

Red Bull: Langer Radstand?

Das lädt natürlich auch wieder zu neuen Ideen und neuen Konzepten ein. Seit Wochen geistern durch das Fahrerlager Gerüchte, dass zumindest zwei Teams den ganz großen Hammer auspacken. Das eine soll mit einem Radstand planen, der 20 cm länger als der Durchschnitt ist. Das andere mit einem Trick, wie man auf der Geraden kontrolliert Strömungsabriss im Diffusor herstellt.

Ursprünglich wurden beide Technik-Coups Mercedes zugeschrieben. Doch inzwischen sickert durch, dass es sich bei dem extralangen Radstand wohl um Red Bull handelt. Es wäre keine Überraschung.

Wie bereits erwähnt, hat Newey die Gegner schon einmal mit dem Radstand getrickt. Damals aus fahrdynamischen und aerodynamischen Gründen. Den gewonnenen Platz zwischen Vorderrad und Seitenkasten nutzte Newey, um die von den Vorderrädern aufgewirbelte Luft durch extra-große Leitbleche zu beruhigen. McLaren verlängerte 1998 den Radstand seines Autos um 5,5 Zentimeter. Alle anderen blieben ihren Radständen zunächst

treu. Mit dem Ergebnis, dass der McLaren 10 cm länger war als die Konkurrenz. Als die anderen verstanden, warum Newey auf Länge setzte, rüsteten sie hektisch ihre Autos nach. 2017 sprechen ähnliche Gründe für einen langen Radstand wie vor 18 Jahren. Man hört, dass Red Bull seinen RB13 an beiden Enden streckt. Vorne der Aerodynamik willen, hinten wegen der Gewichtsverteilung.

Mercedes: Mehr Topspeed?

Wer vorne 10 Zentimeter mehr Platz zwischen Vorderreifen und Seitenkasten schafft, kann dort mehr und aufwendigere Leitbleche platzieren.

Man kann vorne jedoch nicht beliebig längen. Erstens bräuchte

man dann ein längeres Chassis, was ins Gewicht gehen würde. Außerdem würde dann die Gewichtsverteilung zu weit nach hinten wandern. Als Gegenmaßnahme spreizt man die Hinterradaufhängung nach hinten. Damit wandern die schweren Komponenten wie Motor, Tank und Fahrer relativ nach vorne.

Das bloße Gerücht, dass Red Bull womöglich wieder den richtigen Ansatz gefunden hat, sorgte bei den anderen Teams für Aufregung. Die Konstruktion der 2017er-Autos ist bereits in einem fortgeschrittenen Stadium. Wer nachziehen will, muss sich beeilen.

Auch Mercedes hat die Gegner aufgeschreckt. Ein Konkurrenzteam will in Silverstone per GPS-Ortung beobachtet haben, dass Mercedes in einer freien Trainingssitzung etwas ausprobiert hat, das dem Auto trotz gleichbleibender Kurvengeschwindigkeiten deutlich höhere Topspeeds verlieh. Da ging schnell der Verdacht um, die Ingenieure in Brackley hätten etwas gefunden, das auf der Geraden die Strömung im Diffusor abreißen lässt.

Es wird vermutet, dass Mercedes die Hinterachse gezielt absenken kann, um die Strömung unter dem Auto zu unterbrechen. Ein solcher Effekt wäre im nächsten Jahr ein größerer Vorteil als heute. Weil die breiteren Autos massiv an Luftwiderstand zulegen. ♦

DTM/WTCC

Fragezeichen hinter DTM-Zukunft

In der vergangenen Woche ist eine Bombe geplatzt, von der MSA schon seit mehr als einem Jahr weiß, dass sie irgendwann explodieren würde. Die DTM steht wie schon einmal 1995 vor einer ungewissen Zukunft!

Was ist passiert? Wir blicken zurück auf ein Meeting des «Class One» Steering Committee, das am 18. Mai 2015 auf einer Sitzung am Nürburgring wegweisende Entscheidungen getroffen hat. Dabei einigten sich Vertreter der japanischen GTA, der amerikanischen IMSA und der DTM-Dachorganisation ITR unter anderem auf ein neues Motorenreglement (Vierzylinder-Turbo mit rund 600

PS). «Ich freue mich auf den Tag, an dem die Autos der «Class One» von verschiedenen Kontinenten erstmals gegeneinander antreten werden», hatte DTM-Chef Hans Werner Aufrecht damals verkündet. Vier Monate später wurde die Vereinbarung von Mercedes gekippt!

WTCC: Neustart mit «Class One»?

Zudem wurde Aufrecht Ende September 2015 mitgeteilt, dass seine Tage in der DTM gezählt sind! Das hatten zuvor die Vorstände der drei in der DTM beteiligten Hersteller Audi, BMW und Mercedes-Benz gemeinsam beschlossen. Das Ziel dieser Maßnahme war, die ITR mit einer anderen Struktur, die es bis heute nicht gibt (!), komplett

neu aufzustellen. Seither arbeitet «HWA» hinter den Kulissen an seiner Vision, die Japaner, für die Ehre und Stolz eine große Bedeutung haben, wieder in «sein» Boot zu holen. Mit dem «Class-One»-Reglement, das die Japaner befürworten, hat Aufrecht möglicherweise den entscheidenden Joker in der Hinterhand.

Nach MSA-Informationen plant der 77-Jährige gemeinsam mit Jean Todt, dem Präsidenten des Automobil-Weltverbandes FIA, die schwächelnde Tourenwagen-WM (WTCC) wieder auf Vordermann zu bringen. Dazu hat er in deren Promoter François Ribeiro einen Verbündeten, der Gleiches im Sinn hat. Todt ist die momentane WTCC

ein Dorn im Auge, weil sie nach seiner Meinung den FIA-Status «WM» nicht verdient. Es würden bekannte Marken, die den Tourenwagensport in der Vergangenheit geprägt hätten, fehlen, heißt es aus FIA-Kreisen. Die ITR wollte sich zu den

Spekulationen ebenso wenig äußern wie Aufrecht. Fakt ist, dass sich Audi, BMW und Mercedes-Benz bisher lediglich darauf verständigt haben, sich bis einschließlich 2018 in der DTM zu engagieren. Die «neue» WTCC soll 2019 starten! ♦ AW



Mercedes: Ab 2019 mit «Class One»-Regeln in der WTCC am Start?

GP USA - Mercedes vs. Red Bull

Wieder spannender



Start zum Großen Preis der USA: Hamilton legt vorne, Rosberg lässt Ricciardo Innen sehr viel Platz

Von TOBIAS GRÜNER und
CHRISTIAN EICHENBERGER

Lewis Hamilton hat mit seinem 50. GP-Sieg die WM wieder etwas spannender gemacht. Doch Nico Rosberg bleibt mit seinem zweiten Platz beim Großen Preis der USA in Austin im Fahrplan. Am kommenden Sonntag hat er beim nächsten Lauf in Mexiko-City seinen ersten Matchball.

Die Starts werden diese WM entscheiden. Diese Erkenntnis ist schon vor dem Großen Preis der USA in den Köpfen der Protagonisten gereift. Und nachdem Lewis Hamilton mehr als einmal daneben gelangt hat, und Nico Rosberg dadurch Siege auf dem Silbertablett serviert wurden, hat der Brite an seiner (einzigen) Schwäche gearbeitet.

Und wie! In der Woche vor dem Rennen in Texas war Hamilton einen Tag in der Fabrik und hat ungefähr zwei Stunden lang Starts im Simulator geübt. Im Detail heißt das: «Lewis hat an der Koordination der Finger und dem Gasfuß gearbeitet», so Technikdirektor Paddy Lowe.

Obwohl der Simulator dem Fahrer keine Rückmeldung über die Traktion beim Start

gibt, sieht der Computer, ob der Start gut oder schlecht war. «Die Daten haben Lewis gezeigt, wann er die Kupplung zu langsam oder zu schnell hat kommen lassen, wann er zu viel oder zu wenig Gas gegeben hat. So hat er sich Schritt für Schritt an konstant gute Starts herangearbeitet.»

Hamilton hat auch noch einmal den Grund für seinen Fehlstart beim GP von Suzuka studiert. Lowe verrät: «Er stand zu weit hinten in der Startbox. Kurz vor dem Start ließ er das Auto ein bisschen nach vorne rollen und musste nochmals auf die Bremse. Dazu kam die Sorge, er würde auf die nassen Flecken kommen. Plötzlich ging alles so schnell, dass Lewis im Ablauf etwas durcheinandergebracht hat.»

Ricciardos Ärger verständlich

In Austin setzte der Brite seine Nachhilfestunden im Simulator gekonnt um. Schon in den Trainings passte alles zusammen. Hamilton war mit seinen Probestarts auf der Rennstrecke zufrieden. «Sie haben alle perfekt funktioniert.»

Da musste sich Rosberg schon mehr Sorgen machen. Acht Meter hinter ihm stand Daniel Ricciardo mit einem Satz Super-

soft auf der sauberen Linie. Die Mercedes-Piloten starten auf Reifen der Mischung Soft in die 56-Runden Schlacht. «Klar, auf den Daniel muss ich aufpassen», sagte Rosberg vor dem Start. «Aber mein Plan ist es sowieso, dass ich in der ersten Kurve vorne liege.»

Doch dazu kam es nicht. Hamilton patzte nicht und zog von der Außenbahn gekonnt nach innen, sodass Rosberg keine Angriffsmöglichkeit hatte. Im Gegenteil: Der Deutsche schoss nach rechts und machte innen eine große Lücke auf. Ihn die stach Ricciardo. Und so lag Rosberg nach wenigen hundert Metern lediglich auf dem dritten

Zwischenrang, statt wie gewünscht in Führung.

Obwohl die Pace zwischen Mercedes und Red Bull fast identisch war, konnte Ricciardo seinen Rang nicht halten. Der Ausfall seines Teamkollegen Max Verstappen in Runde 30 machte eine virtuelle Safety-Car-Phase nötig. Und die kam wie ein Geschenk für Mercedes. Beide, Hamilton und Rosberg, stoppten und ließen sich (vor Ricciardo) Medium-Reifen aufziehen. Mit diesen fuhren sie bis zum Rennende. «Die virtuelle Safety-Car-Phase hat mich rund zehn Sekunden gekostet», schimpfte Ricciardo. «Das ist frustrierend. Ohne das hätte es

am Ende sicher etwas mehr Würze gegeben.»

Ricciardos Teamchef Christian Horner zweifelte an dieser Aussage: «Es wäre schwer geworden, Nico hinter uns zu halten. Er wäre am Ende mit Soft-Reifen gefahren. Das hätte ihm einen Vorteil gebracht. Aber wir lagen vorne und hätten zumindest kämpfen können. Das virtuelle Safety-Car hat es dann entschieden.»

Erster Matchball in Mexiko

Vorne hatte Hamilton alles im Griff. Doch der Motorplatzer von Malaysia fuhr in Gedanken mit: «Ich hatte Angst, dass wieder etwas kaputtgeht. Bis zur Ziellinie war ich besorgt, dass ich die gleichen Geräusche wie in Sepang hören könnte. Ich bin dankbar, dass es das Auto über die Distanz geschafft hat.»

26 Punkte trennen Rosberg und Hamilton nun. Das heißt: Der Deutsche hat am Sonntag in Mexiko seinen ersten Matchball. Allerdings müsste er gewinnen – und Hamilton einen Nuller einfahren. Doch daran denkt Rosberg nicht. Zumindest sagt er das. Und Hamilton? «Was hinter mir passiert, kann ich nicht kontrollieren. Ich brauche einfach nur mehr Wochenenden wie dieses» ♦



Er kann es doch noch: Hamilton lässt sich im Parc fermé feiern

Ferrari

Verliert Vettel die Lust?

Von ELMAR BRÜMMER

Ferrari kommt nicht in die Gänge. Und wenn die Tagesform nicht passt, dann geht gar nichts. Ein ehemaliger Formel-1-Pilot glaubt bereits zu wissen, dass das Zugpferd Sebastian Vettel womöglich schon bald die Lust verlieren wird.

Der ganze Trotz, der in Sebastian Vettel steckt, entlud sich kurz vor Schluss des Großen Preises der USA: Er fuhr die schnellste Runde des Rennens. Aber was nutzt es, am Ende bleibt nach einem schwierigen Wochenende und einem nicht immer glücklichen Rennen der vierte Platz. Bei 12 von 18 Rennen in diesem Jahr bleibt der Heppenheim mit dem Podium fern. «Vor uns liegt ein steiler Weg», bilanzierte er in Austin. Dazu passt die Szene, in der Kimi Räikkönen nach einem verpatzten Boxenstopp auf der Bergaufpassage stehen bleibt und sich dann in die Garage zurückrollen lässt. Ferrari kommt einfach nicht richtig voran.

Alles hängt von der Tagesform ab. Die Standardaussage von Vettel mag stimmen, ist aber auch eine wunderbare Erklärung dafür, dass man nicht genau weiß, wie es läuft – oder warum es nicht läuft. Bei Ferrari lebt man in dieser Saison von Tag zu Tag, und auch in Texas fährt man der Form hinterher. Wohl fühlen, das Vertrauen ins Auto finden, das klappt immer mal, aber selten durchgehend über ein ganzes Wochenende.

Boden verloren gegen Mercedes, nichts gegen Red Bull hin-

zugewonnen. Man wird sich in Maranello wohl an den dritten Platz der Konstrukteurs-WM gewöhnen müssen. Das Rätselraten über das wahre Können von Ferrari nimmt in dieser Saison kein Ende, und es scheint fraglich, ob die technische Ungewissheit eine tragfähige Basis für den Neustart 2017 ist.

Eine Szene aus dem ersten Training auf dem Circuit of the Americas war symptomatisch für die Situation bei der Scuderia: Vettel fuhr einhändig, weil er mit einer Hand einen losen Außenspiegel festhalten musste, ein Flügelteilchen am Unterboden war weggefliegen. Es sind auf allen Ebenen die kleinen Malheure, die den großen Fortschritt verhindern.

«Vettel hat seine Strahlkraft verloren!»

MARTIN BRUNDLE



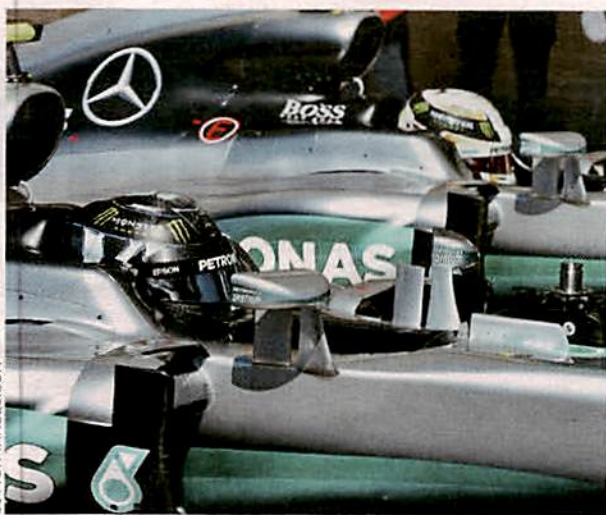
Rekorde gebrochen. Wenn ich ihm aber jetzt bei der Arbeit zuschaue, muss ich sagen: Er hat seine Strahlkraft verloren.»

Für Fernpsychologen hat Vettel meist nur ein mitleidiges Lächeln übrig. Mit 29 und noch einem Jahr Vertrag muss sich der vierfache Weltmeister allerdings über seine Zukunftsplanung klar werden. Er sagt aber: «Ich glaube, es ist im Augenblick nicht wichtig, sich mit Details wie meinem Vertrag zu beschäftigen.» Mit Maurizio Arrivabene hat er sich ausgesprochen. Beim Zwiegespräch war von Kritik, dass sich der Fahrer lieber aufs Fahren konzentrieren solle, wohl keine Rede: «Wir stehen auf der gleichen

Seite und wir geben jeder in seinem Bereich das Beste.» Der Druck auf das Team sei unmenschlich, behaupten indes Kenner der Szene, Konzernchef Sergio Marchionne wolle den Erfolg auf brachiale Art durchsetzen.

Genüsslich lässt Luca di Montezemolo, Ferrari-Präsident von 1991 bis 2014, einen Merksatz ausrichten: «In der Formel 1 brauchst du die Demut zu wissen, dass man nicht von heute auf morgen zum Sieger wird. Man sollte keine Siege ankündigen, wenn man nicht die Gewissheit hat, dazu in der Lage zu sein.» Andere klagen noch heftiger. Der «Corriere dello Sport» titelte plakativ: «Ferrari in Angst», in Italiens liebster Garage herrsche ein «Terror-klima».

Ganz so heftig wird es nicht sein. Aber WM-Rang 3 und der erste Erfolg seit 25 Rennen sind in weite Ferne gerückt. ♦



26 Punkte Unterschied: Noch ist es kein Kopf-an-Kopf-Rennen



Fünfter Doppelsieg 2016: Hamilton und Rosberg auf dem Podium



Feierabend für Max: Der Niederländer rollte nach Halbzeit aus

KOMMENTAR

Wenn diese Taktik bloß aufgeht



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Nico Rosberg hat am Start viel Platz gelassen. Sehr viel Platz. Ob bewusst oder nicht – das weiß nur er. Doch der WM-Leader hat ganz offensichtlich kein Risiko eingehen wollen. Warum auch? Er weiß, dass ihm in den verbleibenden drei Grands Prix zwei zweite Plätze und ein dritter Rang zum ersten WM-Titel reichen. So gesehen hat er in Austin, wo er noch nie gewonnen hat, alles richtig gemacht. Doch reicht diese Taktik? Rosberg sagt

vor jedem Rennen, er fahre auf Sieg. Und nach jedem Rennen wiederholt er gebetsmühlenartig, dass er nicht an die WM denke. Die Zurückhaltung in der ersten Kurve spricht jedoch eine andere Sprache. Die Nummer 6 hat in dem Moment (nur) an die WM gedacht. Was nicht falsch ist. Aber doch offenbart, dass es um die Wurst geht. Viel Spielraum nach hinten hat der Deutsche nicht. Red Bull könnte ihm schon beim nächsten GP in Mexiko am kommenden Sonntag einen Strich durch die Rechnung machen.



Und wieder war Räikkönen schneller als Vettel: Zumindest bis zu seinem kuriosen Ausfall

MOMENT MAL!

Loslassen ist schwierig

In einer Sportart, die am Limit lebt, fällt es naturgemäß schwerer, die eigenen Grenzen zu erkennen. Im Eifer des Gefechts kann das passieren, natürlich. Aber die Selbsterkenntnis, wann es an der Zeit ist, eine Karriere zu beenden, haben wenige. Dafür kann man durchaus Verständnis haben bei den Piloten, für die Rennfahren der ganze Lebensinhalt ist. Das Loslassen einer Karriere ist häufig schwieriger, als den richtigen Punkt bei der Mercedes-Kupplung beim Rennstart zu erwischen.

Gilt diese Schwierigkeit bei der Selbsteinschätzung auch für die Herren hinterm Kommandostand? (Es geht in dieser Kolumne nicht um den unrühmlichen DTM-Abschied von Timo Scheider.) Von Managern, selbst von leidenschaftlichen, kann man schon eher verlangen, dass sie erkennen, wann die Karriere zu Ende geht. Jedenfalls in einem Sport, der von Saison zu Saison klare Start- und Endpunkte besitzt. Nur Bernie Ecclestone kann hingegen schlecht sagen, wie es um seine Geschäftsführerrolle bestellt ist. Er hat zwar einen laufenden Vertrag. Doch ob und wie er weiterhin an der Strecke auftreten wird, das liegt mehr in den Händen der Herren bei Liberty Media.

Aber wer bestimmt über Ron Dennis? Wenn man Ron Dennis fragt, dann natürlich nur Ron Dennis selbst. Aber es gibt verschiedene Denisse im futuristischen Auto-Campus in Woking, so wie es verschiedene McLarens gibt. Die Gruppe, deren CEO Dennis ist, die Autosparte, das Renn-Team. Der 69-Jährige hat sich schon immer zugetraut, auf allen Posten der Beste zu sein. Doch sein zum Jahresende auslaufender Vertrag als CEO der McLaren Group wird offenbar nicht verlängert – und setzt damit der Allmacht ein Ende.

Seit zwei Jahren hat Dennis hinter den Kulissen darum gekämpft, die finanzielle Höhe über das einst von Bruce McLaren gegründete Team zu übernehmen und damit seinen langjährigen arabischen Partnern das Nachsehen zu lassen. Das scheint nicht geklappt zu haben, auch wenn der seit fast vier Jahrzehnten mit den McLaren-Geschicken verbundene Dennis einen Rücktritt demüht. Er bleibe Teilhaber und Chef der Technologiesparte.

Das passt zu dem überlieferten Satz von Dennis, der besagt: «Ich werde niemals aufhören.» Erfolg macht süchtig. Macht noch mehr. Dennis ist ein Erfolgsmensch, der anhaltende Rückstand seines Teams auf der Rennstrecke verursacht ihm körperliche Schmerzen. Dass sein Statthalter Eric Boullier ob seiner Auftritte im Fahrerlager nicht besonders beliebt ist, wird dem Chef nicht stören – er kennt das ja von sich selbst. Dass er mit dem ehemaligen VW-Rallychef Jost Capito einen Experten verpflichtet hat, der jederzeit die Truppe übernehmen könnte, spricht für die perspektivische Denke, die Dennis pflegt. Oder dient sie gar als Beleg für einen Abschied?

Auch auf den Grauen von McLaren würde der Titel der Biografie von Ross Brawn passen: «Totaler Wettbewerb» Der Brawn-Bär hat sich drei Jahre nach seinem Abschied von Mercedes mit ein paar Seitenhieben zurückgemeldet. Zum Beispiel jenem, dass er der Mercedes-Führung nicht mehr vertrauen konnte: «Deshalb war ich nicht mehr motiviert.» Ohne (Selbst-)Vertrauen und Selbstbewusstsein geht es aber nicht. In beidem ist Dennis weltmeisterlich. Sollte daraus aber Selbstverliebtheit werden, wäre der Rücktritt ein guter Weg. Sogar ein Fortschritt.



Elmar Brümmer



McLaren-CEO Ron Dennis: Sein Vertrag läuft Ende 2016 aus

GP USA als Vorbild

Von ELMAR BRÜMMER

Der Große Preis der USA im texanischen Austin war nicht nur einfach der 18. WM-Lauf des Jahres. Er hat auch die Weichen für die Zukunft der Formel 1 gestellt. Allerdings steckt vieles, was die Königsklasse des Motorsports dringend ändern müsste, noch in den Kinderschuhen.

Es ist ein ziemlich harter Kreis an Konkurrenten, den Austin da hat. Melbourne, Monte Carlo, Montreal, Singapur – überall eben, wo die Formel 1 den Städten (und damit den Fans) besonders nah ist. Der Circuit of the Americas liegt eine 30-Dollar-Taxifahrt von der Innenstadt Austins entfernt und ist ein gutes Beispiel dafür, wie man in einem Niemandsland der verwöhnten GP-Gemeinde eine neue Heimat geben kann.

Der Glamour in der Innenstadt ist ausreichend genug, aber nicht zu überkandidelt. Außer natürlich, wenn Lewis Hamilton mit Ski-Olympiasiegerin Lindsey Vonn deren 32. Geburtstag auf einer Bowlingbahn feiert, wenn der zweifache Oscar-Preisträger Christoph Waltz das Renn-Drehbuch interpretiert oder wenn Venus Williams ein bisschen Ablenkung von Tennis und Verletzung sucht. Aber es herrscht eine andere Wahrnehmung als bei vielen europäischen Rennen oder den Protzveranstaltungen in manchen Expansionsländern: Lässigkeit und Spaß stehen im Vordergrund, nicht die übliche XXXL-Denke mancher Texaner.

Aber Charme und interessante Streckenführung allein reichen nicht zum Überleben, wenn der Gouverneur die Zuschüsse um 20 Prozent streicht und plötzlich das Zuschauerpotenzial in

der Region vom GP von Mexiko abgegraben wird. Dazu kann noch eine aufgrund der Wetterbedingungen desaströse Vorjahresveranstaltung, als sich die Zuschauerzahlen praktisch halbiert hatten. Keine leichte Aufgabe für Rennstreckenchef Bobby Epstein und die deutsche CEO Katja Heim, da den Turnaround zu schaffen.

25 000 zusätzliche Zuschauer

Aber neben Mario Andretti, dem Weltmeister von 1978, fand sich eine weitere Botschafterin für das Rennen. Eine mit dem richtigen Repertoire. Zitat: «Ich kann aus den bösen Buben gute Jungs machen – für ein Wochenende.» Oder: «Ihr liebt das Spiel – ich liebe die Spieler.» Und: «Ich bin ein Alptraum, verkleidet als Tagtraum.» Pop-Megastar Taylor Swift hat nach dem Quali zum Großen Preis der USA auf einer Festivalwiese

AUS DEM FAHRERLAGER

Von MICHAEL SCHMIDT



Ricciardo mit «Knievel»-Helm

Normalerweise haben Rennfahrer im Cockpit eine Streckenskizze, um sich besser die Nummern der Kurven zu merken. Romain Grosjean hat an die Cockpitseite ein Bild seiner Frau Marion geklebt.

Nico Hülkenberg verbrachte den ersten Tag in Texas mit Relaxen: «Ich bin zu einem See in der Nähe von Austin gefahren und habe mir da ein Motorboot gemietet. Ein Wahnsinn. Da will keiner eine Lizenz sehen. Du kannst einfach so über das Wasser brettern.»

Daniel Ricciardo hat Sinn für Humor. Der Australier antwortete am Donnerstag auf alle Fragen mit texanischem Akzent. Auch im Interview mit Sky England. Für den GP USA ließ sich Ricciardo seinen Helm in den Farben des 2007 verstorbenen amerikanischen Stuntman Evel Knievel lackieren. Seine Schuhe strahlten im

Stars & Stripes-Look der US-Flagge. Links die Sterne auf blauem Hintergrund, rechts die weiß-roten Streifen.

Aufregung vor dem Red-Bull-Pavillon. In der Mittagspause marschierte Sebastian Vettel zu seinem alten Team und unterhielt sich 20 Minuten lang mit Technik-Guru Adrian Newey. Wie viel hat er Vettel über den neuen Red Bull verraten? «Nichts», lachte Vettel. «Ich habe mit Adrian über seinen Straßen-Sportwagen für Aston Martin gequatscht. Es hat mich interessiert, was er da macht.»

Nico Rosberg traute beim Joggen am Donnerstag vor dem GP USA am Ufer des Colorado River in Austin seinen Augen kaum. Wer kam ihm da entgegen? Der gestrauchte Radheld Lance Armstrong. Der unehrenhaft ausgeschiedene Tour-de-France-Sieger war auf dem gleichen Weg mit dem Rennrad unterwegs.

Geht Bernie Ecclestone mit seinem zukünftigen Chef Chase Carey auf Kuschelkurs? Der 85-jährige Engländer holte den Frontmann der neuen FI-Hausherren persönlich mit seiner Mercedes-Limousine vom Flughafen in Austin ab und brachte ihn an die Strecke.

Fernando Alonso besuchte in der Woche zwischen Suzuka und Austin das legendäre Musikfestival von Coachella. Es war in diesem Jahr ein ganz Besonderes mit Beatles-Legende Paul McCartney, den Rolling Stones, The Who, Bob Dylan, Neil Young und Pink-Floyd-Bassist Roger Waters. Alonso: «Es war eine einmalige Erfahrung. So ein Konzert wird es nie wieder geben.»

Der frühere Ferrari-Teammanager Luca Badoer hatte Ferrari ein «Klima der Angst»



Unter Beschuss: Arrivabene

vorgeworfen, in dem sich keiner an neue Ideen traut, aus Angst etwas falsch zu machen. Dazu Teamchef Maurizio Arrivabene: «Wer für Ferrari arbeitet, muss sich daran gewöhnen, dass er unter Druck steht und kritisiert wird. Wir stehen im Rampenlicht wie unsere Fußball-Nationalmannschaft.»

...einen Sinneswandel

zwischen den Kurven 9 und 11 ihr einziges Konzert im ganzen Jahr gegeben. Eine exklusive Veranstaltung für Ticketbesitzer der Formel 1. Etwa 25000 zusätzliche Zuschauer hat die Bonusaktion dem Rennen gebracht. Darüber hinaus wurde veranschaulicht, wie sich das Renngeschäft erfolgreich am Showbusiness orientieren kann.

Damit war der Sprung über die 100000-Zuschauer-Grenze gesichert, und das wiederum sichert das Bestehen von Austin als Formel-1-Außenposten auf dem Nascar-Territorium. Und es verhindert das Schicksal anderer neuer Rennstrecken: Neu-Delhi sah nur drei Gastspiele, Mokpo in Südkorea und Fuji deren vier, in Valencia nach dem fünften Mal Schluss und in Istanbul lange vor dem siebten und letzten Rennen die Luft raus. Aber in einem US-Bundesstaat, in dem groß zu

denken eine Kleinigkeit ist, gibt man so schnell nicht klein bei.

«Wir wollen, dass die Leute das beste Sport- und Entertainmentwochenende haben, das man sich vorstellen kann», sagt Epstein. Denn die Formel E, die mit ihren kreischenden Rennmobilen in die großen Metropolen zieht, lockt auch mit Unterhaltung – am Ende der neuen Saison erstmals in New York. Und auch diese Serie wird von Liberty Media, dem neuen Rechteinhaber der F1, vermarktet. Austin ist deshalb ein Testlauf für die Rolle der Formel 1 in der sich verändernden Rennwelt, und stellt auch die Wandlungsfähigkeit der Beteiligten aus Europa auf die Probe.

Lewis Hamilton als King der Sozialen Medien hat das schon ganz gut hinterkommen, das Champion-Team von Mercedes stellte dazu passend in Austin eine virtuelle Boxengarage für

die Fans vor. Aber ansonsten ist da noch reichlich Luft nach oben. Epstein legt auch den Finger in die Wunde der Königsklasse: «Von Taylor Swift und ihren Aktivitäten in den Sozialen Medien kann sich die Formel 1 etwas abschneiden.» Er sieht die 80 Millionen Follower auf Twitter und damit genau jene Fanschichten, die der Grand-Prix-Sport nicht erreicht. Wenn Hamilton bei einer offiziellen Talkrunde seine Späßchen mit Snapchat treibt, wird er verwahrt.

Für den normalen Fan zu wenig

Zeit für einen Sinneswandel, findet auch NBC-Sportkommentator Leigh Diffey: «Die Formel 1 muss in der digitalen Welt beschleunigen, und jüngere Altersschichten ansprechen. Die neuen Besitzer könnten dabei hilfreich sein.» Der Routinier verweist dabei auf die Nähe, die die Nascar zu den

Fans sucht, auch an den Rennstrecken: «Das Superstar-Image steht der F1 ganz gut, aber für den normalen Fan ist das manchmal zu weit weg. Er will sich mehr dazugehörig fühlen.»

Und wenn es nur die digitale Nähe ist. Auch der Rennstall von Gene Haas, das erste US-Rennteam seit 30 Jahren, nutzt die Vernetzung – allerdings für ganz andere Zwecke. Statt Tausende von Teilen aufwendig selbst zu produzieren wie die meisten anderen Rennställe, sucht er sich Lieferanten und Produzenten im Internet. Damit drückt er die Kosten, aber nicht die Erfolgsaussichten. Echtes Change-Management.

Den Patrioten fehlt jetzt nur noch ein einheimischer Fahrer, was vor allem Rennlegende Andrea D'Adamo beklagt. Für Gene Haas ist die nationale Frage eher nachgeordnet: «Wir leben im Zeitalter der Globalisierung und gucken nach dem Besten, das wir bekommen können. Deshalb suchen wir auch nicht nach jemandem mit amerikanischem Pass, sondern nach Fahrern, die in der Formel 1 etabliert sind.» Aber natürlich wäre einer wie Alexander Rossi, im Vorjahr noch Gaststarter bei Manor und in diesem Jahr Sieger bei den Indy 500, ein weiterer Publikumsmagnet.

Schon sorgt sich Bernie Ecclestone darum, dass sich Nico Rosberg sich als potenzieller Weltmeister schlecht verkaufen lässt. «Wenn Nico den Titel gewinnen würde, wäre das gut für ihn und gut für Mercedes, aber es würde dem Sport nicht unbedingt helfen, weil es nichts über ihn zu schreiben gibt», zitiert die «Daily Mail» den Zampanò. «Man braucht einen wie Lewis Hamilton.» Oder einen Geschäftsführer mit der Denke von Hamilton, was man allerdings von einem bald 86-jährigen schwer verlangen kann. Denn der noch amtierende Titelverteidiger wird jetzt auch zum Helden eines Videospiele – und schafft damit die Verbindung zu jener Altersgruppe, die für die Formel 1 immer schwieriger zu erreichen ist. Der Name des Spiels: Die Pflicht ruft.

Und damit zurück zur Attraktivität, die am Ende auch in Austin noch am meisten zählt. Mercedes-Teamchef Toto Wolff, selbst ein guter Verkäufer des Motorsports, plädiert dafür, eines nicht zu vergessen: «Der größte Entertainment-Faktor in diesem Titelrennen ist immer noch das Duell unserer beiden Fahrer.» Zurück zum Sport. The show must go on. ♦

NACHRICHTEN

Fahrer bestätigt, Ingenieure weg

Toro Rosso Die Italiener haben in Austin ihre Fahrerpaarung für 2017 bekannt gegeben. Überraschungen gab es keine: Toro Rosso setzt weiter auf Carlos Sainz jr. und Daniil Kvyat. Sorgen bereitet dem Team aus Faenza der Aderlass bei den Ingenieuren. Nachdem bekannt wurde, dass Technikdirektor James Key 2018 bei Williams andockt, lief auch noch Chefingenieur Phil Charles weg. Auch ihn zieht es zu Williams.

Bottas schneller als die Polizei

Williams Noch ist es nicht offiziell. Aber Williams wird 2017 mit Valtteri Bottas und Lance Stroll antreten. Das Duo soll am 18. Geburtstag von Stroll (29. Oktober) bekannt gegeben werden. Bottas gab am Rande des US-GP auch sein schönstes Austin-Erlebnis preis: «Ich durfte letztes Jahr einen Tag mit der Polizei verbringen. Ich durfte auch ihre Autos fahren. Dabei habe ich auf ihrer Teststrecke die absolute Bestzeit unterboten.»

Mehr als 45 Runden am Freitag gehen nicht

Sauber Bei Felipe Nasr wird es langsam mit den Motoren eng. Der Brasilianer hat nur noch zwei alte Motoren, die vier Wochenenden halten müssen. Teamkollege Marcus Ericsson hat zwei gebrauchte Motoren und ein Uralt-Triebwerk, das er am Freitag fährt, um Kilometer für die anderen Einheiten zu sparen. Für beide Sauber-Fahrer gelten strenge Kilometergrenzen. Mehr als 45 Runden gehen nicht.

Keine Strafe für versetztes Parken

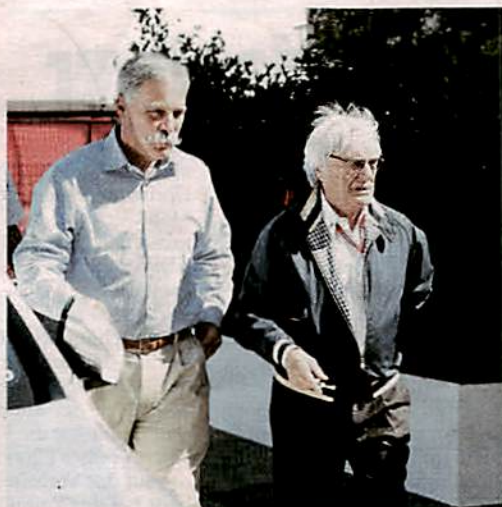
Start Nicht nur Max Verstappen geriet bei der Fahrerbesprechung ins Visier seiner Kollegen. Auch Daniel Ricciardo musste sich erklären. Der Australier hatte beim Start in Japan nach rechts versetzt in seiner Startbox gestanden. FIA-Rennchef Charlie Whiting beehrte die Kritiker: «Verboten ist nur, zu weit vorne zu stehen. Wenn die Spur wie in Suzuka halb-nass ist, dann sollten wir den gesunden Menschenverstand walten lassen. Wir werden Fahrer nicht bestrafen, die ein bisschen versetzt in ihrer Startbox stehen.» ♦ MS



Kriegt die Formel 1 die Kurve? Der Große Preis von Austin lieferte viel Stoff für Zukunfts-Visionen



Extrakonzert beim GP der USA: Taylor Swift



Ecclestone und Carey: Gemeinsam zur Strecke gefahren

Technik

Neue Reifen für mehr Action

Von TOBIAS GRÜNER

Viele Experten befürchten, dass Überholmanöver mit den 2017er-Autos seltener werden. Pirelli versucht seinen Teil dazu beizutragen, dass die Fans doch noch Action bekommen.

Alle freuen sich schon auf die Formel-1-Renner der Generation 2017. Breiter und aggressiver werden sie sein. Und natürlich schneller. Doch beim Schreiben der Regeln haben die Ingenieure offenbar vergessen, dass enge Positionskämpfe für eine spektakuläre Formel-1-Show ebenso wichtig sind wie der Look der Autos. Viele Experten befürchten allerdings, dass die Zahl der Überholmanöver spürbar sinkt. Force-India-Technikchef Andy Green erklärt, warum: «Es wird deutlich schwieriger, einen Konkurrenten auszubremsen, weil die Bremszonen kleiner werden. Die Autos kommen wegen des höheren Luftwiderstands mit niedrigeren Geschwindigkeiten am Ende der Geraden an. Dafür können sie mit höherem Tempo durch die nächste Kurve fahren. Und durch den erhöhten Abtrieb und den Grip der breiteren Reifen verstärkt sich auch noch die Bremskraft.»



Reifen-Test in Barcelona: Links sind die neuen, rechts die aktuellen Pirelli-Walzen gut zu erkennen

Dass die Autos breiter und länger werden, ist ebenfalls kontraproduktiv. Es ist einfach weniger Platz auf der Bahn für Angriffe. Auch der sogenannte «Dirty-Air-Effekt» wird verstärkt. Weil die Autos bis zu 30 Prozent mehr Abtrieb produzieren, leidet der Verfolger

noch stärker unter den Luftverwirbelungen des Vordermanns.

Es gibt nur einen Weg

Die Negativ-Effekte der Aerodynamik lassen sich auch durch breitere Reifen nicht ausgleichen: «Es gibt nur einen Weg, diesen Abtriebsverlust zu ver-

hindern – indem man Autos mit weniger Abtrieb baut», stellt Pirelli-Rennleiter Mario Isola klar. «Mit mehr mechanischem Grip kann man das Phänomen etwas lindern. Aber die erwartete Abtriebssteigerung können die Reifen nicht kompensieren.»

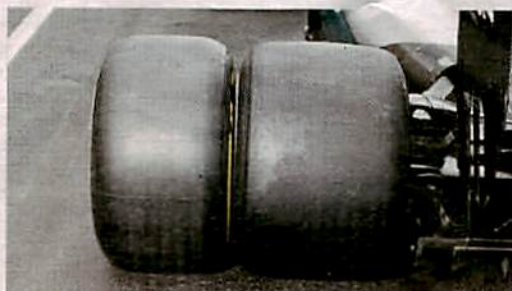
Trotzdem will Pirelli dafür sorgen, dass die Piloten wieder mehr attackieren: «Bisher bestand die Gefahr beim Hinterherfahren darin, dass man durch den Abtriebsverlust zu rutschen beginnt. Dann überhitzen die Reifen und der Grip wird reduziert.» Mit der aktuellen Pirelli-Generation ist man doppelt bestraft: Schafft man es nicht, innerhalb einer Runde am Gegner vorbeizukommen, dann sind die Reifen hinüber.

«Das wollen wir ändern», verspricht Isola. «Wir wollen, dass sich der Reifen innerhalb weniger Kurven wieder erholt, wenn man wieder freie Bahn hat.» Um das zu erreichen, kommt eine komplett neue Karkasse zum Einsatz. Und auch an den Mischungen wird gefeilt. «Wir brauchen ganz neue Inhaltsstoffe, um zu verhindern, dass ein Reifen nach einmaliger Überhitzung seine Leistungsfähigkeit verliert», verrät Isola.

Nach den ersten Testfahrten mit den umgebauten 2015er-Autos von Ferrari, Mercedes und Red Bull deutete Pirelli bereits an, dass es nächste Saison mehr verschiedene Mischungen geben könnte. Damit will man flexibler auf unterschiedliche Rennstrecken und Bedingungen reagieren. ♦



Breiter Ferrari: Räikkönen mit den neuen Pirellis



Deutlicher Unterschied: Pirelli 2016 zu Pirelli 2017 (r.)



Machen auch von hinten eine gute Figur: Neue Pirellis

Zahl und Zitat des Wochenendes

FIA verbietet Verstappen-Manöver

Die Kritik an der harten Fahrweise von Max Verstappen hat Folgen. Die FIA hat beim US-GP bekannt gegeben, dass ein Fahrer in der Bremszone nicht mehr die Linie wechseln darf, wenn er seine Position verteidigt.

Null Toleranz, null Spurwechsel. Nach den Freien Trainings hat die FIA eine Änderung des sportlichen Reglements veröffentlicht. In der Direktive wurde präzisiert, welche Manöver im Positionskampf künftig erlaubt sind und welche nicht. In

Artikel 27.5 des Gesetzbuches stand bisher nur, dass ein Auto nicht in einer Art und Weise gefahren wird, die für andere potenziell gefährlich ist. Artikel 27.8 verbietet Behinderungen anderer Fahrer durch abnormale Richtungsänderungen.

Diese Gummi-Paragrafen reichten aber bisher nicht, um die umstrittenen Verteidigungsmanöver von Max Verstappen zu bestrafen. Deshalb wurde noch ein Satz angefügt: «Alle Richtungsänderungen während des Bremsvorgangs, die dazu führen, dass ein anderer Fahrer

ausweichen muss, werden als abnormal und potenziell gefährlich angesehen. Jedes dieser Manöver wird den FIA-Kommissaren gemeldet.»

Die Stewards müssen dann entscheiden, welche Strafe ein Pilot erhält. Um zu erkennen, ob es sich um Richtungswechsel auf der Bremse handelte, dürfen die Regelhüter auch die Telemetrie der Autos analysieren. Damit hat die FIA auf die Kritik einiger Piloten reagiert, die auf das Verhalten Verstappens bei der Verteidigung seiner Position abzielte. ♦ TG

«Lasst uns noch 200 Seiten erstellen.»

TOTO WOLFFS REAKTION ÜBER DIE AUFNAHME EINER WEITEREN REGEL IM FIA-FORMEL-1-HANDBUCH



Muss umdenken: Verstappen

**MOTOR
SPORT
aktuell**

ZEITVORTEIL

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



GRATIS
für Sie zur Wahl



30%
PREISVORTEIL

1. PROSS-Sport-Chronograph

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

2. HÄUSSER-Sportuhr „Discovery“

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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Briel, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beierle, Betreuung und Messung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz), Christina Dohmann, Dr. Michael Radoje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als bestellende Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95732.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 1509345

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

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

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

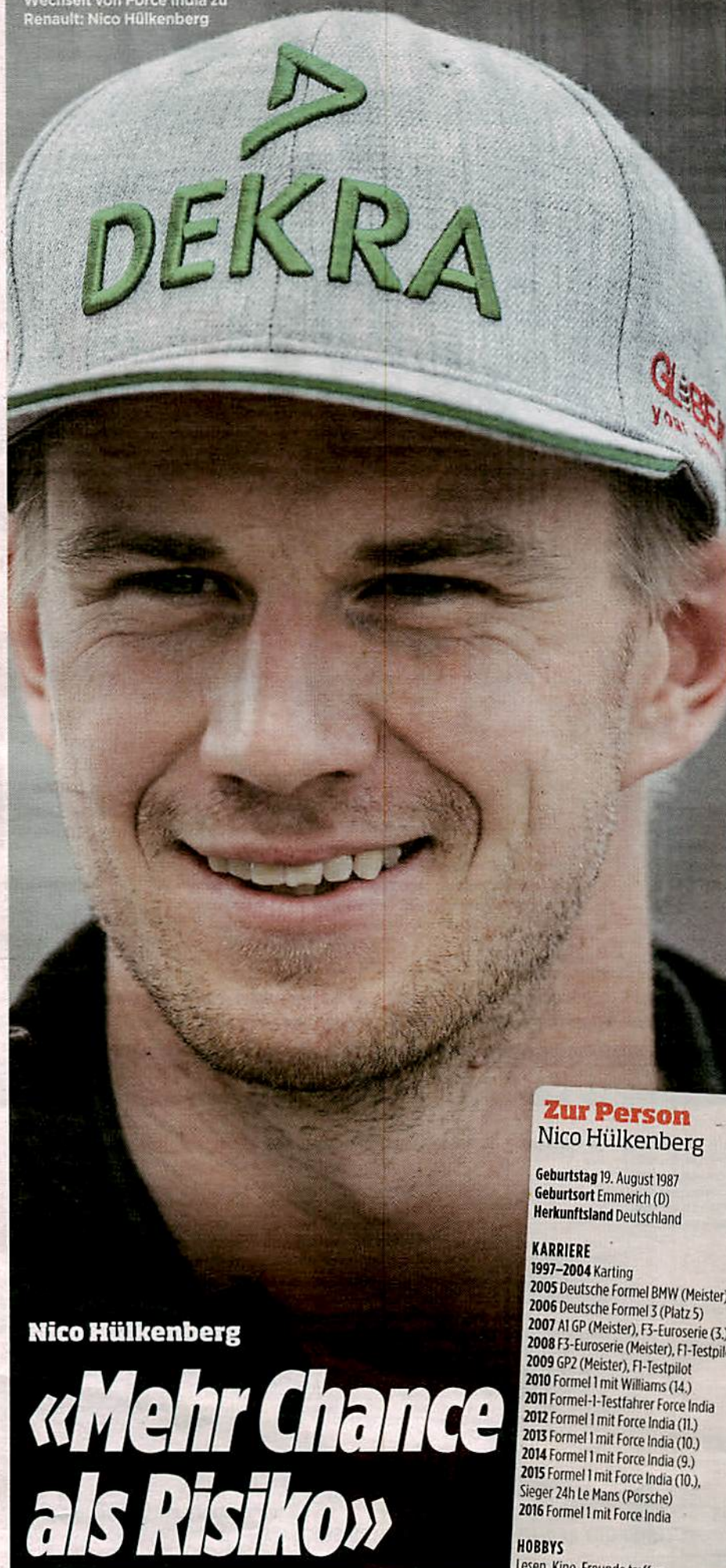
1. PROSS-Sport-Chronograph 2. HÄUSSER-Sportuhr „Discovery“

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

Wechselt von Force India zu Renault: Nico Hülkenberg



Nico Hülkenberg

«Mehr Chance als Risiko»

Zur Person Nico Hülkenberg

Geburtsort 19. August 1987
Geburtsort Emmerich (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

1997–2004 Karting
2005 Deutsche Formel BMW (Meister)
2006 Deutsche Formel 3 (Platz 5)
2007 A1 GP (Meister), F3-Euroserie (3.)
2008 F3-Euroserie (Meister), F1-Testpilot
2009 GP2 (Meister), F1-Testpilot
2010 Formel 1 mit Williams (14.)
2011 Formel-1-Testfahrer Force India
2012 Formel 1 mit Force India (11.)
2013 Formel 1 mit Force India (10.)
2014 Formel 1 mit Force India (9.)
2015 Formel 1 mit Force India (10.),
Sieger 24h Le Mans (Porsche)
2016 Formel 1 mit Force India

HOBBYS

Lesen, Kino, Freunde treffen

Von MICHAEL SCHMIDT

Nico Hülkenberg wechselt zu Renault. Im Interview erzählt uns der 29-jährige Rheinländer, warum er ausgerechnet jetzt diesen Schritt wagt, was den Reiz eines Herstellers ausmacht und warum Force India so gut als Hecht im Karpfenteich mitschwimmt.

Warum gehst du zu Renault?

NICO HÜLKENBERG: Ich glaube, es ist zum jetzigen Zeitpunkt meiner Karriere der richtige Schritt. Nach fünf Jahren bei Force India und einigen schönen Erfolgen ist es Zeit für eine neue Herausforderung. Seit ich in der F1 bin, wollte ich immer schon einmal für einen Hersteller fahren, und das war jetzt eine gute Ge-

«Wollte immer für einen Hersteller fahren.»

NICO HÜLKENBERG



legenheit. Wenn du in der F1 vorne mitfahren willst, musst du dich auf lange Sicht mit einem Hersteller verbünden.

Dein Teamkollege Pérez ist aber geblieben.

Aus seiner Sicht macht es vielleicht mehr Sinn. Er hofft, dass er eines Tages bei Ferrari landet. Bei mir sind die Türen bei den aktuellen Topteams dicht. **Wie lange hast du geprüft, ob Renault die richtige Adresse ist?** Ich habe mich aufklären lassen, was die Unternehmen werden, um nach vorne zu kommen. Da war relativ schnell klar, dass Renault das ist, was ich möchte. **Seit wann bist du mit Renault in Kontakt?**

Das hat sich in den letzten Wochen kurzfristig ergeben.

Welche Rolle hat deine Erfahrung mit Porsche 2015 in Le Mans gespielt?

Das war ein Aspekt. Eine Erfahrung, die ich vorher in meiner Karriere noch nie gemacht hatte. Das hat mir schon die Augen geöffnet, mit welcher Power so ein Hersteller auftritt. Und es hat den Appetit auf ein Werksteam gesteigert.

Was können die großen Teams von Force India lernen?

Die Struktur im Management ist übersichtlich, mit direkten Wegen, schnellen Entscheidungen. Deshalb sind sie auch so effizient.

Es ist kein Geheimnis, dass Force India immer mal wieder Probleme mit dem Cashflow hat. Spielte auch eine Art Existenzangst für den Teamwechsel eine Rolle, dass dieses Team mal zusammenkrachen könnte?

Seitdem ich bei Force India bin, gab es immer Schlagzeilen und Gerüchte in diese Richtung. Das Team wurde schon 20-mal totgeschrieben und Vijay Malaya schon 20-mal eingesperrt. Das Team ist immer noch da – und Vijay auch. Ich habe einen Heidenrespekt vor Vijay.

Hast du bei Force India alles erreicht, was du dir vorgenommen hattest?

Ich hätte schon gerne ein Podium geholt mit ihnen. Dieses Jahr hatten wir in Monte Carlo, Baku und Spa drei Möglichkeiten. Es gab Umstände, die das verhindert haben. In Monte Carlo haben wir es durch einen taktischen Fehler selber verbaut. In Baku durch meinen Unfall in der Qualifikation. In Spa die rote Flagge zur falschen Zeit. Da lag ich noch auf Platz 2. Das Gesamtbild aber passt.

Irgendwie ist Force India der Robin Hood der Formel 1. Stimmt dieses Bild?

Es sind einfach Vollblut-Racer. Das alte Jordan-Team, das nie auf Rosen gebettet war und sich alles erkämpfen musste. Diese DNA steckt in diesem Team. **Was hat Force India gesagt, als sie erfuhren, dass du zu Renault gehst?**

Sie haben sicher keine Freuden sprünge gemacht. Aber sie haben es akzeptiert. Das zeigt, dass da auch eine menschliche Beziehung zwischen dem Team und mir gewachsen ist. Das ist mehr als das normale Fahrer-Teamchef-Verhältnis. Sie haben schon versucht, mich zu halten, aber auch relativ schnell respektiert, dass ich etwas anderes machen will. In meiner ganzen Zeit bei Force India war die Kommunikation immer sehr offen und fair. Es gibt da keine Spielchen. Dafür bin ich dankbar.

Sergio Pérez sagt, du seist der beste Teamkollege, den er jemals hatte. Triffst das umgekehrt auch zu?

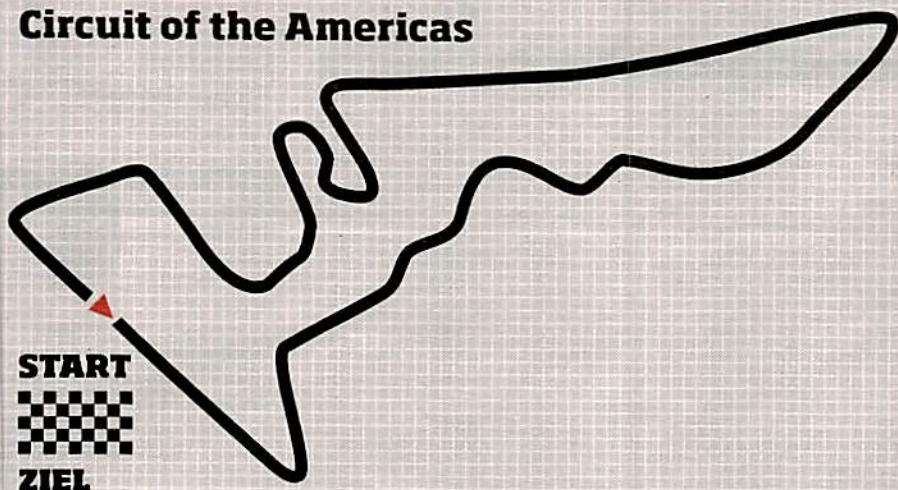
Sicher einer der besten. Rubens Barrichello ist auch einer, der mir noch im Kopf herum schwirrt. Sergio und ich haben viel voneinander gelernt. Ich habe mir seine Stärken abgeguckt. Er genauso bei mir. Mit dem Resultat, dass es immer extrem eng zwischen uns zugeht. **Was hast du von ihm gelernt?**

Das Reifenmanagement. Speziell das der Hinterreifen. Er ist ein Fahrer, der da sehr viel Toleranz hat, was die Hinterachse angeht, wenn die zum Beispiel mal schwammig ist. Auch sein Gefühl und sein Verständnis für die Hinterreifen und sein Fahrstil, damit umzugehen, das habe ich mir von ihm abgeschaut.

Was ist das Minimalziel für 2017? Ich wünsche mir, dass wir auf Anhieb konkurrenzfähig sind und gut Punkte mitnehmen können nächstes Jahr. Aber es ist schwer einzuschätzen mit diesen Regeländerungen. Ich sehe sie mehr als Chance als als Risiko. ♦

STRECKE

Circuit of the Americas



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Ultrasoft- (blau markiert), Supersoft- (rot), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi-Mischungen (orange) unterteilen. Pro Grand-Prix-Wochenende stehen immer drei Mischungen zur Wahl. Diese Auswahl trifft Reifenhersteller Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer mindestens zwei der drei Mischungen benutzen. Die ersten zehn müssen mit dem Set losfahren, mit dem sie im Quali ihre Bestzeit erzielt haben. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es insgesamt 13 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 Antriebseinheiten pro Saison verwenden. Beim fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Der Circuit of the Americas hatte 2016 zwei DRS-Zonen: Auf der Geraden nach Kurve 11 und 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. Hamilton	1:37,428 (25)	1. Rosberg	1:37,358 (33)	1. Verstappen	1:36,766 (16)	1. Wehrlein	341,2
2. Rosberg	1:37,743 (27)	2. Ricciardo	1:37,552 (33)	2. Ricciardo	1:37,032 (19)	2. Ocon	339,6
3. Verstappen	1:39,379 (28)	3. Hamilton	1:37,649 (32)	3. Räikkönen	1:37,284 (15)	3. Grosjean	338,0
4. Räikkönen	1:39,407 (21)	4. Vettel	1:38,178 (35)	4. Hamilton	1:37,483 (12)	4. Räikkönen	336,9
5. Hülkenberg	1:39,712 (27)	5. Verstappen	1:38,258 (27)	5. Rosberg	1:37,784 (10)	5. Gutiérrez	336,3
6. Bottas	1:39,776 (30)	6. Hülkenberg	1:38,508 (32)	6. Vettel	1:37,894 (8)	6. Massa	334,5
7. Ricciardo	1:39,963 (26)	7. Pérez	1:38,568 (31)	7. Hülkenberg	1:37,948 (17)	7. Pérez	334,4
8. Vettel	1:39,988 (15)	8. Button	1:38,713 (29)	8. Bottas	1:38,188 (16)	8. Hamilton	334,3
9. Kvyat	1:40,131 (16)	9. Alonso	1:38,801 (30)	9. Button	1:38,212 (14)	9. Rosberg	333,4
10. Sainz jr.	1:40,140 (26)	10. Räikkönen	1:38,865 (31)	10. Alonso	1:38,452 (13)	10. Nasr	332,5
11. Massa	1:40,191 (27)	11. Sainz jr.	1:38,971 (31)	11. Pérez	1:38,512 (16)	11. Bottas	332,4
12. Nasr	1:40,287 (16)	12. Magnussen	1:39,159 (23)	12. Palmer	1:38,528 (14)	12. Palmer	332,3
13. Alonso	1:40,362 (26)	13. Nasr	1:39,189 (28)	13. Massa	1:38,607 (15)	13. Vettel	332,0
14. Grosjean	1:40,826 (15)	14. Bottas	1:39,197 (34)	14. Kvyat	1:38,691 (16)	Hülkenberg	332,0
15. Gutiérrez	1:40,970 (15)	15. Kvyat	1:39,202 (36)	15. Sainz jr.	1:38,710 (6)	15. Ericsson	331,5
16. Ericsson	1:41,170 (17)	16. Massa	1:39,281 (30)	16. Gutiérrez	1:38,939 (13)	16. Alonso	331,4
17. Celis*	1:41,422 (27)	17. Palmer	1:39,455 (34)	17. Grosjean	1:39,097 (13)	17. Magnussen	331,3
18. Button	1:41,663 (21)	18. Grosjean	1:39,554 (24)	18. Magnussen	1:39,105 (14)	18. Verstappen	329,3
19. Magnussen	1:41,942 (22)	19. Ocon	1:40,086 (27)	19. Ericsson	1:39,239 (14)	19. Button	329,0
20. King**	1:42,012 (29)	20. Gutiérrez	1:40,114 (26)	20. Nasr	1:39,509 (14)	20. Ricciardo	329,0
21. Palmer	1:42,332 (31)	21. Ericsson	1:40,219 (28)	21. Ocon	1:39,771 (19)	21. Sainz jr.	327,4
22. Ocon	1:43,874 (27)	22. Wehrlein	1:41,131 (31)	22. Wehrlein	1:41,427 (7)	22. Kvyat	326,3

* für Pérez; ** für Wehrlein

QUALIFYING

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Hamilton	1:36,296	1. Ricciardo	1:36,255	1. Hamilton	1:34,999	Hamilton	9:9 Rosberg
2. Rosberg	1:36,397	2. Rosberg	1:36,351	2. Rosberg	1:35,215	Vettel	10:8 Räikkönen
3. Verstappen	1:36,613	3. Hamilton	1:36,450	3. Ricciardo	1:35,509	Massa	3:15 Bottas
4. Ricciardo	1:36,759	4. Vettel	1:36,462	4. Verstappen	1:35,747	Ricciardo	10:4 Verstappen
5. Hülkenberg	1:36,950	5. Räikkönen	1:36,584	5. Räikkönen	1:36,131	(Ricciardo	4:0 Kvyat)
6. Räikkönen	1:36,985	6. Hülkenberg	1:36,626	6. Vettel	1:36,358	Pérez	9:9 Hülkenberg
7. Vettel	1:37,151	7. Verstappen	1:36,857	7. Hülkenberg	1:36,628	Magnussen	11:6 Palmer
8. Pérez	1:37,345	8. Sainz jr.	1:37,175	8. Bottas	1:37,116	Kvyat	4:10 Sainz jr.
9. Massa	1:37,402	9. Bottas	1:37,202	9. Massa	1:37,269	(Verstappen	3:1 Sainz jr.)
10. Bottas	1:37,456	10. Massa	1:37,214	10. Sainz jr.	1:37,326	Ericsson	10:6 Nasr
11. Sainz jr.	1:37,744	11. Pérez	1:37,353			Alonso	11:6 Button
12. Kvyat	1:37,844	12. Alonso	1:37,417			(Vandoorne	1:0 Button)
13. Alonso	1:37,913	13. Kvyat	1:37,480			Wehrlein	4:2 Ocon
14. Ericsson	1:38,040	14. Gutiérrez	1:37,773			(Wehrlein	7:5 Haryanto)
15. Gutiérrez	1:38,053	15. Palmer	1:37,935			Grosjean	11:7 Gutiérrez
16. Palmer	1:38,084	16. Ericsson	1:39,356				
17. Grosjean	1:38,308						
18. Magnussen	1:38,317						
19. Button	1:38,327						
20. Wehrlein	1:38,548						
21. Nasr	1:38,583						
22. Ocon	1:38,806						

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix der USA



< Fernando Alonso (5.)

«Der Toro Rosso ist auf den Geraden langsam, da kann man mit DRS ganz einfach überholen. Aber beim Williams muss man es an anderen Stellen versuchen. Leider haben wir uns dabei berührt.»

Felipe Massa (7.) >

«Ich hatte einen guten Start und das Rennen lief fantastisch. Beim Virtual Safety Car hatte ich aber viel Pech und dann ist Fernando noch in mich reingefahren. Sonst wäre P5 möglich gewesen.»



< Romain Grosjean (10.)

«Heute lief es nicht so schlecht für uns. Wir haben eine aggressive Strategie gewählt und angegriffen. Wir hatten etwas Glück, aber es ist toll, vor Heimpublikum einen Punkt zu holen.»

Jolyon Palmer (13.) >

«Der Start war enttäuschend – ich habe die Reifen rundenlang nicht auf Temperatur bekommen. Dafür habe ich die nächsten 30 Runden bezahlt, und das war ziemlich frustrierend.»



< Pascal Wehrlein (17.)

«Das Rennen war sehr unkompliziert. Ich denke, wir haben das Beste aus dem Auto rausgeholt. Angesichts dessen, dass ich doch einiges an Fahrzeit verloren habe, ist es ein gutes Ergebnis.»

Nico Hülkenberg (out) >

«Mir ging in Kurve 1 der Platz aus, weil ich im Sandwich zwischen Bottas und Vettel war. Es ist echt frustrierend, wenn du ein schnelles Auto hast und das Rennen nur zehn Sekunden dauert.»



Höhepunkte des Rennens

Start: Hamilton gewinnt den Start. Rosberg fällt auf P3 hinter Ricciardo zurück.

1. Runde: Kvyat schiebt Pérez hinaus. Bottas meldet über Funk einen Reifenschaden hinten rechts. Auch Hülkenberg muss zur Box...

2. Runde: ...und gibt auf.

7. Runde: Verstappen führt 2,2 sec vor Ricciardo.

9. Runde: Ricciardo und Räikkönen an der Box.

10. Runde: Verstappen biegt auch ab (auch er holt die weiche Mischung).

11. Runde: Rosberg holt Medium-Reifen.

12. Runde: Hamilton Soft.

13. Runde: Vettel führt. Verstappen geht an Räikkönen vorbei.

15. Runde: Vettel holt sich Soft und reißt sich als Sechster (hinter Kimi) ein. Kvyat wird für sein Foul an Pérez bestraft (+10 sec.).

16. Runde: Gutiérrez verbringt sich und rollt danach zur Box (out).

18. Runde: Verstappen ist im DRS-Fenster zu Rosberg (3.).

21. Runde: Kvyat sitzt seine Strafe an der Box ab und zieht Medium auf.

24. Runde: Verstappen kann das Tempo von Rosberg nicht mehr mitgehen, plus 3,1 sec. Vettel pirscht sich an Räikkönen heran...

25. Runde: ...doch der Finne biegt ab (Supersoft).

26. Runde: Ricciardo zum zweiten Mal in der Box (Medium).

27. Runde: Verstappen fährt zur Box, doch das Team ist nicht bereit. Der Niederländer fällt hinter Massa (6.) zurück und nimmt im Nachhinein die Schuld auf sich.

30. Runde: Verstappen rollt aus. Vettel holt sich Mediums. Hamilton führt mit 10,9 Sekunden vor Rosberg. Virt. Safety Car.

32. Runde: Hamilton holt frische Mediums. Auch Rosberg kommt rein.

33. Runde: Weiter geht's.

39. Runde: Räikkönen holt Soft-Reifen und bleibt ausgangs der Boxenstraße stehen. Angeblich weil hinten rechts der Reifen nicht richtig festgezurrert ist. Der Ferrari rollt rückwärts zurück. Kimi gibt auf.

50. Runde: Hamilton führt 7,2 Sekunden vor Rosberg.

52. Runde: Alonso geht nach Fahrfehler von Massa mit Berührung am Brasilianer vorbei (6.) - under Investigation.

55. Runde: Massa zur Box (Reifendefekt vorne links). Alonso kassiert Sainz (5.).

56. Runde: 50. GP-Sieg für Hamilton. Rosberg P2. ♦ CE

GP DER USA / Resultate*

Austin/Texas (USA), 23. Oktober 2016; 18. von 21 Läufen zur Formel-1-WM; 308,405 km über 56 Runden à 5,513 km; 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken.

27

Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stopp	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	56	1:38:12,618 h		2	s-s-m	25
2. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	56	+4,520 sec		2	s-m-m	18
3. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-TAG RB12	56	+19,692		2	ss-s-m	15
4. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF16-H	56	+43,134		3	ss-s-m-ss	12
5. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-31	56	+1:33,953 min		2	s-m-m	10
6. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	56	+1:36,124		2	ss-s-s	8
7. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW38	55	+1 Rde.		3	ss-s-m-ss	6
8. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM09	55	+1 Rde.		2	ss-m-m	4
9. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-31	55	+1 Rde.		2	ss-m-m	2
10. Romain Grosjean (F)	HaasF1-Ferrari VF16	55	+1 Rde.		2	ss-s-m	1
11. Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	55	+1 Rde.		1	s-m	0
12. Kevin Magnussen (DK)**	Renault RS16	55	+1 Rde.		3	ss-s-m-ss	0
13. Jolyon Palmer (GB)	Renault RS16	55	+1 Rde.		2	s-s-m	0
14. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C35	55	+1 Rde.		1	s-m	0
15. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C35	55	+1 Rde.		1	m-s	0
16. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW38	55	+1 Rde.		2	ss-s-m	0
17. Pascal Wehrlein (D)	Manor-Mercedes MR05	55	+1 Rde.		2	s-m-m	0
18. Esteban Ocon (F)	Manor-Mercedes MR05	54	+2 Rdn.		3	m-s-s-ss	0

Nicht klassiert:

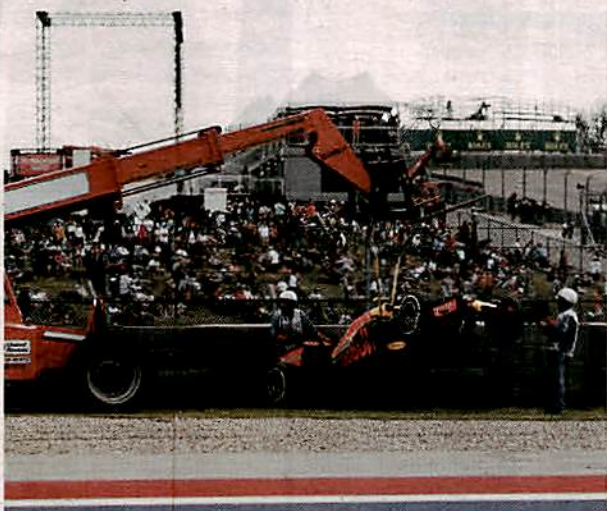
Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF16-H	38	+18 Rdn.	Rad	2	ss-s-ss	0
Max Verstappen (NL)	Red-Bull-TAG RB12	28	+28 Rdn.	Getriebe	2	s-s-m	0
Esteban Gutiérrez (MEX)	HaasF1-Ferrari VF16	16	+40 Rdn.	Bremsen	1	s-s	0
Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM09	1	+55 Rdn.	Lenkung	0	ss	0

Durchschnittstempo des Siegers: 188,415 km/h Schnellste Runde: Vettel, 55. Runde in 1:39,877 min (= 198,712 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.

* Resultate provisorisch; offizielle nach Redaktionsschluss; ** 5-Sekunden-Strafe (Verlassen der Strecke mit Vorteil)



Ende einer verunglückten Dienstfahrt: Max Verstappen am Haken

Topspeed Rennen (So)

	km/h
1. Magnussen	345,1
2. Bottas	343,1
3. Palmer	342,3
4. Wehrlein	338,8
5. Grosjean	338,7
6. Verstappen	337,0
7. Rosberg	336,9
8. Räikkönen	334,6
Kvyat	334,6
10. Ocon	334,5
11. Alonso	334,2
13. Massa	333,2
14. Pérez	331,6
15. Ricciardo	330,2
16. Button	330,1
17. Ericsson	329,3
18. Vettel	328,2
19. Hamilton	328,0
20. Gutiérrez	318,9
21. Sainz	316,5
22. Hülkenberg	248,8

Schnellste Runde Rennen (So)

	Zeit
1. Vettel	1:39,877
2. Räikkönen	1:41,841
3. Rosberg	1:41,897
4. Hamilton	1:42,386
5. Verstappen	1:42,424
6. Magnussen	1:42,475
7. Ricciardo	1:42,555
8. Sainz Jr.	1:42,832
9. Massa	1:43,414
10. Alonso	1:43,502
11. Ocon	1:43,585
12. Pérez	1:43,925
13. Nasr	1:44,117
14. Grosjean	1:44,355
15. Button	1:44,468
16. Palmer	1:44,724
17. Kvyat	1:44,730
18. Bottas	1:44,977
19. Ericsson	1:45,140
20. Gutiérrez	1:45,364
21. Wehrlein	1:45,451
Hülkenberg	keine Zeit



Zuverlässigkeit Fahrer

	Rdn.
1. Ricciardo	1070
2. Pérez	1063
3. Bottas	1038
4. Rosberg	1005
5. Massa	989
Hamilton	989
7. Verstappen	979
8. Sainz jr.	972
9. Nasr	959
10. Räikkönen	949
11. Magnussen	931
12. Alonso	929
13. Ericsson	926
14. Wehrlein	923
15. Gutiérrez	911
16. Grosjean	905
17. Button	879
18. Vettel	860
19. Hülkenberg	845
20. Palmer	817
21. Kvyat	814
22. Haryanto	611
23. Ocon	314
24. Vandoorne	56

Zuverlässigkeit Teams

	Rdn.
1. Williams Martini Racing	2027
2. Red Bull Racing	2010
3. Mercedes AMG Petronas F1	1994
4. Sahara Force India F1 Team	1908
5. Sauber F1 Team	1885
6. McLaren Honda	1864
7. Manor Racing	1848
8. Scuderia Toro Rosso	1825
9. Haas F1	1816
10. Scuderia Ferrari	1809
11. Renault F1	1748
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	1071/2142

Experten-Urteil



Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

Fahrer des Rennens

Lewis Hamilton

Seit der Sommerpause war der Brite sieglos. In «seinem Jagdrevier» USA hat er wieder zugeschlagen. Sein fünfter Sieg in Amerika war nicht nur hochverdient, sondern auch blitzsauber herausgefahren. Von einer Startschwäche (siehe auch Seite 4) konnte nicht die Rede sein. Hamilton kam super weg und verteidigte die Führung souverän. Macht er seine Kampfansage «Ich will auch in Mexiko und Brasilien gewinnen» wahr, erwartet die Fans ein spannendes Finale in Abu Dhabi. Dennoch weiß der Jubilar (50. GP-Sieg): Ohne fremde Hilfe kann er Rosberg nicht mehr einholen. Dem Deutschen reichen zwei zweite Plätze und ein dritter Rang.

Heimlicher Gewinner

Carlos Sainz jr.

Auch wenn ihn sein Landsmann Fernando Alonso in der vorletzten Runde noch überholt hat: Sainz jr. fuhr in Austin eines seiner besten Formel-1-Rennen. Von SPIO gestartet, dribbelte sich der Madrilene wie Ronaldo nach vorne und hielt den fünften Rang bis kurz vor Schluss. Und das in einem Toro Rosso mit Vorjahres-Ferrari-Motor. Für Sainz war Rang 6 nach sechs Nullern ein wahrer Befreiungsschlag.

Heimlicher Verlierer

Max Verstappen

Es war nicht das Rennen des Max Verstappen. Bis zum missglückten Boxenstopp war der Niederländer noch gut auf Kurs, obwohl er gegen Rosberg chancenlos war. Dann das Missverständnis am Funk, und der Red-Bull-Pilot kam rein, ohne dass sein Team bereit war. Kurz darauf dann ein Motorproblem, das den 19-Jährigen zur Aufgabe zwang. Immerhin: Verstappen suchte nicht nach Entschuldigungen. Er nahm die Schuld für den verkorksten Boxenstopp auf seine Kappe - Respekt! ♦



Vorschau Mexiko

Volles Haus im zweiten Jahr?



GP Mexiko: Volles Haus 2015

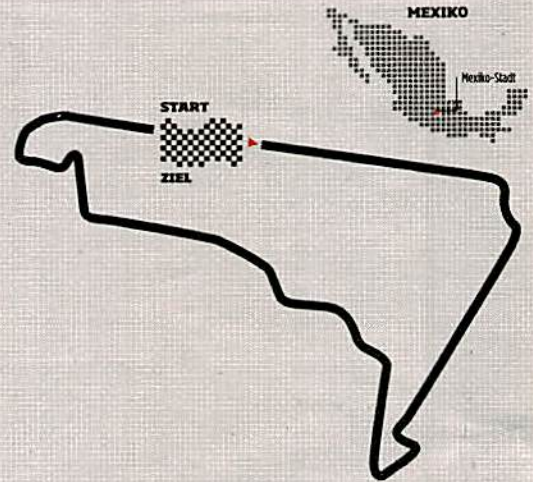


Silber-Doppelsieg im Vorjahr

VOLLGAS-ANTEIL	55%
GRIP-NIVEAU	Niedrig
ABTRIEBSLEVEL	Hoch
BREMSEN-VERSCHLEISS	Sehr hoch
GANGWECHSEL	18 pro Runde
BENZINVERBRAUCH	1,9 Liter pro Runde

STRECKE

GP Mexiko / Autódromo Hermanos Rodríguez



Zeitplan und Statistik GP Mexiko/Mexico-City

Freitag, 28. Oktober
 18.00–19.30 (MESZ) 1. Freies Training
 22.00–23.30 2. Freies Training

Samstag, 29. Oktober
 18.00–19.00 3. Freies Training
 21.00–22.00 Qualifying

Sonntag, 30. Oktober
 20.00–22.00 (MEZ) Rennen (71 Runden)

Infos: autodromhermanosrodriguez.com
 Streckenlänge: 4,304 km
 Rennstrecke: 305,354 km

Sieger 2015:
 Nico Rosberg (D), Mercedes W06 Hybrid,
 1:42:35,038 h (= 178,597 km/h)
Pole-Position 2015:
 Nico Rosberg (D), Mercedes W06 Hybrid,
 1:19,480 min (= 194,947 km/h)
Schnellste Runde 2015:
 Nico Rosberg (D), Mercedes W06 Hybrid,
 1:20,521 min (= 192,426 km/h)
Streckenrekord: Nico Rosberg, 2015,
 1:20,521 min (= 192,426 km/h)

Ergebnis 2015: 1. Rosberg, Mercedes;
 2. Hamilton, Mercedes; 3. Bottas, Wil-

liams; 4. Kvyat, Red Bull; 5. Ricciardo, Red Bull; 6. Massa, Williams; 7. Hülkenberg, Force India; 8. Pérez, Force India; 9. Verstappen, Toro Rosso; 10. Grosjean, Lotus

Boxenstopp-Strategie des Siegers 2015:
 2 Stopps – Rd. 26 (von Soft auf Medium), Rd. 46 (von Medium auf Medium)

Die meisten Siege: Clark, Mansell, Prost, je 2
Die meisten Poles: Clark 4
Die meisten S. R.: Clark 3



FORMULA 1 GRAND PRIX OF MEXICO
 MEXICO CITY - SELECTED SETS PER DRIVER

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



Clerk: Rekordmann in Mexiko



Je zwei Siege: Mansell/Prost



Maskenball: Ricciardo 2015

TERMINE 2016

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

Mick Schumacher

Titel in Italien?

Den Titel in der deutschen Formel 4 hat Mick Schumacher verpasst. Am Wochenende nimmt er in der italienischen Meisterschaft einen zweiten Anlauf. Dort liegt er 25 Punkte zurück.

Aus dem angepeilten Titel in der ADAC Formel 4 ist nichts geworden. Doch Mick Schumacher, Sohn des siebenmaligen FI-Weltmeisters Michael Schumacher, ist mit dem Erreichten dennoch zufrieden. Fünf Siege und der Teamtitel für Prema stimmten den 17-Jährigen zum Saisonende versöhnlich. «Klar hätte ich gerne gewonnen», meinte Schumi jr., «aber die Saison war auch so lehrreich.»

Nur 25 Punkte Rückstand

Besonders in puncto Überholen hat Schumacher viel dazugelernt. «Wir hatten etwas Pech und mussten hin und wieder von weit hinten starten. Aber das war letztendlich auch eine gute Schule.»



Kann in Italien noch Meister werden: Mick Schumacher

Am Wochenende kann Schumacher beim Finale der italienischen Serie in Monza noch Meister werden. Sein Rückstand auf den führenden Argentinier Marcos Siebert (Jenzer Motorsport) beträgt 25 Punkte. Schumacher jr. hat in dieser Saison schon vier Rennen in Italien gewonnen. Zuletzt in Val-lungola. Und er könnte in der

Meisterschaft sogar vorne liegen, wäre er bei den Rennen am Adria Raceway und in Imola am Start gestanden. Ob mit oder ohne Titel: Sein nächstes Ziel ist klar formuliert. Mick Schumacher will (am liebsten mit seinem bisherigen Team Prema) 2017 in die Formel 3 aufsteigen. Das Wichtigste für ihn ist: weiter Erfahrung zu sammeln. ♦ CE

Formel Ford

Murray wie schon 2013

Seit 1972 gibt es das Formel Ford Festival. Am Wochenende wurde die 45. Ausgabe des Traditionsrennens in Brands Hatch ausgetragen. Sieger nach 20 harten, aber unfallfreien Runden war zum zweiten Mal nach 2013 der Ire Niall Murray (Van Diemen). Auf Platz 2 lief der Brite Scott Malvern (Mygal) ein, Dritter wurde sein Landsmann Chris Middlehurst (Van Diemen). Der Sieg im Nationen-Cup ging an Nordengland.

Tragischer Held des Finals war Oliver Askew. In seinem erst vierten Autorennen überhaupt fuhr der US-Amerikaner mit seinem Vorjahres-Ray auf Rang 3 vor, ehe ihn ein technischer Defekt stoppte.

Der unermüdete deutsche Formel-Ford-Routinier Klaus-Dieter Häckel verpasste den Finaleinzug knapp. ♦ HTS



Wiederholungstäter: Murray

Renault 2.0

Sieg für Palmer III.

Der Brite Lando Norris stand schon vor dem Finale des Renault Eurocups in Estoril als Meister fest. In Portugal beendete er die Saison mit einem zweiten Platz. Die Siege gingen an Will Plamer, den Bruder von FI-Pilot Jolyon, und den Franzosen Sacha Fenestraz. Den Kampf um den zweiten Schlussrang entschied Fenestraz' Landsmann Dorian Boccolacci gegen den Belgier Max Defourny.

Einen guten sechsten Endrang belegte der Schweizer Hugo de Sadeleer. Der Lausanner wurde im ersten Lauf Zweiter und stand somit zum dritten Mal in dieser Saison (nach seinen Erfolgen in Spa-Francorchamps) auf dem Podium. Für den Österreicher Ferdinand Habsburg endete die Saison mit einem Ausfall und Rang 12 in der 2-Liter-Serie als Gesamtzehnter. ♦ CE



P6 am Ende: Hugo de Sadeleer

Langstrecken-WM

Noch fast nichts ist entschieden

Beim WEC-Lauf in Fuji fiel nur eine Titelentscheidung – die bei den LMPI-Privatteams. Anderswo gab es höchstens Vorschentscheidungen, doch speziell bei den GTs ist noch alles offen. Porsche-Trio unter Druck.

Die Einzigen, die sich bereits beim drittletzten Saisonrennen über einen Titel freuen durften, waren Mathéo Tuscher, Dominik Kraihamer und Alexandre Imperatori. Das österreichisch-schweizerische Fahrertrio aus dem Rebellion-Rennstall machte schon den Titel in der Wertung der LMPI-Teams für ihren Arbeitgeber Rebellion Racing klar. «Ein großartiges Ergebnis, der Rennsieg und der Titelgewinn. Ich möchte mich bei meinen Teamkollegen bedanken, dass sie das ganze Jahr so einen unglaublichen Job gemacht haben», so Kraihamer.

So gut der Job der Rebellion-Mannschaft dabei auch gewesen sein mag, rein vom sportlichen Wert ist dieser Titel, den der einzige Gegner – der ohnehin langsamere und dann meist auch noch von Technik-Pech geplagte ByKolles-Bolide – nie hat streitig machen können, wohl der unwichtigste in der Langstrecken-WM.

Spannung pur in GT-Klassen

In allen anderen Klassen schlägt das Pendel zwar schon teils kräftig in eine Richtung, gesichert sind die Titel jedoch noch nicht. In der LMP2-Klasse, dem nächstjährigen Umfeld des Rebellion-Teams, kann sich das führende Alpine-Team bereits in Shanghai auf Verwaltungsarbeit konzentrieren. Mit 38 Punkten Vorsprung in der Fahrer- sowie 35 in der Teamwertung müsste schon vieles schiefegehen, damit sie die jeweiligen Titel noch an das

Team RGR Morand als letzte verbliebene Gegner verlieren.

Weitaus spannender ist nach sieben von neun WM-Läufen die Situation in den GT-Klassen. Sowohl in der Fahrer- als auch der Herstellerwertung geht es eng zur Sache. Nicki Thiim und Marco Sörensen führen mit 119 Punkten die Wertung an. Aber insgesamt haben noch rund ein Dutzend Fahrer(-Paarungen) Titelchancen. Ob am Ende Vertreter von Ferrari, Ford oder Aston Martin am lautesten jubeln, ist dabei noch völlig offen. Einzige amtierenden Weltmeister von Porsche sind heuer im GT-Feld völlig chancenlos, weil die BoP nicht passt.

Einzige Einschränkung: In der GTE-Am-Wertung – mit den letztjährigen Autos – hat das Abu-Dhabi-Proton-Team noch theoretische Chancen, auch GT-seitig für einen Porsche-Titel zu sorgen. Doch auch hier läuft es auf ein Duell eines Ferrari- gegen ein Aston-Trio hinaus.

Porsche-Trio noch nicht durch

Nach dem Toyota-Heimsieg in Fuji wird es auch in der Königsklasse noch mal richtig spannend. In der Herstellerwertung konnte Porsche die Führung auf nun schon 59 Punkte ausbauen und liegt damit auf Kurs zur Titelverteidigung. Doch in der Fahrerwertung haben die Le-Mans-Sieger und Tabellenführer Marc Lieb/Neel Jani/Romain Dumas zuletzt eine echte Durststrecke erlebt.

Nurmehr 23 Punkte trennen die drei Porsche-Piloten, die in Le Mans das letzte Mal auf dem Podium standen, nach der Japan-Runde von den härtesten Verfolgern aus dem Toyota-Lager (Sarrazin/Kobayashi/Conway). Und auch Audi liegt mit 28,5 Punkten Rückstand von Di Grassi/Duval Jarvis noch voll in Schlagdistanz. Maximal sind noch 52 Punkte zu holen. ♦ MBR

KOMPAKT

IndyCar Andretti Autosport sucht neben den gesetzten Ryan Hunter-Reay, Alex Rossi und Marco Andretti einen vierten Fahrer für 2017. Auf der Liste stehen Takuma Sato, Carlos Muñoz und Kevin Magnussen. Der Noch-Renault-Formel-1-Pilot winkt jedoch ab: «Das sind alles nur Gerüchte.»

Formel 3 Pirelli liefert (wie in MSA geschrieben) die Reifen für den Formel-3-GP in Macau. Damit lösen die Italiener Dauerausrüster Yokohama ab (seit 1983 mit von der Partie). Die Reifen, die Pirelli in der ehemaligen britischen Kolonie einsetzt, basieren auf den Mischungen, die in der deutschen und italienischen Formel 4 verwendet werden.

Formel E Die Organisatoren haben vergangene Woche das Layout der Strecke in Montreal vorgestellt, wo die eben erst angefangene Saison 2016/2017 mit einem Doubleheader beendet wird. Der geplante Kurs ist 2,75 Kilometer lang, verfügt über 14 Kurven und führt um das 105 Meter hohe Hochhaus «Maison de Radio-Canada» nordöstliche des Stadtzentrums. ♦ CE



Rebellions Titel-Trio (v.l.): Kraihamer, Imperatori und Tuscher

European Le Mans Series Estoril

Noch alles auf den Kopf gestellt



Doch noch den Spieß herumgedreht: Champions Tincknell, Van der Garde und Dolan (v.l.)

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Unfassbares Pech sorgte dafür, dass beim Saisonfinale in Estoril sowohl in der LMP2- als auch in der GTE-Klasse die Titel nicht an die haushohen Favoriten gingen. Siege und Meisterschaft für Dolan/Tincknell/Van der Garde sowie MacDowall/Turner/Howard.

Schon im verregneten Qualifying lief es für die Tabellenführer Pierre Thiriet und Mathias Beche nicht. Die von Ryo Hirakawa unterstützten Tabellenführer der LMP2-Klasse landeten nur auf Platz 7. Doch zum einen waren ja noch vier lange Rennstunden zu absolvieren,

zum anderen brachte man 14 Punkte Vorsprung mit. Anders ausgedrückt: Mit Platz 4 wäre man auf jeden Fall Meister. Und mit Ausnahme des Saisonauftakts, wo man ausfiel, stand man immer auf dem Podium. Doch diesmal streikte die Technik, genauer gesagt, die Elektronik. Zwei lange Boxenaufenthalte sorgten dafür, dass man mit 24 Runden Rückstand am Ende als letzter Finisher und damit auf P9 der LMP2-Wertung klassiert wurde.

Bei den verbliebenen Titelrivalen von G-Drive Racing lief es dagegen wie am Schnürchen. Nur gegen Rennmitte kam kurzzeitig etwas Unruhe auf, weil eine Safety-Car-Phase den schönen Vorsprung zunichte-

machte. Doch der nominelle Silber-Fahrer, Teambesitzer Simon Dolan, ließ sich nicht beirren und fuhr nach dem Restart wieder vorneweg.

Harry Tincknell, eine Woche zuvor in seiner Funktion als Ford-Werkspilot noch Klassensieger bei der WEC in Fuji, fuhr im Schlusssprint den Sieg und damit den Titel ein. Für Giedo van der Garde, der den Eröffnungssprint gefahren war, endete damit seine Premiersaison im Sportwagen gleich mit dem Gewinn der Meisterschaft.

Eine sogar noch komfortablere Ausgangsposition für das Finale gab es für das Ferrari-Team JMW Motorsport vor dem Finallauf in der GTE-Klasse. Mit 20 Punkten Vorsprung

EUROPEAN LE MANS SERIES / Resultate

Estoril (P): 4,182 km; Rennen über 4 Stunden; 36 Autos gestartet, 29 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt, bewölkt/trocken.

1. Dolan/Tincknell/Van der Garde (Gibson 0155-Nissan) 145 Runden; 2. Hedman/Lapierre/Hanley (Oreca 05-Nissan) +51,157 sec; 3. Coletti/Wirth/Petrov (BR 01-Nissan) +1:20,903 min; 4. Jönsson/Pla (Ligier JS P2-Nissan) +1:28,961; 5. Gommendy/Vervisch/Lyons (Oreca 05-Nissan) +2 Rdn.; 6. Lafargue/Lafargue/Enjalbert (Ligier JS P2-Judd) +4 Rdn.; 7. Laurent/Ehrlicher/Cougnaud (Ligier JS P3-Nissan) +5 Rdn. (1. LMP3); 8. Barthez/Buret/Chatin (Ligier JS P2-Nissan) +6 Rdn.; 9. Taittinger/Roussel/Schell (Morgan-Nissan) +6 Rdn.; 10. Patterson/Bell/Boyd (Ligier JS P3-Nissan) +7 Rdn. (2. LMP3); 11. Trouillet/Petit/Guibbert (Ligier JS P3-Nissan) +7 Rdn. (3. LMP3); 12. Falb/Rayhall/Potolichio (Ligier JS P3-Nissan) +8 Rdn. (4. LMP3); 13. Smiechowski/Petersen (Ligier JS P3-Nissan) +8 Rdn. (5. LMP3); 14. Breukers/Dromedari/Faisca (Ligier JS P3-Nissan) +8 Rdn. (6. LMP3); 15. Leutwiler/Maggi/Longin (Ligier JS P3-Nissan) +8 Rdn. (7. LMP3); 16. Lacorte/Sernagiotto (Ligier JS P3-Nissan) +8 Rdn. (8. LMP3); - fernere: 19. Howard/Turner/MacDowall (Aston Martin V8 Vantage) +9 Rdn. (1. GTE); 20. Talkanitsa/Talka Jr./Pier Guidi (Ferrari F458 Italia) +10 Rdn. (2. GTE); 21. Brundle/Guasch/England (Ligier JS P3-Nissan) +10 Rdn. (11. LMP3); 22. Cameron/Griffin/Scott (Ferrari F458 Italia) +10 Rdn. (3. GTE)

Internet: www.europeanlemandseries.com

angereist, musste es schon mit dem Teufel zugehen. Zumal bei eigenem Ausfall der Aston Martin, den die verbliebenen Titelrivalen pilotierten, auch erstmal vor den anderen starken Ferrari zum Sieg würde fahren müssen.

Ferrari im Pech, Aston stark

Aber der allein schon unwahrscheinliche Ausfall des Ausfalls trat tatsächlich ein. Erst hatte man nur ein technisches Problem, das zu lösen gewesen wäre. Und allein die Wertung, egal auf welchem Platz, hätte zum Titel gereicht. Aber als man das Auto gerade wieder losgeschickt hatte und dieses noch langsam unterwegs war, drehte sich ein LMP3-Bolid vehement in den gelben JMW-Ferrari.

Diesen Schaden konnte man dann nicht mehr in der Kürze der Zeit beheben, auch wenn es der 458 wie durch ein Wunder sogar noch zurück zur Box geschafft hatte. Gleichzeitig bezwang der Aston Martin von Darren Turner, Alex MacDowall und Andrew Howard tatsächlich die starke weitere Ferrari-Konkurrenz und fuhr mit dem Klassensieg den GTE-Titel ein.

In der LMP3-Kategorie, wo in Sachen Meisterschaft alles zugunsten von Alex Brundle/Mike Guasch/Chris England entschieden war, fuhr Yvan Mullers Team M. Racing YMR mit Mullers Neffe Yann Ehrlicher sowie Thomas Laurent und Alexandre Cougnaud ungefährdet zum ersten Saisonsieg. ♦

Porsche Supercup Austin

Müller: Zweiter Titel in acht Tagen

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Sven Müller hat es geschafft: Auch weil Matteo Cairoli zum großen Pechvogel wurde, sicherte sich der Bingerer in nur acht Tagen das «Titel-Double».

Im Qualifying hatte sich Cairoli den zweiten Startplatz hinter Mathieu Jaminet gesichert,

ganze vier Plätze vor Tabellenführer Sven Müller. Weil beim Auto des Italieners im Qualifying aber ebenfalls ein heftiger Abflug zu verzeichnen gewesen war, musste das Team Fach Auto Tech noch mal Akkordarbeit leisten, um den Cup-Elfer fürs Samstagsrennen fit zu bekommen. Und das gelang augenscheinlich perfekt. Schon beim Start überrumpelte Cairoli

den Pole-Mann und führte das Rennen danach souverän an.

Doch dann: Blankes Entsetzen an der Fach-Box. Mit stotterndem Motor schleicht Cairoli über die Strecke und muss die Box ansteuern. Ein Albtraum. Statt vier Punkte auf Müller – zu diesem Zeitpunkt auf P3 – gutzumachen und die Tabellenführung zu übernehmen, gibt es einen Nuller zu verzeichnen. Als Ursache wird

man später einen Wackelkontakt in der Ansteuerung des Hauptschalters ausfindig machen. Unglücklicher geht es kaum.

Auf dem Weg nach Le Mans?

Müller, der hinter Sieger Jaminet Zweiter des Samstagsrennens wurde, hatte damit vor dem Sonntagsrennen 20 Punkte Vorsprung. Der Titel wäre ihm nur noch zu entreißen gewesen,

wenn Cairoli gewonnen hätte und Müller ausgefallen wäre. Aber der Deutsche fuhr, anders als beim Carrera-Cup-Finale, mit Köpfchen und besann sich aufs Wesentliche.

Ein achter Platz im Sonntagslauf, den erneut Jaminet gewann, reichte letztlich für den sicheren Titelgewinn. Damit stehen dem insgesamt fünften «Double-Champion» (Carrera und Supercup), der nach drei Jahren als Porsche-Junior am Scheideweg seiner Karriere steht, wohl fast alle Türen offen.

«Natürlich ist es mein Traum, auch einmal in Le Mans auf dem Podium zu stehen. Ein Titelgewinn ist einfach ein wichtiger Karrierebaustein. Ich bin froh, dass ich das sowohl im Carrera Cup als auch im Supercup geschafft habe», so Müller, dessen Lechner MSG Racing Team zudem den Teamtitel einfuhr. ♦



Unter der texanischen Sonne zum Titel gefahren: Müller



Pechvogel Cairoli, Meister Müller, Doppelsieger Jaminet (v.l.)

Audi

Fahrertitel: Der Stachel sitzt tief

Von ARNO WESTER

Bei Audi Sport liegen offenbar die Nerven blank. Obwohl die «Herren der vier Ringe» mit dem RS 5 – wie im Vorjahr – das erfolgreichste DTM-Auto hatten, ging der wichtigste Titel, nämlich die Fahrerwertung, erneut an die Konkurrenz.

Statt sich wie 2011 über zwei gewonnene Titel (dieses Jahr in der Hersteller- und Teamwertung durch Abt Sportsline) zu freuen, sorgte Audis DTM-Leiter Dieter Gass nach dem Finalrennen am vorletzten Sonntag für Aufsehen, als er bei seiner persönlichen Bilanz öffentlich Kritik übt. «Mit einem Blick von außen hatten wir eine fantastische Saison: Zehn Siege in 18 Rennen. Trotzdem tut es extrem weh, heute trotz eines Sieges von Edo (Mortara) den Fahrertitel nur denkbar knapp (vier Punkte Rückstand, d. Red.) zu verpassen. Und das umso mehr, als dass wir in Zandvoort eine Situation hatten, in der Edo unberechtigt Punkte verloren hat. Ich weiß, dass es am Ende einer langen Saison eigentlich kein «Hätte» und «Wenn» gibt – aber diese Punkte (mindestens acht, d. Red.) waren mathematisch auf Edos Konto und hätten den Ausschlag geben können», meinte Gass.

Er wollte damit zum Ausdruck bringen, dass Audi Sport nur aufgrund der ungerech-



Der Sieg war nicht genug: Mortara als letzter DTM-Saisonsieger...

fertigten Strafe (für angebliches Code-60-Vergehen) und der damit verbundenen Punktesituation nach Zandvoort auf Jamie Green statt Edo Mortara gesetzt und man deshalb dem «falschen» Fahrer per Teamorder vier Zähler geschenkt habe.

Schacht ohne Verständnis

Das sieht Christian Schacht, der DTM-Delegierte des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB) aber ganz anders. «Ich finde es persönlich unfair, dass der einwandfrei eingefahrene Titelgewinn von Marco Wittmann auf diese Art und Weise diskreditiert wird. Bei Audi Sport verdrängt man offenbar erneut eigene Unzulänglichkeiten. Dieses Nachkarten in der Öffentlichkeit empfinde ich als unspornlich.»

Der Fehler beim DTM-Rennen in Zandvoort, als die Rennleitung aufgrund einer Fehlfunktion des GPS Systems den Audi-Fahrer Edoardo Mortara mit einer Durchfahrtsstrafe belegte, sei in der Folge mit allen Beteiligten ausführlich erörtert und abgearbeitet worden, betonte Schacht: «Es ist für mich nicht verständlich, dass dieser Vorgang nun erneut in dieser Weise aufgegriffen wird.» Das GPS-System wird der DTM-Dachorganisation ITR übrigens nicht vom DMSB, sondern von einem Dienstleister zur Verfügung gestellt!

Fakt ist: Der Stachel des erneuten Scheiterns bezüglich des Fahrertitels sitzt bei den Audi-Fahrern sehr tief. Sie haben in dieser Saison mehr Siege (10) gefeiert, als BMW (4) und Mer-



...musste den Meistertitel am Ende Wittmann (l.) überlassen

cedes-Benz (4) zusammen. Die Bilanz von 2014 bis 2016 könnte eindrucksvoller kaum sein: Bei insgesamt 46 Renneinsätzen erzielten Audi-Piloten 22 Siege, 17 Pole-Positionen und 25 schnellste Rennrunden. Trotzdem ging der Fahrertitel zweimal nach München (2014 und 2016 siegte Marco Wittmann) und einmal nach Stuttgart, als 2015 Mercedes und Pascal Wehrlein triumphierten.

Mortara: Auch eigene Fehler

Mit solchen Fehlern, wie sie der fünfmalige Saisonsieger Edoardo Mortara in Spielberg und Budapest gemacht hat, als er völlig unnötig mit den BMW-Fahrern António Félix da Costa und Marco Wittmann kollidierte und dabei nach eigener Aussage mehr als 20 Punkte hat

keine lassen, kann man eben keine Titel gewinnen.

In seiner persönlichen Saisonbilanz verwies Mortara in der TV-Sendung «Boxenfunk» auf Sport1 (natürlich) auf die «Lex BMW», die für die Münchner «sicherlich eine große Hilfe» war. Es gebe zu viele Politik-Entscheidungen in der DTM, meinte der Italo-Schweizer: «Wir brauchen die gleichen Regeln für alle.» Immerhin zollte Mortara dabei dem Titelrivalen Marco Wittmann und seinem BMW-Team RMG großen Respekt, als er fair anmerkte: «Sie haben einen super Job gemacht. Er hat sehr große Konstanz gezeigt.» Genau das und nicht die Zugeständnisse an BMW vor Saisonbeginn waren schließlich der Schlüssel zum Erfolg des Franken und der Bayern. ♦

Marco Wittmann

«Mega Marco» legt Messlatte hoch

Der neue Champion Marco Wittmann hat in seiner bisherigen DTM-Karriere mit einer beeindruckenden Konstanz und zwei Titeln gewonnen glänzt. Aber auch abseits der Piste weiß sich der Franke inzwischen gut zur Wehr zu setzen.

Wittmann ist genervt von der permanenten Frage, ob er den Titel auch ohne die Zugeständnisse, die sein Arbeitgeber BMW bezüglich Gewicht und Aerodynamik vor Saisonbeginn erhalten hat, gewonnen oder ob er ihn überhaupt verdient hätte.

In der TV-Sendung «Boxenfunk» auf Sport1 antwortete der 26-Jährige am vergangenen Mittwoch schlagfertig: «Ich war der einzige BMW dort vorne,

habe konstant (in 15 von 18 Rennen gepunktet, d. Red.) die Leistungen abgerufen und am Ende verdient gewonnen. Wenn Audi zehn Siege einfährt und wir nur vier, kann man nicht von einer Dominanz von BMW sprechen. Wir hatten nicht (wie Edoardo Mortara in einem dpa-Interview behauptet, d. Red.) das «DTM-plus-Auto». Am Ende haben wir einen guten Job gemacht.» Fair fügt der RMG-Pilot an, dass er Edo extrem respektiere. Dieser hätte auch einen mega Job gemacht.

Einen Seitenhieb auf die Konkurrenz konnte Wittmann sich dennoch nicht verkneifen, als er feststellte: «Ich glaube, dass Audi die Meisterschaft selbst verloren hat (siehe oben). In erster Linie muss man vor

seiner eigenen Haustür kehren, bevor man es auf das Material oder auf andere schiebt!»

Unterstützung erhält Wittmann von ARD-TV-Experte Norbert Haug. «Marco Wittmann, sein RMG-Team und BMW waren die kalkulierenden Sieger und Punktesammler. Wenn diese Strategie zum Erfolg führt, ist man verdienter Meister», stellte der Schwabe treffend fest.

«Mega Marco» habe seinem Spitznamen alle Ehre gemacht. Wegen seines Speeds, seiner Nervenstärke und seiner Cleverness sei Wittmann erneut verdient Champion geworden, meinte BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt: «Er hat die Messlatte für alle anderen sehr hoch gelegt.» ♦ AW



«Champion again»: Freude über Wittmanns bereits zweiten Titel

KOMPAKT

»» **VLN 1** Neben den GT86-Cup-Siegern holten noch zwei weitere DTM-Piloten, die den «Nordschleifen-Führerschein» erwerben wollen, ebenfalls einen Klassensieg: António Félix da Costa und Bruno Spengler siegten gemeinsam mit Kuno Wittmer in einem RMG-BMW 235i in der Klasse SP8T, wo man allerdings ohne direkte Gegner angetreten war.

»» **VLN 2** Der neue Audi RS3 LMS hat bei seinem ersten Renneinsatz einen starken Eindruck hinterlassen. Jordi Gené und Kelvin van der Linde sowie Rahel Frey und Christopher Haase belegten unter insgesamt 132 Startern die Gesamtränge 18 und 22 sowie P3 und P4 in der Klasse SP X. Stolz verkündete Chris Reinke, Leiter von Audi Sport customer Racing, dass die beiden von Phoenix Racing eingesetzten TCR-Autos ohne technische Probleme durchgefahren seien.

»» **Supercars 1** Am Dienstag vor den Rennen in Surfers Paradise (s.u.) fiel die Entscheidung am grünen Tisch: Die Zeitstrafe für Whincup/Dumbrell in Bathurst bleibt bestehen. Damit ist der Sieg für Will Davison/Jonathon Webb nun endgültig offiziell.

»» **Supercars 2** Shane van Gisbergen/Alexandre Prémat sowie Jamie Whincup/Paul Dumbrell (alle Holden) waren die Sieger beim «Gold Coast 600» in Surfers Paradise. In der Gesamtwertung führt, nach Bestätigung der Bathurst-Strafe (s.o.), weiter Van Gisbergen, nun 148 Punkte vor Whincup.

»» **Renault Sport Trophy** Vor dem Finale in Estoril gab Renault bekannt, dass man die Serie 2017 nicht fortsetzen wird. Bei den damit also letzten Rennen der Meisterschaftshistorie gewannen in Portugal Steijn Schothorst/Miguel Ramos (Endurance-Rennen), Fabian Schiller (Sprintrennen Am) sowie nochmals Schothorst (Sprintrennen Pro). Schiller und seinem Teamkollegen Markus Palmtala reichten im Endurance-Lauf P 2 für den Titel. In der Am-Wertung stand Schiller schon vor dem Finale als Meister fest – ebenso Pieter Schothorst als Pro-Champion. ♦ AW/MBR

41. DMV Münsterlandpokal (10. Lauf VLN)

Lands dritter Streich

Von MARTIN BERRANG

Land Motorsport blieb mit seinen Piloten Christopher Mies und Connor de Phillippi auch beim VLN-Finale auf Erfolgskurs und erkämpfte sich mit dem Audi R8 LMS den dritten Gesamtsieg in dieser Saison.

Der vom Wetterbericht angekündigte Graupel blieb zum Glück aus, trotzdem waren die Wetterbedingungen mit Regen und sehr niedrigen Temperaturen im Qualifying und im ersten Renndrittel extrem schwierig. Im Zeittraining hatte Jörg Müller gegläntzt und den BMW M6 GT3 vom Team RBM mit 9:23,533 auf die Pole gestellt. Von Anfang an entwickelte sich ein Dreikampf zwischen dem Land-Audi, dem M6 von Müller und seinem erst 18-jährigen Partner Nico Menzel sowie dem Haribo-Mercedes AMG GT3 von Uwe Alzen, Lance David Arnold und Renger van der Zande.

Ab der siebten Runde wurde es trockener, und die Zeiten fingen an zu fallen. Rennentscheidend war der erste Stopp: Bei Land blieb man auf Regen und sparte sich durch den späteren Rädertausch die Mindeststandzeit beim finalen Halt. Bei RBM ging man auf Slicks, was Müller auf der Strecke reichlich Sekunden kostete und am Ende noch einen langen Stopp bescherte. Bereits in Runde 18 hatte sich der führende Uwe Alzen verabschiedet. Der Westerwälder war im Bereich Ex-Mühle von der Strecke abgekommen und hatte die Leitplanken touchiert.

Nach dem letzten Stopp war das Rennen endgültig entschieden. Bei Land musste man keine Mindeststandzeit einhalten und konnte Mies wieder schnell ins Rennen schicken. Bei RBM musste man die Mindeststandzeit einhalten und war weit weg. Somit waren Mies und De Phillippi klar in Front und siegten vor Müller/Menzel sowie Victor Bouveng, Jesse Krohn und Christian Krognès im Walkenhorst-BMW M6 GT3.

DTM-Piloten mit Klassensieg

Die bereits feststehenden Champions Michael Schrey und Alexander Mies kürten ihren Meistertitel mit dem achten Klassensieg im BMW M235i Racing Cup. Die neuen Meister in der Produktionswagen-Wertung, Claudius Karch und Ivan Jacoma, mussten dagegen bis zum Finale warten. Sie siegten



Jörg Müller

auf einem Porsche Cayman S von Mathol Racing in der Klasse V6 und zogen auf den letzten Drücker noch am zweitplatzierten Team Hajo Müller, Jens Riemer und Dominik Thiemann (BMW M3) vorbei.

Auch im TMG GT86 Cup sollte die Entscheidung erst beim Finale fallen. Mit ihrem zweiten Platz machten hier die Top-Favoriten Manuel Amweg und Thomas Lampert (Toyota Swiss Racing Team) alles klar und holten sich den Cup. Gewonnen wurde die Klasse indes von den «fremdgehenden» Mercedes-DTM-Piloten Lucas Auer, Daniel Juncadella und Felix Rosenqvist in einem Toyota von Mathol Racing. ♦



BERRANG

Letzten Gesamtsieg des Jahres eingefahren: Land-Audi R8 LMS

VLN / Resultate

41. DMV Münsterlandpokal/D (24,358 km): 22.10.2016, 10. von 10 Läufen zur VLN-Langstreckenmeisterschaft; 27 Runden (= 657,666 km); 132 Teams gestartet, 104 gewertet; Wetter/Strecke: wechselhaft.

1. Mies/De Phillippi (Audi R8 LMS) in 4:06:25,800 h (= 167,171 km/h); **2.** J. Müller/N. Menzel (BMW M6 GT3) +2:44,418 min.; **3.** Krognès/Bouveng/Krohn (BMW M6 GT3) +4:10,856; **4.** Buhk/Schmid/Bastian (Mercedes-AMG GT3) +4:47,344; **5.** Asch/Gassner/Strauß (Nissan GT-R Nismo GT3) +5:49,948; **6.** Schmitz/Huisman/Siedler (Porsche 911 GT3 R) +5:57,942; **7.** Mutsch/Laser (SCG 003C) +6:18,655; **8.** Weiss/Kainz/Krumbach/Stursberg (Porsche 911 GT3 R) +1 Rd.; **9.** Henkola/Di Martino/Walkenhorst (BMW M6 GT3) +1 Rd.

Klassensieger – CUP1: L. Strycek/R. Strycek/V. Strycek (Opel Astra OPC); **CUP2:** Sak/Osieka/Lauck (Porsche 911 GT3 Cup); **CUP3:** Hennerici/Oberheim (Porsche Cayman GT4); **CUP4:** Auer/Rosenqvist/Juncadella (Toyota GT86); **CUP5:** Schrey/A. Mies (BMW M235i Racing Cup); **H2:** Beckmann/Hass/Strycek (Opel Manta); **H3:** Kroth/Unger/Rülke/Welschar (BMW M3); **H4:** Schall/Gerhard (Porsche 911 GT3 Cup); **SP10:** Bermes/Weber/Mölig (Aston Martin Vantage V8); **SP21:** Schrick/Naumann/Hammel (Hyundai i30 Turbo); **SP3:** Schrick/Spelsberg (Subaru BRZ); **SP31:** Schjaerin/Gulbrandsen/Ostfold (Audi TTRS 2.0); **SP4:** Linnek/Schmitt/Legermann (BMW 325); **SP6:** Ackermann/Welschar/Wiskirchen (Porsche 911 GT3 Cup); **SP7:** Toril/Scheerbarth (Porsche 991 GT3 Cup BF); **SP8:** Kleen/Baumann (Lexus RC F); **SP8T:** Félix da Costa/Spengler/Wittmer (BMW 235i Racing); **SP9:** De Phillippi/Mies (Audi R8 LMS); **SP X:** Mutsch/Laser (SCG 003C); **V2:** Thomas/Schmitz (BMW 318is); **V3:** Jo. Nett/Jü. Nett (Peugeot 306); **V4:** Franz/Moore/Totz (BMW 325i); **V5:** Büllsbach/Schettler/Ziis (Porsche Cayman); **V6:** Karch/Jacoma (Porsche Cayman S); **V7:** Jahn/Quante/Sidorenko (Renault Mégane RS)

Schnellste Runde: Schmitz/Huisman/Siedler in 8:02,675 min (= 181,673 km/h)
Endstand nach 10 Rennen (inkl. 2 Streichergebnisse): **1.** Mies/Schrey 77,92 Punkte; **3.** Hennerici/Oberheim 76,33; **5.** Jacoma/Karch 73,85; **7.** Müller/Riemer/Thiemann 73,63; **10.** Büllsbach/Schettler/Ziis 73,01; **13.** Derscheid/Flehmmer/Radulovic 72,65

Internet: www.vln.de

NASCAR Talladega

Zwei große Titelanwärter sind raus

Während Joey Logano sich mit seinem Talladega-Sieg das Weiterkommen sicherte, sind mit Brad Keselowski und Martin Truex Jr. zwei Titelaspiranten raus.

Truex Jr., der in der Round of 16 noch zwei Siege einführte und danach als einer der Mitfavoriten auf den Titel galt, war schon nach 40 Runden raus: Motorschaden und damit keine Chance, die nötigen Punkte noch einzufahren.

Das gleiche Schicksal erlitt gut 40 Runden vor Schluss Keselowski, der sich zuvor et-

was im Kühler eingefangen hatte, was den Motor zu warm werden ließ. Ärgerlich besonders deshalb, weil der Sieg auch für ihn (90 Führungsrunden) absolut in Reichweite war.

Chase Elliott war von vornherein nicht mit guten Chancen aufs Weiterkommen gesegnet und schied auch aus. Beim vierten «Ausscheider» wurde es aber eng: Mit je 3078 Punkten lagen Denny Hamlin und Austin Dillon gleich-

auf – doch nur Hamlin ist dank des besseren Einzelergebnisses in der Round of 8 dabei. ♦ MBR



Joey Logano

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Talladega/Alabama (USA): 192 Rdn. à 4,291 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.

1. Joey Logano (Ford); **2.** Brian Scott (Ford); **3.** Denny Hamlin (Toyota); **4.** Kurt Busch (Chevrolet); **5.** Ricky Stenhouse Jr. (Ford); **6.** Kyle Larson (Chevrolet); **7.** Kevin Harvick (Chevrolet); **8.** Aric Almirola (Ford); **9.** Austin Dillon (Chevrolet); **10.** A. J. Allmendinger (Chevrolet); **11.** Ryan Blaney (Ford); **12.** Chase Elliott (Chevrolet); **13.** Paul Menard (Chevrolet); **14.** Ryan Newman (Chevrolet); **15.** Greg Biffle (Ford); **16.** Michael McDowell (Chevrolet); **17.** Trevor Bayne (Ford); **18.** Clint Bowyer (Chevrolet); **19.** Jamie McMurray (Chevrolet); **20.** Danica Patrick (Chevrolet); **21.** Landon Cassill (Ford); **22.** Chris Buescher (Ford); **23.** Jimmie Johnson (Chevrolet); **24.** David Ragan (Toyota); **25.** Regan Smith (Chevrolet); **26.** Ryan Reed (Ford); **27.** Matt DiBenedetto (Toyota)

Stand nach 32 von 36 Rennen: **1.** Johnson 4000 Punkte; **2.** Logano 4000; **3.** Harvick 4000; **4.** Kurt Busch 4000; **5.** Kenseth 4000; **6.** Kyle Busch 4000; **7.** Edwards 4000; **8.** Hamlin 4000; **9.** Dillon 3078; **10.** Truex Jr. 3060; **11.** Elliott 3050; **12.** Keselowski 3043; **13.** Larson 2155; **14.** Stewart 2141; **15.** McMurray 2110; **16.** Buescher 2109

Nächstes Rennen: 30. Oktober, Martinsville/Virginia (USA)

Internet: www.nascar.com

Kumpels trotz beinhardt
Duell um Vize-Titel:
Mikkelsen (l.) und Neuville

Rallye-WM

Kampf um den Vize-Titel

Von REINER KUHN

In Sachen WM-Krone hat Sébastien Ogier alles klargemacht. Spannend bleibt der Kampf um den Vizetitel: Plötzlich liegt Thierry Neuville gleichauf mit Kumpel Andreas Mikkelsen.

Machen wir es kurz: Nur die größten Pessimisten oder Optimisten – je nachdem, welchem Lager man angehört – glauben, dass nach dem Fahrer-WM-Titel nicht auch die Hersteller-Krone zum vierten Mal in Folge an Volkswagen geht. Mit 322 WM-Punkten liegen die Wolfsburger zwei Rallies vor Schluss satte 62

Zähler vor Hyundai. Schlimmer noch: Während VW mit Champion Ogier sowohl 2014 als auch 2015 jeweils in Wales und Australien den Sieger stellte und meist mindestens ein Teamkollege mit auf dem Podium stand, hat bei den beiden finalen WM-Runden bisher kein Hyundai-Pilot auf dem Podium gestanden.

Freund und Feind

Auch deshalb gilt das Augenmerk der Frage: Wer wird Vizeweltmeister? Der wieder auferstandene Thierry Neuville geigt seit seinem Sieg auf Sardinien ganz vorne mit, wurde zweimal Vierter und stand nun dreimal in Folge auf dem Treppchen.

Lohn der Mühen: Mit 127 WM-Punkten zog er mit seinem in Spanien gestrauchelten Kumpel und Monaco-Türnachbarn Andreas Mikkelsen gleich.

Auch für die anderen Wettbewerber wird die Rallye im walisischen Norden keineswegs leicht. Nicht zuletzt aufgrund der schwierig einzuschätzenden Wetterbedingungen gelten die traditionsreichen Wertungsprüfungen durch dichte Wälder als eine der größten Herausforderungen im Kalender.

«Matsch fun»

Auf dem dreitägigen Programm stehen 1295,94 Gesamtkilometer

und 19 Wertungsprüfungen über insgesamt 330,21 WP-Kilometer an. 16 World Rally Cars bilden die Spitze des 65 Autos umfassenden WM-Feldes. Dahinter folgen 21(!) WRC2-Teilnehmer – mit dem Spitzenduell der Titelmittfavoriten zwischen Skoda-Privatier Teemu Suninen gegen Werkspilot Esepikka Lappi.

Neun Teams der Junior-WM, in welcher mit dem Italiener Simone Tempestini (DS 3 R3) der Champion schon feststeht, bilden den Abschluss der Prioritätsfahrer. Weitere 84 Starter sind bei der gleichzeitig ausgetragenen nationalen Rallye mit von der Partie. ♦

Rallye-SM

Carrons Premiere

Zum Abschluss der Saison gewann Sébastien Carron erstmals sein Heimspiel. Nach dem Verlust des EM-Status mutierte die Rallye du Valais allerdings zu einer normalen Schweizer Rallye. Für einen internationalen Touch sorgten blo? Jan Cerny (CZ) und Fabio Andolfi. Der italienische Nachwuchspilot erfüllte beim zweiten Testeinsatz auf dem neuen Hyundai i20 R5 alle Erwartungen, setzte er doch Carron von Anfang an unter Druck. Nach fünf Bestzeiten in Folge nur noch drei Sekunden hinter dem Leader, musste Andolfi aber in der elften von 14 WPs wegen eines Auhängungsbruchs die Waffen strecken.

Hinter Carrons Ford Fiesta R5 lieferten sich die Skoda-Piloten Cerny und Töedtli ein packendes Duell, wobei der Neuenburger, der sonst im französischen Peugeot-Cup vorne mitmischte, mit dem ihm noch wenig vertrauten R5-Auto nur um 1,2 Sekunden unterlag. ♦ JK



Andolfi: Erwartungen erfüllt

Rallye-WM

Evans zittert

Ausgerechnet beim Heimspiel steht der Waliser Elyn Evans ohne Cockpit da. Die Absage seines Auftritts ist nicht nur ein herber Dämpfer für den WRC2-Tabellenführer. Sondern auch ein untrügliches Zeichen, dass für ihn offenbar kein Platz im klammen Werksteam von M-Sport ist. Evans selbst machte deutlich, dass ein Start nur dann wirklich Sinn macht, wenn er auch ein WRC-Cockpit 2017 in Aussicht hat.

Doch während Eric Camilli von M-Sport-Chef Malcolm Wilson längst eine Garantie für 2017 bekam, scheint Ott Tänak, der erneut Testfahrten im Prototyp des künftigen WRCs absolvierte, im anderen Werks-Fiesta zu sitzen. Evans zittert und hofft, zumindest das semi-offizielle DMack-Cockpit zu entern. Immerhin gewann der Waliser diese Saison nebenbei die britische Meisterschaft für den englischen Reifenhersteller. ♦ RK



Rumtelefonieren statt fahren: Evans sucht ein Cockpit für 2017

Rallye-WM

Auf vollen Touren

Die Geheimniskrämerei nähert sich dem Ende. 100 Tage vor der Rallye Monte Carlo 2017 beginnen die Hersteller ihre künftigen World Rally Cars mit nahezu finaler Aerodynamik zu testen. gleichauf

Am 1. November, also in schon einer Woche, ist Stichtag. Dann müssen die Zulassungsunterlagen für die künftigen World Rally Cars beim Automobil-

Weltverband FIA eingereicht sein. Und während die Papiere zur Homologation über die nationalen Verbände auf dem Weg zur FIA sind, erhöhen die Werksteams nochmals die Schlagzahl.

Im Wochenrhythmus spulen Toyota, Volkswagen, Hyundai, M-Sport und Citroën irgendwo in Europa Testkilometer mit ihren Prototypen der dritten WRC-Generation ab. Während im Vorfeld der Rallye Wales ne-

ben dem heimischen M-Sport-Team auch VW und Hyundai auf der Insel testeten und das neu formierte Toyota-Team bevorzugt die finnischen Wälder nutzt, war Citroën bei Sevilla in Spanien unterwegs. Über vier verschiedene Schotterstrecken an vier Tagen wurde der völlig neue C3 WRC erst von Craig Breen und dann drei Tage von Kris Meeke über die Schotterpisten geschleucht.

Gut zu erkennen ist dabei der finale Heckflügel sowie jene «Flaps», die künftig auch die Frontschürze zieren sollen. Zwar sollen die Türen noch zirka 20 Millimeter nach außen wandern, schon jetzt zeigt sich, dass die künftig knapp 400 PS starken Boliden für die größeren Bremsen auch mit seitlichen Kühlluftöffnungen daherkommen werden. Citroën wird nach dem WM-Lauf übrigens in Wales bleiben und dort die nächsten vier Testtage absolvieren. ♦ RK



Auf Schotter geprügelt: Der völlig neue Citroën C3 WRC

DRM/Rallye Masters 3-Städte-Rallye

Kreim krönt sich zum Meister

Von MICHAEL HEIMRICH

Fabian Kreim hat es geschafft. Mit einer souveränen Vorstellung gewann der Skoda-Junior nicht nur die 3-Städte-Rallye, sondern auch den Titel in der Deutschen Meisterschaft.

Volles Haus beim Saisonfinale der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM). 130 Teams hatten sich für die 3-Städte-Rallye angemeldet, doch im Mittelpunkt standen nur zwei Fahrer: Fabian Kreim und Christian Riedemann. Ersterer reiste mit einem komfortablen Vorsprung zum letzten Schlagabtausch: Platz 6

reicht zum Titel. Zweiterer musste gewinnen und gleichzeitig auf Probleme des Gegners hoffen. Doch es erwischte den Peugeot-Piloten. Christian Riedemann stellte seinen 208 T16 am Samstagmorgen mit einem gerissenen Schaltseil ab, die Entscheidung war damit gefallen.

Kreim bekam bereits am Mittag sein Meister-T-Shirt überreicht und konnte die abschließenden Prüfungen genießen. Zusammen mit Beifahrer Frank Christian holte er in Kirchham einen überragenden Gesamtsieg und krönte sich erstmals zum Deutschen Meister. «Damit wurde definitiv

ein Traum war», jubelte Kreim, der im kommenden Jahr verstärkt international auf sich aufmerksam machen soll. «Der Titel ist hoffentlich erst der Anfang einer großen Karriere, die wir mit Skoda Deutschland und BRR gern weiter begleiten wollen», kündigte Teamleiter Andreas Leue an.

Dinkels Achtungszeichen

Für den diesjährigen Generationswechsel in der DRM sorgte auch Dominik Dinkel. Erstmals startete er mit einem Skoda Fabia R5 und fand rasch das erhoffte Tempo. Der zweite Platz hinter Kreim war ein klares Achtungszeichen. Ein

solches wollte auch Raffael Sulzinger setzen, der sich einen Ford Fiesta R5 anmietete. Die Eingewöhnung dauerte jedoch länger als gedacht, erst gegen Ende der Rallye passten die Zeiten.

Gleiches galt für Altmeister Hermann Gaßner bei der DRM-Premiere des Hyundai i20 R5. Erst zwei Tage vor dem Start nahm er das neue Sportgerät in Empfang und brauchte nach vielen Jahren im Mitsubishi einige Kilometer, ehe er verstand, wie der R5 funktioniert.

Für Ruben Zeltner bedeutete die 3-Städte nicht nur der Abschied vom Meistertitel, sondern auch vom Porsche 997 GT3. Nach anfänglichen

Schwierigkeiten mit der Lichtmaschine und dem Grip fand der Sachsenring-Chef immer besser in die Rallye und konnte auf den dritten Rang nach vorn fahren. Dabei setzte er sich auch knapp gegen Markenkollege Rainer Noller durch, nach empfindlichen Niederlagen ein wohlthuender Jahresabschluss.

Auch Maximilian Koch konnte zufrieden sein. In mühevoller Heimarbeit hatte der 21-Jährige den hessischen Unfallschaden an seinem Skoda Fabia S2000 beseitigt. Mit einer starken Fahrt vor der eigenen Haustür empfiehlt er sich als Fünfter für mehr Unterstützung im kommenden Jahr. ♦



Erstmals Deutscher Meister: Kreim (r.) mit Copilot Christian



Debüt im Fabia R5: Dinkel



Einstand im i20 R5: Gaßner

DEUTSCHE RALLYE MEISTERSCHAFT / Resultate

3-Städte-Rallye/Kirchham (D): 9. von 9 Läufen; 386,84 Gesamtkilometer mit 11 WPs über 120 km, 120 Teams am Start, 88 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/trocken

1. Kreim/Christian (D/Skoda Fabia R5) in 1:07:40,3 h; 2. Dinkel/Kohl (D/Skoda Fabia R5) +52,5 sec; 3. Zeltner/Zeltner (D/Porsche 997 GT3) +1:53,5 min; 4. Noller/Kopczyk (D/Porsche 996 GT3) +2:09,6; 5. Koch/Brunthaler (D/Skoda Fabia S2000) +2:22,0; 6. Schumann/Weigel (D/Mitsubishi Evo 7) +3:32,4; 7. Sulzinger/Harloff (D/Ford Fiesta R5) +3:42,9; 8. Corazza/Limbach (D/Mitsubishi Evo 9) +3:56,9; 9. Tomek/Zeman (Skoda Fabia S2000) +4:34,2; 10. Gaßner/Thannhäuser (D/Hyundai i20 R5) +4:49,4

Leader: Kreim (WP 1-11/Ziel)

WP-Bestzeiten: Kreim 6; Dinkel 2; Riedemann 1; Zeltner 1; Noller 1

Divisionssieger: Div. 1: Kreim/Christian (D/Skoda Fabia R5); Div. 2: Schumann/Weigel (D/Mitsubishi Evo 7); Div. 3: Zeltner/Zeltner (D/Porsche 997 GT3); Div. 4: Schulz/Lerch (D/Citroën DS3 R3T); Div. 5: Holzer/Holzer (D/Opel Adam R2); Div. 6: Hamadeh-Spaniol/Schaser (D/Suzuki Swift); Div. 8: Huttunen/Linnaketo (FIN/Opel Adam)

DRM-Endstand: 1. Kreim 188 Punkte; 2. Riedemann 139; 3. Dinkel 106; 4. Corazza 64; 5. Knof 42; 6. Neuville 38; 7. Leschhorn 38; 8. Mohe 27; 9. Gaßner jr. 26; 10. Kremer 25

Internet: www.adac-motorsport.de/rallye

DRM 2WD

Titel an Knof

In der Zweirad-angetriebenen 2WD-Klasse wird Philipp Knof Deutscher Meister. Beim Finale hat allerdings Markenkollegin Melanie Schulz im Citroën DS3 R3 die Nase vorn.

Er kam spät, aber gewaltig. Nach einem Fehlstart in die Saison sicherte sich Philipp Knof mit einem Schlusspurt die 2WD-Meisterschaft. Allerdings musste der Citroën-Pilot auch beim Finale zittern, als er seine Führung durch ein Bremsproblem verlor. Doch Knof behielt die Nerven und rettete mit Platz 2 den Titel: «Nach den Problemen zu Saisonbeginn habe ich nicht mehr daran geglaubt.»

Die Chancen von Hermann Gaßner junior, Knofs Meistertitel noch zu verhindern, endeten in der ersten Wertungsprüfung durch einen Antriebswellenschaden: «Im Frühjahr hätte ich



Titel gerettet: Knof (r.), Co Stein

nicht geglaubt, mit unserem Toyota GT86 R3 ganz vorne mitzufahren. Doch dann konnten wir gar Läufe gewinnen. Von daher bin ich mit dem Vize-Titel zufrieden.» Erneut stark: Melanie Schulz, die mit ihrem Citroën DS3 R3 nach starker Vorstellung die 2WD-Wertung beim Saisonfinale in Bayern gewann und sich noch auf den dritten Meisterschaftsplatz vorschob. ♦ MH

ADAC Opel Adam Cup

Förderung für Finnen



Klar schnellster Cup-Start: Der finnische Gesamtsieger Huttunen

Beim Finale des ADAC Opel Rallye Cup war Jari Huttunen der dominierende Fahrer. Die Meisterschaft hatte er schon in der Tasche, nach der 3-Städte-Rallye wurde dem Finnen auch das Ticket für das Werksteam überreicht.

Im Opel-Werksteam wird Huttunen im kommenden Jahr an der Junior-Europameisterschaft

teilnehmen. «Diese Aufstiegschancen waren für mich der Grund, nach Deutschland zu gehen», sagte der 22-Jährige.

Spannend verlief der Kampf um den zweiten Cup-Schlussrang. Die Schweden Pontus Åhman und Tom Kristensson reisten – nur einen Punkt getrennt – nach Niederbayern. Am Ende erwies sich Kristensson als nervenstärker und fing

mit Platz 2 in der Cup-Wertung seinen Landsmann noch ab. Bester Cup-Deutscher wurde Niklas Stötefalke, der bei der 3-Städte-Rallye seinen zweiten Podestplatz des Jahres herausfuhr und so Rang 4 in der Schlusstabelle sicherte.

Zwei neue «Akademiker»

Neben der Ernennung von Jari Huttunen zum neuen Werksteam junior verkündeten ADAC und Opel auch die Sieger des neuen Nachwuchsprogramms «Rallye-Academy»: Aus über tausend Bewerbern wurde Tom Kässer (21) herausgefiltert, der 2017 einen Einsatz im Markenpokal finanziert bekommt. Den Wettbewerb der Beifahrer konnte Stephanie Voigtländer (22) für sich entscheiden. Beide sollen in naher Zukunft beweisen, dass es nicht nur in Skandinavien schnelle Rallye-Junioren gibt. ♦ RK

MotoGP

Techniker kontra Naturgewalten

Von IMRE PAULOVITS

Derzeit stehen die beiden härtesten Belastungsproben für die Reifentechniker im WM-Kalender. Und unterschiedlicher könnten die Bedingungen kaum sein.

Phillip Island hat seinem Ruf am letzten Wochenende alle Ehren gemacht. Dass sich auf der Insel an der Bass Straße innerhalb eines Tages alle vier Jahreszeiten abspielen können, wurde Wirklichkeit. Es war deutlich kälter als in den letzten Jahren, und das Phänomen, dass sich der Asphalt während des MotoGP-Rennens schlagartig abkühlt, wurde dort besonders kritisch.

Ohnehin ist Phillip Island mit seinen schnellen Bögen, besonders der lang gezogenen Linkskurve auf die Zielgerade zu, bei den Reifentechnikern gefürchtet, weil sich die Hinterreifen bei der Kurvenfahrt stark aufheizen, die rechte Seite der Vorderreifen hingegen bis Turn 4 meist stark auskühlt.

Besonders nachdem die Strecke vor drei Jahren neu asphaltiert worden war, bereitete sie allen Reifenherstellern Sorgen, die Rennen mussten gekürzt werden, damit die Reifen über die Distanz hielten. So war es nicht weiter verwunderlich, dass Michelin extra einen MotoGP-Test vor der Saison nach Phillip Island verlegen ließ.

In nur einer Woche folgt die zweite große Herausforderung für die Reifentechniker. In Sepang sind wegen der hohen Temperaturen und den harten aufeinanderfolgenden Brems-



MotoGP-Feld: Während des Jahres völlig unterschiedlichen, extremen Bedingungen ausgesetzt

und Beschleunigungszonen die Reifen ebenfalls stark gefordert, doch da die Strecke im Winter neu asphaltiert und einige Kurven in ihrem Neigungswinkel geändert wurden, ist dort noch einmal verstärkter Reifenverschleiß vorprogrammiert. Bei der Superbike-WM gab es keine wirklichen Reifenprobleme, aber gerade das Verlassen auf den Vergleich mit den Superbikes aus einem anderen Rennen hat vor drei Jahren auf Phillip Island zu dem Reifendrama von Bridgestone und Dunlop geführt.

Michelin hat im Juli mit Cal Crutchlow und den Testfahrern von Honda, Yamaha und Suzuki getestet, aber da die Strecke wegen viel Wasser im Asphalt aus vielen Regentagen zuvor weit vom optimalen Grip entfernt war, weiß noch niemand, wie den Reifen zugesetzt wird, wenn sie wirklich am Limit beansprucht werden.

Wenn die Erfahrung passt

Michelin musste zu Beginn ihrer ersten Saison als Alleinausrüster des MotoGP-Feldes viel Schelte einstecken. Nach sie-

ben Jahren Erfahrungsvorsprung von Bridgestone in dieser Disziplin war der Schuh auch sehr groß, in dessen Stapfen man treten musste. Doch die Franzosen haben unermüdlich gearbeitet, und die Fahrer sind sich einig, dass in diesem Jahr seit Saisonbeginn auf kaum einem der neuen Gebiete so viel Fortschritt erzielt wurde wie bei den Reifen.

So verlief das Australien-Wochenende auch ohne Probleme. «Die Temperaturen waren niedriger, als wir sie erwartet hatten, aber wir hatten

weder mit den Regenreifen, den Intermediates oder den Slicks unerwartete Probleme», freute sich Michelin-Rennleiter Nicolas Goubert. «Wir hatten uns auch damit befasst, wie sich das Aufwärmverhalten der Reifen verändern wird, wenn es sehr kalt wird, und was wir berechnet haben, ist auch eingetroffen. Wir lagen diesmal richtig.»

«Malaysia wird aber eine komplett andere Geschichte bei der Hitze und dem neuen Asphalt. Wir haben nach den Tests im Juli die Reifen gegenüber denen, die wir im Februar vor der Neuasphaltierung bei den Tests gefahren haben, komplett verändert und robuster gestaltet. Wir hoffen, dass wir damit wieder richtigliegen», so Goubert.

Unbezahlbare Errungenschaften

Aber die Herausforderung, die solche Anforderungen bei den stärksten und schnellsten Motorrädern der Welt und unter der Handvoll Piloten, die in der Lage sind, ihr Limit so weit auszuloten, über das Jahr an die Reifen stellen, können nirgends simuliert werden, und so sind auch diese Erfahrungen nirgendwo anders zu bekommen. Wenn solche Belastungen im Alltag auch nie vorkommen: Für sie gerüstet zu sein, bringt einen uneinholbaren Vorsprung in einigen Belangen der Alltagsfahrer. Deshalb ist dieser Einsatz bei aller Negativerfahrung etwas, das unbezahlbar ist. Und ohnehin: Versuchen wir Menschen nicht seit Jahrtausenden, der Naturgewalten Herr zu werden? ♦

Superbike-WM

Leon Haslam mischt wieder mit

Leon Haslam wird mit der Pedercini-Kawasaki beim Finale in Katar wieder in der Superbike-WM antreten.

Er hatte letztes Jahr das letzte Rennen der Saison gewonnen, doch als sich das Red-Devils-Aprilia-Team zurückzog, fand Leon Haslam kein konkurrenzfähiges Team mehr für die Superbike-WM und nahm einen Vertrag von Kawasaki für die British Superbike an. Dort kämpfte er bis zum letzten Rennen um den Titel, den er zwar knapp an Ducati-Pilot Shayne Byrne verlor, aber bei Kawasaki hat er sich sehr viel Anerkennung verschafft. Nicht nur

durch seine Leistungen in England, sondern auch bei Superbike-Einsätzen in Japan und bei den 8 Stunden von Suzuka. So war es nun Wunsch von Kawasaki, dass Haslam das WM-Finale bei Pedercini fährt.

«Es ist das gleiche Motorrad, das verschiedene Fahrer bei Pedercini eingesetzt haben, Anthony West konnte damit als bestes Resultat Fünfter werden», weiß Haslam. «Kawasaki hat mir gesagt, dass der Motor der gleiche ist, den das Werksteam benutzt, und das es auch bei den Fahrwerksteilen nur geringe Unterschiede gibt. Jetzt muss ich selber sehen, was ich da rausholen kann. Ich traue mir schon zu, fahrerisch

unter den richtigen Bedingungen mit Jonathan Rea und Tom Sykes mitzuhalten. Aber natürlich fehlt mir die Erfahrung aus dieser Saison. Besonders bei der Elektronik werde ich ein Problem haben, da wir in der BSB ein völlig anderes System haben, das weder Traktions- noch Wheelie-Kontrolle hat, und das auch die Motorbremse nicht beeinflusst.»

Könnte auch ein komplettes Comeback von Leon Haslam in die Superbike-WM bevorstehen? «Ich würde gerne zurückkommen», so Haslam. «Ich bin derzeit bei Kawasaki in der BSB aber sehr gut aufgestellt, ich kämen nur mit siegfähigem Material. ♦ IP



Leon Haslam: Nach starker BSB-Saison mit Kawasaki in die WM

Grand Prix von Australien - MotoGP

Der zweite Streich



Allein auf weiter Flur: Cal Crutchlow fand in Australien den richtigen Rhythmus und Reifen und fuhr einen klaren Sieg entgegen

Von IMRE PAULOVITS

Nach seinem ersten MotoGP-Sieg im Regen von Brünn ließ Cal Crutchlow nun einen zweiten folgen – auf Phillip Island siegte er nun auch im Trockenen.

Es sah alles schon so nach Routine aus. Marc Márquez hatte mal wieder über das ganze Wochenende zur richtigen Zeit die richtigen Reifen drauf, und im Qualifying fuhr er mal wieder in einer eigenen Liga. Und auch im Rennen schien er mühelos von der Konkurrenz wegzuziehen. Bis in Runde 10 in Turn 4 die Fetzen flogen. Márquez war beim Bremsen zu forsich herangegangen, und ein spektakulärer Abflug, bei dem die Werks-Honda ziemlich übel zugerichtet wurde, war die Folge. Der frischgekrönte Weltmeister, der dieses Jahr so sehr durch seine Reife und Besonnenheit gegläntzt hatte, hatte seinen ersten Rennsturz in dieser Saison zu beklagen.

Nun schlug die Stunde des Cal Crutchlow. Er fuhr dem auf dem zweiten Platz liegenden

Valentino Rossi mühelos davon. Worauf die Briten 35 Jahre lang hatten warten müssen, das besicherte ihnen Crutchlow nun zum zweiten Mal innerhalb von zwei Monaten. Mit Valentino Rossi und Maverick Viñales standen mit ihm noch zwei Konkurrenten auf dem Podest, die sich alle gut leiden können, und so wurde die Siegerehrung zu einem wahren Freudenfest.

Land unter

Phillip Island hat in seiner Geschichte schon öfter erinnerungswürdige Wetterkapriolen geschrieben, doch das diesjährige übertraf dabei vieles. Am Donnerstag empfing die grüne Insel den GP-Tross noch mit strahlendem Sonnenschein, doch als es am Freitag losging, zogen immer heftigere Gewitter auf, und am Nachmittag war die Strecke so überflutet, dass das FP2 abgebrochen wurde, weil die Rennleitung befand – und mit ihr auch alle Fahrer einhellig –, dass ein Fahren bei solchen Bedingungen einfach ein unkalkulierbares Risiko darstellt.

Am Samstag besserte sich die Lage zwar etwas, was die Was-

sermenge betraf, doch dafür wechselte das Wetter ständig. Immer wieder kamen heftige Schauer herunter, und der starke Wind trieb die Wolken rasend schnell über den Himmel. Wenn einmal die Sonne herauskam, trocknete die Strecke bei dem starken Wind in Minuten-schnelle ab, bevor der nächste Schauer kam. Vernünftige Abstimmungsarbeit war so nicht möglich, und als am Sonntag die Fahrer zu einem sonnigen Tag aufwachten, blieb ihnen nur noch das Warm-up, um die sonst so sensiblen MotoGP-Geschosse einigermaßen in den Griff zu bekommen.

Bei den Reifen sah die Situation auch nicht besser aus. Man hat sich in dieser Saison zwar daran gewöhnt, dass die Reifenkombination der einzelnen Fahrer stark variiert, trotzdem war es schon ein verwirrender Anblick, dass die WM-Tabellenspitze allesamt völlig anders bereift hatte. Marc Márquez setzte genau wie Cal Crutchlow auf den harten Vorderreifen, Valentino Rossi hin-

gegen auf den weichen. «Ja, das ist wirklich eine eher seltene Wahl bei Rossi, aber wir hatten sie mit ihm besprochen», verrät Michelin-Rennleiter Nicloas Goubert. «Er sagte uns, dass er am Freitag mit dem weichen Vorderreifen in FP4 problemlos 15 Runden gefahren ist und kein Absacken festzustellen war. Dazu musste er von der 15. Startposition aus ins Rennen gehen, also musste er einen Reifen haben, der ihn in der ersten Hälfte des Rennens beim Überholen unterstützt. Also lag er mit dem weichen Vorderreifen für seine Belange richtig.»



V. Rossi

Aber auch für den harten gab es Argumente. «Der gibt mehr Bremsstabilität, und das ist auf dieser Strecke wichtig», so Goubert. «Marc Márquez und Cal Crutchlow wählen für ihren Fahrstil ohnehin öfter die härtere Mischung, also sollten sie auch hier nicht falschliegen.» Es gab aber eine Ungewissheit: Am Nachmittag fällt die Asphalttemperatur auf Phillip Island bekanntermaßen beträchtlich, da war es fraglich,

ob dieser Reifen noch genügend Hitze würde aufbauen können. Crutchlow und Márquez hatten dies letztes Jahr schmerzlich zur Kenntnis nehmen müssen, als sie in Phillip Island im Rennen stürzten, weil ihre Reifen nicht mehr die nötige Temperatur generieren konnten, die für die Haftung notwendig ist.

Selbst in den Fehler getrieben

Dann war es im Rennen doch nicht so schlimm, die Fehler lagen woanders. «Nachdem wir bis zum Rennen alles perfekt gemacht hatten, hätten wir eigentlich nur noch das Sahnehäubchen abschöpfen müssen», gestand Marc Márquez hinterher. «Aber da habe ich einen Fehler gemacht. Wäre ich noch im Titelkampf gewesen, denke ich, wäre ich ein völlig anderes Rennen gefahren und hätte wohl weniger riskiert. Ich bin schnell gestartet, denn ich wusste, dass ich den Unterschied zu Beginn des Rennens machen musste. Ich war bereits so weit, dass ich begann, den Vorsprung zu verwalten, aber am Bremspunkt vor Turn 4 habe ich zu hart gebremst, und



Hier gings zur Sache: Kampf um P7 zwischen Redding, Miller, Hayden, Petrucci, Bradl und Barberá



Crutchlows stolze Trophäe



2016 erstmals übertrieben: Marc Márquez flog spektakulär ab



Valentino Rossi (#46) startete von Platz 15 und wurde Zweiter, Maverick Viñales von P13 Dritter

statt eine weitere Linie zu nehmen, was ich dieses Jahr in einem solchen Fall immer gemacht habe, habe ich nun versucht, doch wie geplant einzulernen. Da habe ich das Limit überschritten. Wir können froh sein, dass ich meinen Titel schon sichergestellt hatte, aber ich wollte danach unbedingt dieses, und die nächsten Rennen auch noch gewinnen. Ich hatte bislang sehr auf meine Bremspunkte geachtet, aber jetzt habe ich eindeutig zu viel riskiert. Jetzt versuche ich, das Rennen am nächsten Wochenende wirklich zu gewinnen.»

Cal Crutchlow, der das ganze Wochenende neben Márquez wie die zweite Kraft wirkte, ließ sich nach Márquez Sturz nicht zweimal bitten. «Ich weiß es nicht, ob ich Marc hätte schlagen können. Aber ich war auf Phillip Island schon früher sehr stark, und bei meiner Wunschliste für dieses Jahr hatte ich mir einen Podestplatz in Brünn und in Silverstone gewünscht, das hatte ich mir schon erfüllt. Für Phillip Island hatte ich mir einen Sieg gewünscht, und nun ist

auch dieser Wunsch in Erfüllung gegangen.»

Valentino Rossi hegte am Morgen noch ähnliche Hoffnungen. «Als ich am Morgen aufgestanden bin, habe ich ganz schnell aus dem Fenster geschaut, ob es nicht regnet», erzählt der Yamaha-Werkspilot. «Als es dann auch im Warm-up noch trocken ging, haben wir das Bike kurzfristig gut in den Griff bekommen, und ich hatte das Gefühl, dass ich die Pace habe, um gegen Márquez und Crutchlow zu gewinnen. Wie sich gezeigt hat, hatte ich sie wohl doch nicht.»

Jorge Lorenzo hingegen konnte die Yamaha nicht in den Griff bekommen. «Das meiste Probleme bereitet derzeit der Hinterreifen. Ich habe einen weicherer Fahrstil als die meisten anderen, so bekomme ich ihn nicht auf die Temperatur, die nötig wäre, damit ich den nötigen Kurvenspeed und Traktion habe», schüttete der Mallorquiner reinen Wein ein. «So habe ich bei solchen Bedingungen besonders viele Nachteile.»

Richtig gut in den Griff hatten auch die beiden Suzuki-Piloten ihre Bikes, und Aleix Espargaró schien diesmal seinen jungen Teamkollegen Maverick Viñales besiegen zu können. Doch als dieser vom 15. Startplatz aus zu Espargaró und Andrea Dovizioso aufgeschlossen hatte, um mit ihnen um den letzten Podestplatz zu kämpfen, machte Espargaró einen Fehler, wurde beim Abbremsen von Turn

4 zu weit herausgetragen und stürzte. So konnte wieder Viñales aufs Podest fahren. Damit ist für Suzuki aber das freie Testen mit dem Werksfahrer für nächstes Jahr aus der Konzessionsliste gefallen. «Das macht nichts», sagte Teamchef Davide Brivio. «Wir wollten immer offen gegen die Konkurrenz kämpfen, und das Entfallen von Vorteilen zeigt nur, dass wir auf dem richtigen Weg sind.»

Schon am Wochenende geht es weiter. Márquez will unbedingt wieder gewinnen, aber in Malaysia könnten ganz andere Probleme lauern. ♦



M. Viñales

NACHGEHAKT BEI Cal Crutchlow

(30/GB) Der Phillip-Island-Sieger über sein grandioses Rennen, und warum er in Turn 6 immer nervös war.



Von IMRE PAULOVITS

? Jetzt hast du auch im Trockenem gewonnen. Zufrieden? Ich bin sehr glücklich. Es war ein sehr schwieriges Wochenende, und am Schluss so rauszukommen, da kann man wirklich zufrieden sein. Es gab nur eine trockene Session vor dem Rennen, und da ist es uns gelungen, das Bike sehr gut abzustimmen. Dazu war ich schneller unterwegs als letztes Jahr, das ist bei den Umständen sehr ungewöhnlich. Da muss ich mich auch bei meinem Team bedanken, sie haben über das Wochenende einen sehr guten Job gemacht. Nur dass meine beiden Mädels nicht hier waren, stimmt mich etwas traurig. Wir hatten mit Lucy ausgemacht, dass sie nach Malaysia kommen, dort sind sie auch losgeflogen, während ich das Rennen fuhr.

? Hat es dich nicht nervös gemacht, dass sich auch Marc Márquez für den harten Vorderreifen entschieden hat und damit gestürzt ist?

Wäre er in Turn 6 gestürzt, wie ich letztes Jahr, wäre es noch schlimmer gewesen. Immer wenn ich an der Stelle in Turn 6 vorbeigefahren bin, und da war ich beim Anbremsen besonders vorsichtig. Ich habe auch unterschiedlich gepusht. Ich wusste, dass ich die Temperatur in den Reifen halten muss – wenn die Sonne unterging, habe ich gepusht, wenn sie herauskam, habe ich etwas nachgelassen. Nur als Valentino hinter mir war und ich 1,2 Sekunden angezeigt bekam, wurde ich verunsichert. Ich hatte nicht mitbekommen, wo er in der Runde zuvor war. Da hatte ich gedacht, wenn der vom 15. Startplatz aus so nach vorne fährt, habe ich bald ein Problem. Das hatte sich dann aber schnell geklärt.

? Bringt es in Malaysia einen psychologischen Vorteil, dass du von einem Sieg kommst und als Einziger dort schon Reifen getestet hast? Für die ersten paar Runden sicher. Aber danach zählt eh nur noch die Rundenzeit.

Stefan Bradl

Gut durchgekämpft

Zum zweiten Mal in dieser Saison schaffte es Stefan Bradl in die Q2, und im Rennen kämpfte er gar in der Gruppe um Platz 7 mit.

Eines konnte man nach dem chaotischen Phillip-Island-Wochenende sagen: Nicht nur die Aprilia ist über die letzten Rennen deutlich besser geworden, auch Stefan Bradl hat sich auf sie eingeschossen, und in Australien hat er wirklich eine reife Leistung geliefert. Entsprechend konnte er mit Platz 11 zufrieden sein. «Im Prinzip bin ich mit meiner Platzierung zufrieden», gab Bradl zu. «Ich war über weite Teile des Rennens in der Lage, um Rang sieben zu kämpfen. Allerdings musste ich mit stumpfen Waffen kämpfen. Vom Speed her waren wir konkurrenzfähig, doch erstens war mein Motorrad zu kurz übersetzt, weshalb ich leichte Beute war, und zweitens war ich auf der Bremse nicht stark genug.»

Am Samstag arbeitete sich Bradl durch die verregneten und dann mal abtrocknenden Sitzungen und schaffte es gleich in die Q2. Dort führte er gar mal

die Zeitentabelle an, dann taktierte er richtig und konnte vom achten Startplatz aus ins Rennen gehen. «Ich begann die Quali mit Intermediates. Doch es blieb trocken, so fuhr ich zur Box, um auf Slicks zu wechseln. Vielleicht war das eine Runde zu spät, aber Rang acht war wirklich gut. Ich freue mich jetzt schon auf Malaysia und bin auch sehr auf den neuen Asphaltbelag und die Umbauten gespannt.» ♦ IP



Bradl und Aprilia: immer besser

MotoGP

Starke Rückkehr, trauriger Abgang

Nicky Hayden ersetzte auf Phillip Island den verletzten Dani Pedrosa. Der Ex-Weltmeister fuhr richtig stark, doch die Früchte konnte er nicht ernten.

«Man musste mich nicht zweimal fragen», grinste Nicky Hayden, als er am Donnerstag in der Teamuniform des Repsol-Honda-Werksteams im Fahrerlager eintraf. «Es war das Team meines größten Erfolgs, es kamen so viele gute Erinnerungen auf.»

Doch Hayden beließ es nicht bei der Nostalgie, er gewöhnte sich schnell wieder an die Honda RC 213 V, und als in FP4 die Verhältnisse so richtig verrückt spielten, war er zum richtigen Zeitpunkt auf den richtigen Reifen und fuhr Bestzeit – vor seinem Teamkollegen, Weltmeister Marc Márquez!

In der Quali schaffte Hayden die siebtschnellste Zeit, und im Rennen mischte er kräftig in der Gruppe mit Danilo Petrucci,



Nicky Hayden: Auf Werks-Honda stark bei schweren Bedingungen

Scott Redding, Héctor Barberá und Stefan Bradl mit. Doch dann nahm das Schicksal einen unrühmlichen Lauf. Jack Miller bremste sich in Turn 4 innen an Hayden vorbei, die beiden Bikes verhakten sich und Hayden fiel hin. «Es war ein großartiges Wochenende – eben bis zum Sturz», knirschte Hayden. «Ich hätte den Job zu gern zu Ende geführt, denn ich denke, bis da-

hin hatte ich ihn nicht schlecht gemacht. Vor allem wenn man bedenkt, dass ich bis zum Sonntagmorgen mit dem Bike keine zwei Runden im Trockenen gefahren war. Ich denke nicht, dass es zu viele gibt, die man am Montag anrufen kann und die am Sonntag das liefern.»

In Malaysia wird Hayden wegen der Superbike-WM in Doha nicht fahren können. ♦ IP

KOMPAKT

»» **MotoGP** Karel Abraham wird nach einem Jahr in der Superbike-WM wieder in die MotoGP zurückkehren. Der 26-jährige Tscheche hat für 2017 einen Vertrag beim Aspar-Ducati-Team unterschrieben.

»» **MotoGP** Valentino Rossi hatte in FP1 die zweit-schnellste Zeit erreicht, da er aber mehr als die von Michelin erlaubten zehn Runden mit den weichen Regenreifen drehte, wurde er nur als 20. gewertet.

»» **MotoGP** Die Technik-Kommission macht beim Flügelverbot ab 2017 keine halben Sachen. Verkleidung und Vorderrad-Schutzblech müssen homologiert werden, pro Jahr ist nur ein Update erlaubt. ♦ IP

GASTKOMMENTAR

Unsere Zukunft sieht wieder gut aus



(34/AUS) Der Ex-MotoGP-Sieger und TV-Kommentator über die Besonderheiten von Phillip Island, und warum bald wieder starke Australier kommen könnten

Von CHRIS VERMEULEN

Was wir das typische Phillip-Island-Wetter nennen, hat diesmal den Fahrern das Leben schwer gemacht. Viel Regen und Wind an den Trainingstagen, dann Sonnenschein am Renntag – eben vier Jahreszeiten an einem Wochenende. Aber gerade das hat die Rennen auch so spannend gemacht. Wer hätte gedacht, dass Cal Crutchlow wieder gewinnen wird, die Suzukis die Yamaha jagen und Jack Miller nach seinen Verletzungen im Trockenen wieder in die Top 10 fährt? Es war wirklich ein erfolgreiches Wochenende, und was mich besonders freut, es war auch von den Zuschauerzahlen her wieder erfolgreich.

Das Interesse am Motorsport hatte in Australien nach dem Rücktritt von Casey Stoner stark nachgelassen, aber mit Jack Miller ist es wieder erwacht. Das ist gut, und das sollte den gesamten Motorsport bei uns wieder nach vorne bringen. Das Niveau des australischen Motorsports ist durch ein Wellental gegangen, aber es kommt klar wieder zurück. Wir haben ein paar

sehr gute junge Fahrer, Mike Jones ist einer von ihnen. Er hat bei seinem Ersatz für Héctor Barberá beim zweiten Rennen nach Japan gleich einen Punkt geholt und mit Eugene Laverty gekämpft. Das zeigt schon ein Niveau, auf dem unsere Fahrer wieder sind. Und bald sollten noch mehr talentierte Fahrer nachrücken.

Dass Australien für gut 20 Jahre stets Top-Piloten für die Königsklasse geliefert hat und dies nach mir und nach Casey Stoner ein Ende fand, hatte mehrere Gründe. Das Level, auf dem die spanischen und italienischen Fahrer von Kindesalter an sind, wird gewaltig unterschätzt. Sie haben hochkarätige Nachwuchsprogramme, mit denen sie sie hochbringen, und damit fängt Australien gerade erst an. Australien ist auch weit von Europa weg, und wenn man in den internationalen Motorsport will, muss man nach Europa. Wir sind zwar ein großes Land, aber mit sehr wenig Einwohnern, da ist es nicht so leicht, Unterstützung zu bekommen. Wenn es auch gerade erst anfängt: unsere Zukunft sieht wieder gut aus.

AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Marc Márquez, Jack Miller und Brad Binder besuchten am Mittwoch vor dem Australien-GP den berühmten Melbourne Cricket Ground, das Stadion von Australiens Nationalsportart, das 90000 Zuschauern Platz bietet. Der Australier Miller und der Südafrikaner Binder sind in ihrer Kultur mit dieser Ballsportart aufgewachsen, doch auch der frischgekrönte MotoGP-Weltmeister zeigte gewisse Talente mit dem Schläger, als sie

von **Guy Walker** von den Melbourne Renegades in die Geheimnisse dieser Ballsportart eingewiesen wurden. Danach durften die drei GP-Piloten auf das Dach des Stadions steigen und die einzigartige Aussicht auf Melbourne genießen.

♦♦♦ Auf Phillip Island traf MotoGP-Weltmeister Brad Binder seinen Landsmann und Vorgänger Kork Ballington, den vierfachen Weltmeister der

Jahre 1978 und 1979. Der heute 65-jährige Ballington lebt mit seiner Familie im australischen Brisbane und war in den letzten Jahren öfters beim Australien-GP auf Phillip Island zu Gast. Er freute sich sehr, dass mehr als 35 Jahre nach ihm wieder ein Südafrikaner ganz oben in der Weltmeisterschaft angekommen ist. Binder wiederum war ganz emotional, sein Idol zu treffen.

♦♦♦ Die wunderschöne Strecke von Phillip Island sah in den letzten Jahren beim Grand Prix etwas verlassen aus, seit **Casey Stoner** zurückgetreten ist. Doch in diesem Jahr füllten sich die Parkplätze wieder mit Autos und Motorrädern, es gab wieder gigantische Staus, und die vielen Naturtribünen um die Strecke herum waren am Sonntag voller Menschen. Eine sehr erfreuliche Entwicklung.

Die Teams mussten bislang in Australien mit kleinen Bürocontainern statt ihrer aus Europa gewohnten feudalen Hospitality auskommen. Doch in diesem Jahr hat sich auch da etwas getan. Yamaha ließ eine Mobil-Hospitality aufbauen, bald dürften auch andere nachziehen.

♦♦♦ Für den Australien-GP gibt es auch Fahrerlagerkarten zu kaufen, für diese gelten aber strenge Regeln. Damit die Teams zum Abtransport alles ohne Störung abbauen konnten, musste jeder Besucher um 18 Uhr das Fahrerlager verlassen. Einige, die sich ernsthaft weigerten, wurden in Handschellen hinausgeführt.

Vor einigen Jahren hat sie im knalligen Lederrock für Aufsehen gesorgt, nun war sie wieder da: «The Nurse», ein ganz besonderer Fan von «The Doctor» **Valentino Rossi**. Wenn auch um einige Jahre gealtert, sorgte die charmante Schwester Fartek besonders bei den italienischen Rossi-Fans für nicht weniger Aufsehen. ♦



Jack Miller und Marc Márquez beim Cricket



«The Nurse» war wieder da

Höhepunkte des Rennens

Start: Pol Espargaró erwischt den besten Start. Doch Márquez geht nach drei Kurven in Führung.

1. Runde: Márquez, Pol Espargaró, Crutchlow, Aleix Espargaró, Petrucci, Dovizioso, Miller, Lorenzo, Hayden und Viñales sind die Top 10. Rossi P11, Bradl P12. Baz an der Box.

2. Runde: Márquez 0,7 Sekunden voraus. Baz gibt wegen Elektrikdefekt auf.

4. Runde: Márquez zwei Sekunden voraus. Pol Espargaró, Crutchlow und Aleix Espargaró kämpfen um P2. Dann Dovizioso. Rossi auf P8 hinter Lorenzo.

6. Runde: Rossi an P6 und Viñales vorbei auf P2.

8. Runde: Rossi an Pol Espargaró vorbei auf P5. Dann an Dovizioso vorbei auf P4. Vorne fährt Márquez drei Sekunden vor Crutchlow und Aleix Espargaró. Bradl P13.

10. Runde: Rossi auf P3. Márquez stürzt wie 2014 klar in Führung liegend!

11. Runde: Crutchlow führt 2 sec vor Rossi, Aleix Espargaró, Dovizioso. Bradl P12.

14. Runde: Crutchlow baut Vorsprung auf 2,5 Sekunden aus. Rossi lässt A. Espargaró und Dovizioso stehen. Lorenzo einsam auf P7.

17. Runde: Crutchlow vier Sekunden vor Rossi. Bradl kämpft mit Petrucci, Hayden, Redding, Smith, Miller um P8.

21. Runde: Crutchlow fünf Sekunden vor Rossi. A. Espargaró, Dovizioso und Viñales kämpfen um P3.

23. Runde: A. Espargaró stürzt. Viñales auf P3.

26. Runde: Barberá stürzt. Miller räumt Hayden ab.

27. Runde: Crutchlow siegt klar vor Rossi und Viñales. Bradl auf P11 im Ziel. ♦ ML

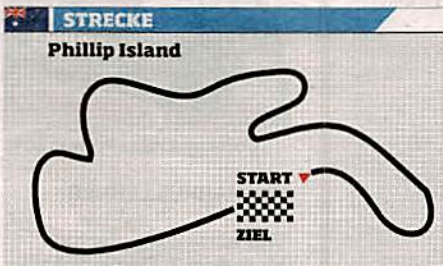
GRAND PRIX VON AUSTRALIEN – MOTOGP / Resultate

Phillip Island (AUS): 23. Oktober 2016; 16. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 120,096 km über 27 Runden à 4,448 km; 21 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 12 Grad, Asphalt: 33 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	27	40:48,543 min		1:29,494	h/m	25
2. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	27	+4,218 sec		1:29,726	s/m	20
3. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	27	+5,309		1:29,964	h/m	16
4. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP16	27	+9,157		1:30,131	s/m	13
5. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	27	+14,299		1:30,264	s/m	11
6. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	27	+20,125		1:30,446	s/m	10
7. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP15	27	+28,369		1:30,428	s/m	9
8. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	27	+28,781		1:30,834	s/m	8
9. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP15	27	+28,792		1:30,909	s/m	7
10. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213V	27	+28,815		1:30,836	h/m	6
11. Stefan Bradl (D)	Aprilia RS-GP	27	+31,809		1:30,855	s/m	5
12. Alvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	27	+47,734		1:31,573	s/m	4
13. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.2	27	+47,749		1:31,749	s/m	3
14. Eugene Laverty (IRL)	Ducati D16 GP14.2	27	+54,311		1:32,114	s/m	2
15. Mike Jones (AUS)	Ducati D16 GP14.2	27	+55,875		1:31,663	s/m	1
16. Esteve Rabat (E)	Honda RC 213V	27	+1:06,395 min		1:32,416	s/m	-
17. Nicky Hayden (USA)	Honda RC 213V	27	+1:22,604 min		1:30,684	s/m	-
Nicht klassiert:							
Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14.2	24	+3 Rdn.	Sturz	1:30,746	s/m	-
Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	22	+5 Rdn.	Sturz	1:30,011	h/m	-
Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	9	+18 Rdn.	Sturz	1:29,583	h/m	-
Loris Baz (F)	Ducati D16 GP14.2	0	+27 Rdn.	Elektronik	-	s/m	-

Durchschnittstempo des Siegers: 176,5 km/h
Schnellste Runde: Crutchlow, Runde 8 in 1:29,494 min (= 178,9 km/h)
Führung: Márquez (Runden 1-9); Crutchlow 10-27/Ziel.

Nächstes Rennen: 30. Oktober 2016, Sepang (MAL)
Internet: www.motogp.com



Runde für Runde	Fahrer/Startplatz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
1.	Márquez	35	44	41	35	9	43	4	199	69	6	25	45	46	8	50	19	68	38	7	53							
2.	Crutchlow	35	41	9	4	43	99	69	25	46	6	45	8	50	68	19	38	7	53									
3.	P. Espargaró	35	41	4	9	99	43	46	25	69	6	45	8	50	38	19	68	7	53									
4.	Viñales	35	41	4	9	46	99	43	25	69	6	45	8	50	38	19	68	7	53									
5.	Pol Espargaró	35	44	4	46	99	25	9	43	69	6	45	8	50	38	19	68	7	53									
6.	Jorge Lorenzo	35	41	44	4	46	25	99	9	43	69	6	45	8	38	50	68	19	7	53								
7.	Scott Redding	35	41	4	46	44	25	99	43	9	69	45	6	8	38	60	68	19	7	53								
8.	Bradley Smith	35	41	46	4	44	25	99	43	45	9	69	6	8	38	50	68	19	7	53								
9.	Dovizioso	35	41	46	4	44	25	99	45	43	69	9	6	8	38	50	68	19	7	53								
10.	Héctor Barberá	35	46	41	4	44	25	99	45	43	69	9	6	8	38	50	68	19	7	53								
11.	Stefan Bradl	35	46	41	4	44	25	99	45	43	69	9	6	8	38	50	68	19	7	53								
12.	Alvaro Bautista	35	46	41	4	25	44	99	45	43	9	69	8	6	38	50	68	19	7	53								
13.	Yonny Hernández	35	46	41	4	25	44	99	43	9	69	45	8	6	38	68	50	19	7	53								
14.	Eugene Laverty	35	46	41	4	25	44	99	9	43	69	45	8	6	38	68	19	50	7	53								
15.	Yonny Hernández	35	46	41	4	25	44	99	9	43	69	45	8	6	38	68	19	50	7	53								
16.	Alvaro Bautista	35	46	41	4	25	44	99	43	9	69	45	8	6	38	68	19	50	7	53								
17.	Mike Jones	35	46	41	4	25	44	99	9	69	45	6	43	8	38	68	19	50	7	53								
18.	Esteve Rabat	35	46	41	4	25	44	99	69	45	9	6	43	8	38	19	68	50	7	53								
19.	Nicky Hayden	35	46	4	41	25	44	99	45	69	9	43	6	8	38	68	19	50	7	53								
20.	Jack Miller	35	46	41	4	25	44	99	9	45	69	43	6	8	38	68	19	50	7	53								
21.	Daniilo Petrucci	35	46	41	4	25	44	99	9	45	43	69	6	8	38	68	19	50	7	53								
22.	Jack Miller	35	46	41	25	4	44	99	45	9	69	43	8	6	19	68	50	7	53									
23.	Daniilo Petrucci	35	46	25	4	44	99	45	9	43	69	6	8	38	19	68	50	7	53									
24.	Stefan Bradl	35	46	25	4	44	99	45	9	69	43	8	6	38	19	68	50	7	53									
25.	Alvaro Bautista	35	46	25	4	44	99	45	9	69	43	38	6	19	68	50	7	53										
26.	Mike Jones	35	46	25	4	44	99	45	43	9	38	6	19	68	50	7	53	69										
27.	Esteve Rabat	35	46	25	4	44	99	45	38	9	43	6	19	68	50	7	53	69										

Qualifying

1. Márquez	1:30,189
2. Crutchlow	1:30,981
3. P. Espargaró	1:31,107
4. A. Espargaró	1:31,673
5. Miller	1:31,754
6. Petrucci	1:32,420
7. Hayden	1:32,944
8. Bradl	1:33,015
9. Dovizioso	1:33,090
10. Barberá	1:33,914
11. Redding	1:34,682
12. Lorenzo	1:36,840
13. Viñales	1:40,744
14. Smith	1:41,129
15. Rossi	1:41,368
16. Laverty	1:41,552
17. Hernández	1:41,766
18. Bautista	1:41,850
19. Jones	1:42,261
20. Baz	1:43,128
21. Rabat	1:44,096

XX = Q2 (Top 12)
XX = Q1 (übrige Fahrer)

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

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Australien.



Scott Redding (7.)

«Ich bin zufrieden. Denn ehrlich: Während des Warm-ups hatte ich ein schlechtes Gefühl. Wir haben sehr viel verändert, gingen ein Risiko ein, aber es bezahlte sich.»



Bradley Smith (8.)

«Ein sehr positives Resultat. Es steckt viel Arbeit dahinter. Enttäuscht bin ich von mir selbst. Am Start war ich zu wenig aggressiv. Vielleicht die Folgen meiner Verletzung.»



Jack Miller (10.)

«Eine Schlacht, ein intensives Rennen – aber ich habe es genossen. Der hintere Reifen machte mir später etwas Sorgen. Eingangs der Kurven verlor ich ab und an das Heck.»



WM-Stand Fahrer

1. Márquez (Weltmeister)	273
2. Rossi	216
3. Lorenzo	192
4. Viñales	181
5. Pedrosa	155
6. Crutchlow	141
7. Dovizioso	137
8. P. Espargaró	117
9. Iannone	96
10. Barberá	84
11. A. Espargaró	82
12. Laverty	73
13. Redding	71
14. Bautista	67
15. Petrucci	65
16. Bradl	60
17. Smith	53
18. Miller	48

WM-Stand Marken

1. Honda	341
2. Yamaha	308
3. Ducati	220
4. Suzuki	187
5. Aprilia	86

WM-Stand Teams

1. Repsol Honda Team	429
2. Movistar Yamaha MotoGP	408
3. Team Suzuki Ecstar	263
4. Ducati Team	246
5. Monster Yamaha Tech3	173
6. Octo Pramac Yakhnich	148
7. LCR Honda	141
8. Aprilia Racing Team Gresini	127
9. Avintia Racing	110

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Topstart von Lüthi vor Pasini und Folger. Zarco fällt weit zurück. Gardner und Syahrin stürzen.

1. Runde: Lüthi, Pasini, Folger, Morbidelli, Vierge, Corsi, Simón, Lowes, Baldassarri und Raffin sind die Top 10. Cortese P11, Schrötter P13, Zarco P16.

2. Runde: Morbidelli an Folger vorbei auf P3. Rins vor auf P10. Lowes stürzt zum fünften Mal an diesem Weekend.

3. Runde: Morbidelli und Pasini nach Rutscher von Lüthi am Schweizer vorbei.

4. Runde: Lüthi zurück auf P2. Rins P7, Zarco P14.

6. Runde: Lüthi zurück auf P1. Folger P4, Cortese P9, Schrötter P12, Raffin P16. Rins erwischt einen Leerlauf und stürzt!

8. Runde: Zarco stürmt vor auf P9. Baldassarri an Folger vorbei auf P4. Simón stürzt auf P15.

11. Runde: Lüthi, Morbidelli und Pasini 2 sec vor Baldassarri. Lecuona stürzt.

12. Runde: Cortese an Folger vorbei auf P6. Schrötter und Raffin vor Zarco auf P13/14!

16. Runde: Baldassarri schließt zur Spitze auf.

19. Runde: Auch Cortese an den Top 4 dran. Folger P7, Schrötter P11, Raffin P14.

19. Runde: Cortese vor auf P4.

23. Runde: Cortese vor auf P3! Pasini stürzt in Turn 4 auf P3.

24. Runde: Morbidelli an Lüthi vorbei auf P1. Cortese dichtauf.

25. Runde: Lüthi wartet geduldig hinter Morbidelli und fängt den Italiener auf den letzten Metern aus dem Windschatten ab! Cortese P3.

Zarco nur auf P12. ♦ML

Qualifying

1. Lüthi	1:33,992
2. Pasini	1:34,051
3. Lowes	1:34,057
4. Cortese	1:34,094
5. Raffin	1:34,217
6. Folger	1:34,245
7. Vierge	1:34,267
8. Baldassarri	1:34,284
9. Morbidelli	1:34,410
10. Zarco	1:34,470
11. Schrötter	1:34,529
12. Nakagami	1:34,615
13. Corsi	1:34,659
14. A. Márquez	1:34,695
15. Simón	1:34,835
16. Rins	1:34,893
17. Wilairot	1:34,920
18. Marini	1:35,094
19. A. Pons	1:35,115
20. Syahrin	1:35,194
21. Siméon	1:35,216
22. Kent	1:35,789
23. Gardner	1:35,804
24. E. Pons	1:36,089
25. Lecuona	1:36,236
26. Viñales	1:37,913
27. Rosli	1:38,803
28. Mulhauser	1:39,002
29. Nocco	1:39,430

GRAND PRIX VON AUSTRALIEN – MOTO2 / Resultate

Phillip Island (AUS) 23. Oktober 2016; 16. Lauf zur Moto2-Weltmeisterschaft; 111,2 km über 25 Rdn. à 4,448 km; 27 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: schön und trocken; Luft: 12 Grad, Asphalt: 34 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	21	39:15,891	1:33,600	25
2. Franco Morbidelli (I)	Kalex	21	+0,010	1:33,414	20
3. Sandro Cortese (D)	Kalex	21	+0,530	1:33,451	16
4. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	21	+3,081	1:33,665	13
5. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	21	+3,815	1:33,715	11
6. Jonas Folger (D)	Kalex	21	+11,087	1:33,999	10
7. Simone Corsi (I)	Speed-up	21	+13,291	1:33,980	9
8. Axel Pons (E)	Kalex	21	+16,411	1:34,063	8
9. Marcel Schrötter (D)	Kalex	21	+17,650	1:34,299	7
10. Xavi Vierge (E)	Tech3	21	+17,655	1:34,128	6
11. Xavier Siméon (B)	Speed-up	21	+17,762	1:34,177	5
12. Johann Zarco (F)	Kalex	21	+17,796	1:34,033	4
13. Jesko Raffin (CH)	Kalex	21	+31,575	1:34,384	3
14. Edgar Pons (E)	Kalex	21	+34,670	1:34,312	2
15. Rattapark Wilairot (THA)	Kalex	21	+40,454	1:34,693	1
16. Luca Marini (I)	Kalex	21	+47,707	1:34,848	-
17. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	21	+1:34,470	1:37,037	-
18. Ramdan Rosli (MAL)	Kalex	21	+1 Rde	1:37,422	-

Nicht klassiert:

- Alessandro Nocco (I)	Kalex	23	+2 Rdn	1:35,550	-
- Mattia Pasini (I)	Kalex	22	+3 Rdn	1:33,680	-
- Danny Kent (GB)	Kalex	22	+3 Rdn	1:34,478	-
- Remy Gardner (AUS)	Kalex	13	+12 Rdn	1:34,346	-
- Julian Simón (E)	Speed-up	9	+16 Rdn	1:34,263	-
- Iker Lecuona (E)	Kalex	9	+16 Rdn	1:35,731	-
- Alex Rins (E)	Kalex	6	+19 Rdn	1:33,933	-
- Sam Lowes (GB)	Kalex	2	+23 Rdn	1:34,325	-
- Hafiz Syahrin (MAL)	Kalex	-	+25 Rdn	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 169,9 km/h

Schnellste Runde: Franco Morbidelli (I), 2. Runde, 1:33,414 min (= 171,4 km/h)

Nächstes Rennen: 30. Oktober, Sepang (MAL)

Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. Zarco	226
2. Lüthi	204
3. Rins	201
4. Morbidelli	177
5. Lowes	162
6. Nakagami	159
7. Folger	143
8. Baldassarri	112
9. Syahrin	106
10. Corsi	93
11. Aegerter	71
12. Pasini	63
13. Cortese	61
14. A. Márquez	60
15. Schrötter	58
16. A. Pons	55
Ferner:	
24. Raffin	14
29. Mulhauser	4

WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	400
2. Speed-up	126
3. Tech3	35
4. Suter	6



Herzschlagfinale: Lüthi besiegt Morbidelli um 1 Hundertstelsekunde

GP von Australien - Moto2

Lüthi glänzt, Zarco taumelt



Endphase: Lüthi (#12), Morbidelli (#21), Pasini (#54), Cortese



Cortese: Erstes Podest 2016



Lüthi: Vierter GP-Sieg 2016

Von MARKUS LEHNER

Wer hätte das gedacht: Nach dem 2. Sieg in Folge ist Tom Lüthi WM-2. und hat wieder Chancen auf den Titel. Sandro Cortese stand als Dritter erstmals seit Japan 2015 auf dem Podest.

Die Chassis-Hersteller durften sich nach dem Qualifying bei sehr schwierigen Bedingungen (Kälte, Wind, kaum Grip nach viel Regen) die Hände reiben: 20 Stürze (Zarco, Lowes, Morbidelli je 2 x) produzierten jede Menge Schrott, fast alle Teams mussten die Ersatzteillager plündern. Selbst der besonnene Schweizer und Japan-Sieger Tom Lüthi rutschte aus, stellte aber die GaragePlus-Kalex dennoch auf die Pole-Position.

Am Rennsonntag waren die Bedingungen besser, trotzdem purzelten Sam Lowes (5 Stürze an diesem Weekend) und der WM-Zweite Alex Rins rasch wieder aus ihren Sätteln. Weltmeister Zarco war im Rennen nur ein Schatten seiner selbst, kam kaum am überraschenden Schweizer Jesko Raffin vorbei und holte mit Rang 12 gerade mal vier magere WM-Punkte.

Lüthi: Risiko und Erfahrung

Lüthi hingegen blieb cool. «Wir benutzten trotz der besseren

Bedingungen die Abstimmung vom Qualifying, das war eine goldrichtige Entscheidung», sagte Lüthi, der den aufässigen Italiener Franco Morbidelli zum Entsetzen von dessen VDS-Teamchef Michael Bartholémy auf dem Zielstrich aus dem Windschatten heraus um 0,01 Sekunden noch abging. «Das war knapp, aber geplant», sagte Lüthi. «Ich musste viel Risiko eingehen, um den Windschatten richtig nutzen zu können.»

Zarco: Zweckoptimismus

WM-Leader und Titelverteidiger Johann Zarco machte nach dem 12. Platz auf Zweckoptimismus: «Trotz dem enttäuschenden Resultat ist mein Vorsprung von 21 auf 22 Punkte angewachsen. Nur liegt nun Lüthi statt Rins näher. Heute ging es nicht schneller, ich war am Limit und trotzdem zu langsam. In Malaysia wird es anders sein, dort winkt die erste Chance zur Titelsicherung.»

Cortese: Durststrecke beendet

Die beste Rennpace hatte in Phillip Island zweifellos Sandro Cortese, der nach P5 in Motegi erstmals 2016 als Dritter aufs Podest kletterte. «Natürlich ärgert es mich, dass ich zu Beginn zurückfiel. Aber ich bin wieder vorn dabei, die Durststrecke ist endlich zu Ende.» ♦

Moto2

Mächtig abgeräumt

Von MARKUS LEHNER

Tom Lüthi (1.), Sandro Cortese (3.), Jonas Folger (6.), Marcel Schrötter (9.) und Jesko Raffin (13.) klassierten sich beim Moto2-GP in Phillip Island in den Top 15: Ein Glanzresultat für die deutschsprachige Fraktion!

Tom Lüthi (1.)

«Am Start hat mich eine TV-Journalistin gefragt, ob es wahr sei, dass ich noch nie zwei GP nacheinander gewonnen habe. Ich antwortete: «Deshalb bin ich ja hier...» Im Warm-up haben wir verschiedene Sachen probiert, aber nichts hat funktioniert. Also haben wir auf die Einstellungen vom Samstag zurückgegriffen. Das passte. Der Start war so gut, dass ich sofort einen hohen Rhythmus einschlug und ausreißen wollte. Aber Pasini und Morbidelli haben sich angehängt. Weil ich fast immer an der Spitze fuhr, wusste Morbidelli, wo er mich packen konnte. Also ließ ich ihn vorbeiziehen, um ihn zu studieren. Ich merkte, dass ich mit sehr viel Speed aus der Zielkurve auf die Zielgerade einbiegen muss. Dann konnte ich ihn aus dem Windschatten abfangen. Das ist mit viel Risiko gelungen.»

Sandro Cortese (3.)

«Ich hatte ein Supergefühl und habe innerlich sogar mit dem Sieg spekuliert. Mein Rennspeed war sehr hoch. Leider bin ich nach dem Start auf P12 zurückgefallen. Es hat eine Weile gedauert, bis ich mich durch das Feld nach vorn gearbeitet hatte. Erst die letzten sieben Runden war ich wieder an der Spitzengruppe dran. Ich hatte eine gute Pace, aber als ich endlich zu den zwei ganz großen Jungs an der Spitze aufgeschlossen hatte, war das Rennen vorüber. Schade.



Ungewohntes Bild: Raffin (#2) noch vor Corsi (#24), Cortese (#11), Baldassarri (#7), Rins (#40), Nakagami (#30) und Zarco (#5)

Trotzdem freue ich mich über das Podium. Schon in Motegi war mit P5 klar, dass es endlich wieder aufwärtsgeht.»

Jonas Folger (6.)

«Von der ersten Runde an merkte ich, dass ich keine Chance hatte, vorne mitzufahren. Am Kurvenausgang habe ich zu viel verloren. Ich hatte hinten extrem viel Spinning, das Heck des Bikes war zu unruhig. Natürlich wollte ich dennoch ein gutes

Rennen abliefern. Doch trotz P6 war es für mich enttäuschend.»

Marcel Schrötter (9.)

«Ein schwieriges Wochenende, aber immerhin ein weiteres Top-10-Ergebnis. Am Start kam ich gut weg, doch der zweite Gang ging nicht rein, ich verlor einige Positionen. In den Beschleunigungsphasen fühlte sich das Bike nervös an, manchmal hat es furchterlich gewackelt. Zum Schluss wollte ich

noch Axel Pons schnappen, was sich leider nicht mehr ausging.»

Jesko Raffin (13.)

«Das war ein Hammergefühl, mit den Besten der Welt vorne am Start zu stehen. Ich habe den freien Blick auf die Bass Straight genossen. Die ersten Runden waren turbulent, aber es hat viel Spaß gemacht. Dann hat sich eine Gruppe mit Zarco und ein paar anderen gebildet. Als ich an Zarco vorbei war, wollte ich

mehr, bin aber in Turn 4 in den Notausgang gerauscht. Das kostete zehn Sekunden. Doch zuvor habe ich in den Fights mit den Stars viel gelernt.»

Robin Mulhauser (17.)

«Ich habe mich noch nie richtig wohlgefühlt in Phillip Island, hier bin ich schon mehrfach heftig gestürzt. Heute hatte ich kein Gefühl für die Reifen. Immerhin bin ich das Rennen fertig gefahren.» ♦



Lüthi: Zwei Siege in Folge



Cortese: «Speed reichte für Sieg»



Folger: «Hatte keine Chance»



Schrötter: «Nervöses Bike»



Raffin: «Ein Hammergefühl»

Moto2

Aegerter testet



Dominique Aegerter in Mugello mit der Suter: Wildcard-Einsatz?

Dominique Aegerter hat aus der Not eine Tugend gemacht. Weil sein Fahrervertrag bei Technomag aufgelöst worden war und er so nicht bei den Übersee-GP fahren konnte, nutzte der 25-jährige Rohrbacher die freie Zeit und testete in der letzten Woche zwei Tage in Mugello und diesen Montag und Dienstag (nach Redaktionsschluss) in Valencia eine Suter Moto2. «Das ist spontan nach einem Gespräch zwischen meinem Manager und Eskil Suter zustande gekommen», verrät Aegerter. «Nach einem Monat wieder zu fahren und sich nach zwei Jahren wieder an die Suter zu gewöhnen, hat richtig Spaß gemacht.»

Aegerter fuhr noch nicht das neue Modell, sondern zunächst eine 2013er und dann eine 2015er-Suter und wurde von Massimo Biagini und einem Aushilfsmechaniker bedient. «Es ging hauptsächlich darum, wieder ein Gefühl und eine Abstimmung für die Suter zu finden», macht Aegerter klar. «Anfang November wollen wir noch einmal nach Mugello gehen, dann vielleicht schon mit dem neuen Motorrad.»

Dort könnte auch für den Ernstfall geprobt werden: Aegerter und Suter versuchen, eine Wildcard für das WM-Finale in Valencia zu bekommen, eventuell mit eigenem Team! ◆ ML

NACHRICHTEN

Alessandro Nocco für Miguel Oliveira

Moto2 Leopard-Kiefer-Pilot Miguel Oliveira wird voraussichtlich erst beim WM-Finale in Valencia wieder fit sein. Auf Phillip Island wurde er von dem 19-jährigen Italiener Alessandro Nocco vertreten, der bislang in der Superbike-Europameisterschaft und der italienischen Superbike-Meisterschaft gefahren ist. Nocco soll auch am Wochenende in Sepang für Oliveira fahren. «Die Umgewöhnung in diesem sehr harten Feld ist für ihn aber nicht leicht», stellte Stefan Kiefer fest.

Ausschreibung für neue Elektronik

Moto2 Dorna und FIM haben eine Ausschreibung für den Zulieferer der Einheits-ECU der Moto2 für die Jahre 2019-2021 gestartet. Diese läuft seit dem 16. Oktober und endet am 9. November, also am Mittwoch vor dem Valencia-GP, wo dann der Zulieferer ab 2019 bekannt gegeben wird. Derzeit wird mit der Original-Honda-CBR-600-ECU gefahren. ◆ IP

KOMPAKT

Moto2 Jesko Raffin kam bei den wechselnden Verhältnissen auf Phillip Island in den Trainings bestens klar und schaffte die sensationelle fünfte Trainingszeit. «Das war ein überwältigendes Gefühl», freute sich Raffin. Aber dass er deswegen so fahren konnte, weil er sich keine Gedanken mehr um seine Zukunft machen muss, lässt er nicht gelten. «Wir haben mit dem Team viel systematischer arbeiten gelernt», so der 20-jährige Zürcher.

Moto2 Nachdem er seinen Platz beim Aspar-Ducati-Team an Karel Abraham verloren hat, kehrt der 28-jährige Kolumbianer Yonny Hernández 2017 in die Moto2 zurück und wird den Platz von Marcel Schrötter bei AGR übernehmen, der zu Intact geht.

Moto2/125GP Von seinen bislang 14 Einsätzen auf Phillip Island hat Tom Lüthi zweimal gewonnen (125GP 2005, Moto2 2016) und stand weitere zweimal auf dem Podest (Zweiter Moto2 2013 und 2014). ◆ IP

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Brad Binder verteidigt seine Pole-Position. In Kurve 2 stürzt Canet und reißt Pawi, Guerrero, Darryn Binder und Mir ins Elend.

3. Runde: B. Binder zieht um 0,6 Sekunden davon. Bulega crasht nach Berührung von Quartararo (Kurve 6).

4. Runde: Rodrigo berührt in Kurve 10 Di Giannantonio, der stürzt und in Bagnaia knallt.

6. Runde: Das Rennen wird nach einem Massensturz abgebrochen. McPhee fällt in Kurve 9, und mit ihm auch Migno, Kornfeil, Bastianini und Navarro. Migno fährt in McPhee, der auf der Strecke liegt.

Re-Start (10 Runden): Brad Binder bleibt vorne.

1. Runde: B. Binder führt, Öttl erstmals in den Top 15.

3. Runde: Nur Locatelli hält mit B. Binder mit (0,36 Sekunden) – das Feld verliert schon fast zwei Sekunden auf die Spitze.

5. Runde: Um Platz 3 kämpfen zehn Piloten innerhalb von 0,57 Sekunden! Darunter auch Canet, der in den Top 10 auftaucht. Öttl liegt gleich dahinter auf Rang 14.

6. Runde: B. Binder hat den zweitplatzierten Locatelli um eine Sekunde distanziert.

8. Runde: B. Binder führt mit 3 Sekunden Vorsprung auf Locatelli. Canet nun in den Top 5.

9. Runde: Darryn Binder, der kleine Bruder von Weltmeister Brad, auf Podestkurs (P3).

10. Runde: B. Binder siegt souverän vor Locatelli. Aber im Kampf um Platz 3 verliert D. Binder das Rennen im Schlussspurt gegen Canet. ◆ WHJ

Qualifying

1. B. Binder	1:37,696
2. Bulega	1:38,487
3. Rodrigo	1:38,570
4. McPhee*	1:38,661
5. Loi	1:38,776
6. Migno	1:38,981
7. D. Binder	1:39,195
8. Martin	1:39,272
9. Bagnaia*	1:39,347
10. Mir	1:39,353
11. Bendsneyder	1:39,439
12. Navarro	1:39,448
13. Herrera	1:39,472
14. Locatelli	1:39,485
15. Bastianini*	1:39,513
16. Danilo	1:39,551
17. Pawi	1:39,589
18. Antonelli	1:39,624
19. Öttl*	1:39,630
20. Di Giannantonio	1:39,675
21. Canet	1:39,740
22. Norrodin*	1:39,828
23. Guevara	1:39,890
24. Kornfeil	1:40,110
25. Suzuki	1:40,159
26. Arenas	1:40,236
27. Dalla Porta	1:40,412
28. Oho	1:40,537
29. Valtulini*	1:40,969
30. Ramirez	1:40,996
31. Spiranelli	1:41,198
32. Petrarca	1:41,410
Barton**	1:44,534
Quartararo***	-

* Grid-Strafen; ** nicht qualifiziert (107%); *** Disqualifikation (illegale Software)

GRAND PRIX VON AUSTRALIEN – Moto3 / Resultate

Phillip Island (AUS): 23. Oktober 2016; 16. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 44,48 km über 10 Runden à 4,448 km; 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/ Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 12 Grad; Asphalt: 34 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Brad Binder (RSA)	KTM	10	16:22,009	1:37,442	25
2. Andrea Locatelli (I)	KTM	10	+5,937	1:37,430	20
3. Arón Canet (E)	Honda	10	+9,594	1:37,766	16
4. Darryn Binder (RSA)	Mahindra	10	+9,642	1:37,588	13
5. Livio Loi (B)	Honda	10	+9,680	1:37,842	11
6. Jorge Martín (E)	Mahindra	10	+9,750	1:37,804	10
7. Marcos Ramírez (E)	Mahindra	10	+9,996	1:38,142	9
8. Hiroki Ono (J)	Honda	10	+10,115	1:37,678	8
9. Jules Danilo (F)	Honda	10	+10,142	1:38,251	7
10. Bo Bendsneyder (NL)	KTM	10	+10,358	1:37,815	6
11. Adam Norrodin (MAL)	Honda	10	+10,447	1:37,641	5
12. Fabio Quartararo (F)	KTM	10	+10,569	1:37,466	4
13. Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	10	+10,682	1:37,830	3
14. Philipp Öttl (D)	KTM	10	+10,979	1:37,697	2
15. María Herrera (E)	KTM	10	+13,763	1:38,319	1
16. Albert Arenas (E)	Peugeot	10	+13,821	1:37,962	-
17. Lorenzo Petrarca (I)	Mahindra	10	+28,297	1:39,036	-
18. Fabio Spiranelli (I)	Mahindra	10	+42,036	1:38,764	-
19. Lorenzo Dalla Porta (I)	KTM	10	+50,454	1:37,964	-
20. Matt Barton (AUS)	FTR-Honda	10	+1:23,446	1:44,749	-

Nicht klassiert:

Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	9	+1 Rde.	1:37,683	-
Jorge Navarro (E)	Honda	9	+1 Rde.	1:38,253	-
Stefano Valtulini (I)	Mahindra	8	+2 Rdn.	1:38,946	-
Niccolò Antonelli (I)	Honda	0	+10 Rdn.	-	-

Nicht bei Re-Start dabei (Rennen 1 in 6. von 23 Runden abgebrochen/Massenunfall):

Nicolò Bulega (I)	KTM	-	-	-	-
Andrea Migno (I)	KTM	-	-	-	-
John McPhee (GB)	Peugeot	-	-	-	-
Joan Mir (E)	KTM	-	-	-	-
Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	-	-	-	-
Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	-	-	-	-
Enea Bastianini (I)	Honda	-	-	-	-
Fabio di Giannantonio (I)	Honda	-	-	-	-
Juanfran Guevara (E)	KTM	-	-	-	-
Jakub Kornfeil (CZ)	Honda	-	-	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 163,0 km/h

Schnellste Runde: Locatelli, Runde 5 in 1:37,335 min (= 164,5 km/h)

Nächster Grand Prix: 30. Oktober 2016, Sepang (MAL)

Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. B. Binder (Weltmeister)	294
2. Bastianini	164
3. Navarro	143
4. Bulega	129
5. Mir	124
6. Di Giannantonio	122
7. Bagnaia	120
8. Fenati	93
9. Antonelli	87
10. Locatelli	85
11. Kornfeil	83
12. Öttl	77
13. Canet	76
14. Quartararo	76
15. Martin	66
16. Bendsneyder	59
17. Danilo	58
18. Loi	55
19. Pawi	54
20. McPhee	48
21. Migno	47
22. Guevara	40
23. Ono	36
24. Rodrigo	22
25. D. Binder	17

WM-Stand Konstrukteure

1. KTM	341
2. Honda	317
3. Mahindra	180
4. Peugeot	50



Besuch vom Teamkollegen: Der verletzte McPhee (r.) mit Arenas

Grand Prix von Australien - Moto3

Rasen und drängeln

Im Rennen der Moto3-Klasse ging es zu wie auf der Kegelbahn. Gleich reihenweise kugelte sich die Konkurrenz beim Grand Prix von Australien von der Bahn. Kühler Kopf bewahrte im zweigeteilten Lauf nur Weltmeister und Sieger Brad Binder.

Die Liste der Fahrer, die nach dem zwischenzeitlichen Abbruch des Australien-GPs nicht zum Neustart antraten, war sehr prominent besetzt: Unter den zehn Piloten waren auch Enea Bastianini (WM-2.), Nicolò Bulega (4.), Joan Mir (5.), Fabio di Giannantonio (6.) und Francesco Bagnaia (7.). Aber auch John McPhee vom deutschen Peugeot-Saxoprint-Team musste nach einem Massensturz in Runde 6 passen: Bei dem Schotter, der am kommenden Sonntag in Sepang (MAL) fehlt, wurden eine leichte Gehirnerschütterung und ein gebrochener Daumen an der linken Hand diagnostiziert.

Glücklicher ging der Sonntag für Arón Canet aus. Der Spanier schaffte mit Platz 3 seinen ersten Podestplatz in der Moto3-WM. Im Schlussspurt hatte er noch Darryn Binder, den jüngeren Bruder des gleichnamigen Weltmeisters Brad, um seinen ersten GP-Podestplatz gebracht – um 0,048 Sekunden. Dabei zählte Canet im ersten Durchlauf auch zu den Sturzopfern – schon in Kurve 2 war vermeint-

lich Schluss. Ein ebenso seltener Gast auf dem Podium ist Andrea Locatelli. Der Italiener belegte Rang 2 und stand erst zum zweiten Mal in seiner GP-Karriere auf dem Treppchen. Auch er profitierte davon, dass sich die Ereignisse in Phillip Island überschlugen: «Es war ein unheimlich schwieriges Wochenende. Auch wegen der ständig wechselnden Wetterbedingungen: Regen, Wind... und am Sonntag trocken.»

Stoisch ruhiger Weltmeister

Im Vergleich zur überdrehten Konkurrenz schon fast stoisch ruhig blieb der Weltmeister. Brad Binder hatte seine Gegner im ersten Durchgang im Griff, und der Südafrikaner ließ sich auch von der allgemeinen Aufregung vor dem Neustart nicht aus dem Konzept bringen. «Das war fantastisch! Ich fühlte mich sehr stark. Mir war klar, dass ich das ruhig angehen kann, wenn ich mich erst Mal von der hetzenden Meute verabschiedet hätte. So war es dann auch», erklärte der KTM-Pilot nach seinem nunmehr sechsten Saisonsieg. Auch sein Teamchef Aki Ajo zog beeindruckt den Hut: «Großartig! Brad hat das im Stil eines Weltmeisters gewonnen.» Und der Finne muss es wissen, seine Champions-Liste ist lang: Mike di Meglio (F, 2008), Marc Márquez (E, 2010/beide 125 ccm), Sandro Cortese (D, 2012/Moto3), Johann Zarco (F, 2015/Moto2) und eben Binder. ♦ WHJ



Auf und davon: Nur Locatelli konnte mit Brad Binder mithalten



Viel Verkehr: D. Binder, Rodrigo, Martín, Quartararo und Suzuki (v.l.)

Moto3

Keine Freude



Diesmal konnte Öttl nur hinten in der Verfolgergruppe fahren

Nach seinem Hoch in Japan wirkte Philipp Öttl in Australien niedergeschlagen. Mehr als zwei Punkte waren diesmal nicht drin.

«Wenn ich mich manchmal auch etwas weiter vorkämpft habe, war ich diesmal nicht besser als 14.», übte Philipp Öttl harte Kritik an sich selbst. «Ich habe in diesem Rennen einfach nicht den Speed gehabt. Dabei ging es im Warm-up ohne Windschatten eigentlich ziemlich gut, aber im Rennen war ich zu langsam. Zwei Punkte habe ich zwar mitgenommen, aber in der WM sind viele näher zusammengerückt, da ist das einfach zu wenig.»

Eine ziemliche Ernüchterung nach der Euphorie nur eine Woche zuvor. Doch irgendwie wollte es an diesem Wochenende auf Phillip Island nicht richtig funktionieren. Bei den ständig wechselnden Bedingungen machte sich Öttl noch keine großen Sorgen,

doch dann kam im Rennen die böse Überraschung.

«Ich wollte im Warm-up mal zusammen mit anderen fahren, um zu sehen, wo ich schneller oder langsamer bin. Da habe ich aber leider keine Gruppe gefunden, mit der ich mitfahren konnte, sonst hätte ich im Rennen vielleicht besser agieren können. Dort haben sie mich in Turn 2 oder in Lukey Heights regelrecht stehen gelassen. Das war wirklich nicht unser Wochenende, aber darauf dürfen wir uns nicht rausreden. Wir müssen den Fehler finden, an dem es gelegen hat und dann dran arbeiten», hat sich Öttl nach dem Wochenende zur Hausaufgabe gemacht.

Dass er in Australien eine Chance vergeben hat, ärgert ihn besonders. «Wenn bei solchen Bedingungen die Rookies besser abschneiden als ich im vierten WM-Jahr, dann darf so etwas nicht passieren. Wir sind deutlich besser als unser Ergebnis, aber leider waren wir das in Australien nicht. Und das lag diesmal an mir.» ♦ IP

Moto3

Pause für McPhee

Für Brunn-Sieger John McPhee sah es zunächst auch in Australien wieder richtig gut aus. Er konnte sich als Vierter qualifizieren, woraus nach einer Strafe Startplatz 7 wurde – nach einem guten Start raufte der 22-jährige Schotte aber in der Spitzengruppe mit. Aber in der sechsten Runde flog er in Lukey Heights ab, riss noch Andrea Migno und Enea Bastianini mit, über den dann noch Jorge Navarro drüberflog, was die Rote Flagge auslöste.

McPhee erlitt bei dem Sturz eine Gehirnerschütterung und einen gebrochenen linken Daumen, er wird beim GP von Malaysia in einer Woche fehlen. Wie durch ein Wunder blieben die drei anderen Fahrer unverletzt.

Der zweite Fahrer des Saxoprint-Peugeot-Teams, Albert Arenas, hatte vor dem Abbruch ebenfalls eine starke Pace gehabt, konnte diese aber nach dem Neustart nicht reproduzieren und wurde schließlich 16. ♦ IP



McPhee (#17) erst gut dabei

NACHRICHTEN

Bruderhilfe bei den Binders

Moto2 Es hat in der letzten Runde so ausgesehen, als könne der jüngere Bruder von Weltmeister Brad Binder, der 18-jährige Mahindra-Pilot Darryn, als Dritter sein erstes GP-Podest einfahren und die Siegerehrung von Phillip Island zum Familienfest machen. Doch dann fing ihn Arón Canet noch auf dem Zielstrich ab. «Ich drücke Darry die Daumen, denn die Leute können sich nicht vorstellen, wie hart er arbeitet und wie wenig er bisher dafür belohnt wurde», verrät Weltmeister Brad Binder. «Wir trainieren die ganze Woche zusammen, er ist dabei mindestens so gut, oft besser als ich, und dann läuft bei mir alles, er muss immer Rückschläge einstecken.» Ob er ihm jetzt, wo er bereits Weltmeister ist, nicht etwas helfen kann? «Ich kann ihm hier und da mal einen Windschatten geben und natürlich unterhalten wir uns viel über das Rennfahren. Aber schließlich muss er seinen eigenen Weg gehen. Ich musste auch da durch, und ich bin überzeugt, dass es auch Darryn schaffen wird», so der zweieinhalb Jahre ältere Bruder. ♦ IP

KOMPAKT

Moto2/Moto3 Der deutsche Mineralöhersteller Liqui Moly aus Ulm wird für drei weitere Jahre, von 2018 bis 2020, der Ausstatter für alle Schmierstoffe in der Moto2- und der Moto3-WM bleiben. Letzte Woche hat die Grand-Prix-Kommission die Vertragsverlängerung abgesegnet.

Motorrad-WM Dem FIM-Sicherheitsexperten Franco Uncini liegt die Sicherheit der Lederkombis schon lange besonders am Herzen. Nachdem Dainese und Alpinestars seit mehr als zehn Jahren intensiv an Airbag-Kombis arbeiten und all ihre Fahrer in der WM solche Anzüge einsetzen, wurde ins WM-Regelbuch aufgenommen, dass ab 2018 alle Anzüge in der WM mit einer solchen ausgerüstet sein müssen. Die Ausstatter haben dem ausnahmslos zugestimmt.

Moto3 Gewinnt Brad Binder die restlichen beiden GPs, darf Ajo-Cheftechniker und Kurzhaarfan Tom Jovic ein Jahr nicht zum Frisör. ♦ IP

Zeitplan und Statistik GP von Sepang (MAL)

(alle Zeiten in MESZ)

Freitag, 28. Oktober 2016

03.00-03.40	Moto3	1. Freies Training
03.55-04.40	MotoGP	1. Freies Training
04.55-05.40	Moto2	1. Freies Training
07.10-07.50	Moto3	2. Freies Training
08.05-08.50	MotoGP	2. Freies Training
09.05-09.50	Moto2	2. Freies Training
Samstag, 29. Oktober 2016		
03.00-03.40	Moto3	3. Freies Training
03.55-04.40	MotoGP	3. Freies Training
04.55-05.40	Moto2	3. Freies Training
06.35-07.15	Moto3	Qualifying
07.30-08.00	MotoGP	4. Freies Training
08.10-08.25	MotoGP	Qualifying 1
08.35-08.50	MotoGP	Qualifying 2
09.05-09.50	Moto2	Qualifying

Sonntag, 30. Oktober 2016

02.40-03.00	Moto3	Warm-up
03.10-03.30	Moto2	Warm-up
03.40-04.00	MotoGP	Warm-up
05.00	Rennen Moto3	18 Rdn. 99,8 km
06.20	Rennen Moto2	19 Rdn. 105,3 km
08.00	Rennen MotoGP	20 Rdn. 110,9 km
Sieger 2015:		
Moto3:	Miguel Oliveira (P), KTM	
Moto2:	Johann Zarco (F), Kalex	
MotoGP:	Dani Pedrosa (E), Honda	
Pole-Position 2015:		
Moto3:	N. Antonelli (I), Honda, 2:12,653	
Moto2:	Tom Lüthi (CH), Kalex, 2:06,383	
MotoGP:	Dani Pedrosa (E), Honda, 1:59,053 (= 167,6 km/h)	

Schnellste Runde 2015:

Moto3:	Brad Binder (ZA), KTM, 2:13,571 (= 149,3 km/h), Rekord
Moto2:	Tom Lüthi (CH), Kalex, 2:07,321 (= 156,7 km/h), Rekord
MotoGP:	Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 2:00,606 (= 165,4 km/h)

Rundenrekorde:

Moto3:	Brad Binder (ZA), KTM, 2:13,571 (= 149,3 km/h), 2015
Moto2:	Tom Lüthi (CH), Kalex, 2:07,321 (= 156,7 km/h), 2015
MotoGP:	Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 2:00,606 (= 165,4 km/h), 2015

STRECKE

SEPANG INT. CIRCUIT



IDM Superbike

Führt BMW Trauti zum Titel?

Von ANKE WIECZOREK

Lukas Trautmann hat eine Glückssträhne. 2016 war er plötzlich Superbiker, und dann feierte er auf der Yamaha R1 seinen ersten Weltmeistertitel. 2017 fährt der Österreicher BMW.

Als der 20-Jährige, der im Team Yamaha MGM in der Klasse Superstock 1000 angemeldet war, bei der dritten Veranstaltung das Superbike des verletzten Kollegen Max Neukirchner übernahm, war das ein Kraftakt, «aber einfach nur cool.» Trautmann revanchierte sich später mit einem Sieg auf dem Lau-



Kraftpaket aus Österreich: Lukas Trautmann steht erst am Anfang

sitzring. Die Gesamtwertung schloss er als Vierter ab. «Wäre ich von Beginn an auf einem Superbike gewesen, wäre mehr drin gewesen», meint der Salzburger, auch wenn er von den langen Ausfällen der Top-Fah-

rer profitierte. Zu Hause auf dem Dachboden hat Trautmann locker über 200 Pokale in Kisten verstaut, aber einer kam 2016 dazu, der anders ist. Im französischen Team 3Art Yam' Avenue feierte Trautmann den

Langstrecken-Weltmeistertitel in der Stocksport-Klasse. Nun hat er beim Team Van Zon Remeha BMW angedockt. «Mir wurde ein absolut tolles Angebot gemacht.» Teamchef Werner Daemen bestätigt: «Der Vertrag ist noch nicht unterschrieben, aber wir sind uns einig und wollen Lukas zum IDM-Superbike-Titel führen – oder wie die Klasse 2017 auch heißen wird. Wenn das gelingt, schauen wir, ob wir mit ihm höher kommen. Lukas hat einen gesunden Ehrgeiz.» Trautmann: «Die Superbike-WM ist mein Ziel. Und Markus Reiterberger hat den Sprung genau mit diesem Team geschafft.» ♦

IDM Superstock 1000

Nicht in Versenkung geraten

Von ANKE WIECZOREK

Stefan Kerschbaumer hatte eine mäßige Saison auf der Kawasaki ZX-10 R des Weber-Diener-Teams. Aber der Österreicher würde an der Kombination festhalten.

Statt nach vorn ging es für den 27-Jährigen in der Saison 2016 einen Platz zurück: Gesamtrang sechs am Jahresende. «Es war auch Pech dabei. In Zolder wurde ich abgeschossen, einen Sturz habe ich selbst verschul-

det. Zum Schluss hat mich ein Motorschaden stillgelegt.» Es kann nur besser werden. Fahrer, Teammanager und Chef stehen bereits in Kontakt für eine Fortsetzung. Denn eigentlich passt alles. Am liebsten würde Kerschbaumer zweigleisig fahren, denn er hat auch Gefallen an der Langstrecken-WM gefunden. Wäre beim Finale in Oschersleben nicht die fatale Ölspur gewesen, hätte das BMW-Team NRT 48 vermutlich die Gesamtwertung in der Superstock-Klasse gewonnen. ♦



Mittendrin sein ist nicht das, was Stefan Kerschbaumer (#89) will

IDM Superstock 600

Ein Schritt nach dem anderen

Von ANKE WIECZOREK

Der Teamchef bot ihm eine 1000er-Kawasaki zum Fahren an, doch nach nur einem Turn beendete Jonas Geitner den Test.

Die Versuchung lockte, doch der Verstand war stärker. Nachher. Nachdem Jonas Geitner, Neunter der IDM Superstock 600, einige Runden auf dem Superbike des Teamkollegen Daniel Kartheiningler gedreht hatte, teilt er Rainer Schnock, Teamchef des Kawasaki Schnock Team Motorex, mit, dass er seine nähere Zukunft doch weiter in der 600er-Klasse sehe. Schnock hätte den 20-jährigen Bayern nur zu gern in der obersten Liga aufbauen wollen. Doch Geitner sagt: «Ich hatte auf Anhieb ein gutes Gefühl auf dem Bike, merke aber, dass die Zeit dafür noch nicht reif ist. Ich habe mich bisher immer in allen Klassen erst nach vorn gekämpft und dort das

Machbare herausgeholt, ehe ich weiter aufgestiegen bin. So bin ich auch zu meinen Titeln bei den Mini Bikes und der Moto3-Klasse gekommen.» Zu 95 Prozent ist Geitner mit Chefmechaniker Roland Raschle einig, dass es in der 600er-Klasse im Kawasaki-Team weitergeht. «Ich hatte andere IDM-Angebote, aber ich möchte dort bleiben. Ich bin 2016 neu in die Klasse gekommen und habe viel dazugelernt. Aber ich muss erst wieder Geld auftreiben, damit ich die Saison überhaupt absichern kann.» ♦



Bayerische Frohnatur: Geitner

NACHRICHTEN

Bühn verlängert bei Van Zon Remeha

IDM Superbike Jan Bühn ist fix für 2017 beim Team Van Zon Remeha BMW. Der 25-Jährige aus dem badi-schen Kronau startete in diesem Jahr in der IDM Superstock 1000, wird aber nach Aussagen seines Teamchefs Werner Daemen in derselben Klasse wie Lukas Trautmann mit der S 1000 RR starten. Mindestens ein weiterer Fahrer wird noch hinzukommen.

Ullrich-Comeback mit Superstock-BMW

IDM Superstock 1000 Nachdem die erfolgreich begonnene Saison mit Diego Romero in der IDM Superstock 600 in die Brüche gegangen war, hatte Yamaha-Cup-Aufsteiger Maurice Ullrich bereits betont, dass er ohnehin lieber in der 1000er-Klasse antreten wollte. Nun drehte der 17-Jährige aus Wörrstadt erste Runden auf einer BMW in Oschersleben. Er will sich in die Superstock-1000-Klasse einschreiben.

Drei Althea-BMW beim Finale

Superbike-WM Ganz in der Tradition von Althea lässt das italienische BMW-Team seinen Superstock-Sieger nach gewonnenem Titel in der Superbike-WM antreten. So wird Raffaele de Rosa am Wochenende in Katar ein drittes BMW-Superbike neben Markus Reiterberger und Jordi Torres fahren. Ganz neu ist dies für den 29-Jährigen nicht, er hat schon in Laguna Seca den verletzten Markus Reiterberger vertreten. Wie es mit De Rosa bei Althea weitergeht, muss sich noch zeigen. Reiterberger und Torres haben Verträge für 2017. ♦ AWI/IP

Enduro-DM Zschopau

Triple für Schröter

Von ROBERT PAIRAN

Zum dritten Mal hintereinander holte sich Husqvarna-Pilot Dennis Schröter den Overall-DM-Meistertitel in der Enduro-IDM. Tagessieger wurde aber Marco Neubert.

Neubert war überglücklich im Ziel: «Nach so langer Zeit immer nur Zweiter, endlich einmal gewonnen», freute sich der KTM-Fahrer, der schon den vorabendlichen Prolog für sich entschieden hatte. Doch der alte und neue Meister Schröter machte es ihm am Samstag

nicht so einfach. In jeder Prüfung trennten beide nur wenige Sekunden, und so ging zu Beginn der letzten Runde der Titelverteidiger erneut knapp in Führung. Einen Test später konnte Neubert den 1,4-Sekunden-Rückstand in einen 1,2-Sekunden-Vorsprung umwandeln.

Von Zitzewitz verpasste Chance

So musste die Entscheidung im letzten Test fallen: Während Neubert dort erneut Bestzeit fuhr, rutschte Schröter in der berühmtesten Auffahrt «Weberhang» mit dem Hinterrad aus der Spur: «Ich musste runter vom Motorrad und schieben.

Daher wusste ich, dass der Tagessieg nicht mehr zu erreichen war, und ich fuhr den Rest ohne Risiko, damit ich den Titel nicht gefährden würde.»

Denn der Titel in der Gesamtwertung war noch nicht vergeben: Um ihn kämpfte auch Davide von Zitzewitz, der aber

auf dem schlammigen und glatten Untergrund nicht so gut zu recht kam und im letzten Crosstest sogar von Schröter überholt wurde. «In der ersten Kurve war plötzlich der Leerlauf drin, und dann bin ich noch in der Baumstamm-Matrix gestürzt», erklärte Von Zitzewitz. ♦

ENDURO-DM / Resultate

Zschopau (D): 7. DM-Lauf; Wetter/Strecke: Regen/nass und schlammig
Klasse E1 (11 Fahrer gestartet, 7 gewertet): 1. Andreas Beier (Husqvarna), in 1:07.40,73 Std.; 2. Jonathan Rossé (CH/Yamaha), +11,58 sec; 3. Tim Apolle (Husqvarna), +3.29,77 min; 4. Patrick Strelow (Husqvarna); 5. Tilman Krause (KTM); 6. Maria Franke (KTM)
Endstand nach 7 Läufen: 1. Beier, 150 Punkte; 2. Rosse 128; 3. Apolle 118; 4. Krause 106; 5. Strelow 90; 6. Franke 90; 7. Yanik Spachmüller (KTM), 81
Klasse E2, (22 Fahrer gestartet, 17 gewertet): 1. Marco Neubert (KTM), in 1:06.21,17 Std.; 2. Davide von Zitzewitz (KTM), +1.41,93 min; 3. Nick Emmrich (Husqvarna), +3.37,55 min; 4. Markus Kehr (Sherco); 5. Blake Gutzeit (RSA/Yamaha); 6. Kenny Löttsch (KTM); 7. Martin Kradorf (KTM); 8. Pascal Springmann (Beta); 9. Jens Pester (Husqvarna)
Endstand: 1. Von Zitzewitz, 147 Punkte; 2. Neubert 138; 3. Emmrich 120; 4. Paul Roßbach (KTM), 90; 5. Löttsch 89; 6. Springmann 81; 7. Kradorf 79
Klasse E3 (14 Fahrer gestartet, 12 gewertet): 1. Dennis Schröter (Husqvarna), in 1:06.52,72 Std.; 2. Jan Schäfer (KTM), +1.25,43 min; 3. Mark Risse (Beta), 3.05,88 min; 4. Björn Feldt (KTM); 5. Ralf Scheidhauer (KTM); 6. Nico Rambow (KTM); 7. D. Hänel (KTM)
Endstand: 1. Schröter, 150 Punkte; 2. Schäfer 126; 3. Feldt 124; 4. Risse 100; 5. Rambow 99; 6. Weiß 86; 7. Hänel 80; 8. Gerrit Helbig (KTM), 78
Int. Deutsche Enduro-Meisterschaft (58 Fahrer gestartet, 41 gewertet): 1. Neubert in 1:06.21,17 Std.; 2. Schröter, +31,55 sec; 3. Beier, +1.19,56 min; 4. Rosse; 5. Von Zitzewitz; 6. Schäfer; 7. Risse; 8. Emmrich; 9. Kehr; 10. Gutzeit; 11. Apolle; 12. Feldt; 13. Löttsch
Endstand: 1. Schröter 483 Punkte; 2. Von Zitzewitz 475; 3. Neubert 459; 4. Beier 454; 5. Schäfer 404; 6. Feldt 401; 7. Rosse 384; 8. Emmrich 382; 9. Roßbach 342; 10. Apolle 340

Internet: www.enduro-dm.de



Erster Tagessieg und dritter DM-Rang: Marco Neubert

Supermoto der Nationen Alcarrás

Platz 3 für Deutsche

Vizeweltmeister Marc Reiner Schmidt führte das deutsche Trio auf dem Circuito d'Alcarrás auch beim Nationen-Supermoto auf das Podium. Hinter Abonnement-Sieger Frankreich und überraschend Tschechien landeten der Württemberger, Jan Deitenbach und Michael Kartenberg auf Rang 3.

Nur von Chareyre geschlagen

Weltmeister Thomas Chareyre gewann seine beiden Läufen für Frankreich. Im ersten Moto mit einem Doppelsieg mit Laurent Fath, hier belegte Kartenberg einen starken vierten Platz. Schmidt gab nur im letzten Lauf



Bronze: Marc Reiner Schmidt

an Markenkollege Chareyre einen Punkt ab. Die Plätze 15 und 7 von Deitenbach reichten für Bronze. Frankreich gewann mit großem Vorsprung vor Tschechien. Die Schweiz mit Randy Götzl, Kevin Tschümperlin und Patrick Tellenbach wurde Viertes. ♦ TS

SUPERMOTO DER NATIONEN / Resultate

Alcarrás (E): 23. Oktober 2016, Wetter: bewölkt, 23 Grad
1. Lauf: 1. Thomas Chareyre (F/TM); 2. Laurent Fath (F/Honda); 3. Milan Sitniansky (CZ/Honda); 4. Michael Kartenberg (D/KTM). – Ferner: 7. Randy Götzl (CH/Kawasaki); 8. Kevin Tschümperlin (CH/Yamaha); 11. Peter Banholzer (D/Yamaha)
2. Lauf: 1. Marc Reiner Schmidt (D/TM); 2. Fath; 3. Rafael Fonseca (BR/Suzuki); 4. Petr Vorlicek (CZ/Suzuki). – Ferner: 9. Götzl; 10. Robert Gattinger (A/KTM)
3. Lauf: 1. Chareyre; 2. Schmidt; 3. Pavel Kejmar (CZ/KTM); 4. Silvain Bidart (F/Honda). – Ferner: 7. Jan Deitenbach (D/Suzuki); 8. Patrick Tellenbach (CH/Husqvarna); 9. Banholzer
Gesamt: 1. Frankreich, 10 Punkte; 2. Tschechien 24; 3. Deutschland 29; 4. Schweiz 43

Internet: www.supermotos1.com

Speedway-GP Melbourne

Titel unter Protest

Als Greg Hancock in Melbourne seinen ersten Lauf gewann, stand der Amerikaner als neuer Weltmeister fest. Aber der 46-Jährige bestritt nur 3 Rennen. Als er in Heat 9 Chris Holder vorbeiließ, wurde er wegen Unsportlichkeit disqualifiziert. Aus Protest gegen die Entscheidung der FIM-Jury absolvierte Hancock keine Läufe mehr.

Um den Vize-WM-Titel lieferten sich drei Piloten einen erbitterten Kampf, aus dem Tai Woffinden schließlich als Sieger hervorging. Der Brite wurde im Finale vor Bartosz Zmarzlik Zweiter und hatte am Ende 2 Punkte Vorsprung auf den

Polen, der die Bronzemedaille holte. Chris Holder triumphierte vor eigenem Publikum hochverdient, musste sich jedoch mit dem undankbaren WM-Rang 4 begnügen. Jason Doyle, der in Australien verletzungsbedingt nicht antreten konnte, wurde WM-Fünfter. ♦ GD



Vierter Titel: Greg Hancock

SPEEDWAY-WM / Resultate

Melbourne (AUS): 22. Oktober 2016, Bahnlänge: 346 m, Wetter: bewölkt, 12 Grad
**1. Chris Holder (AUS), 17 Punkte; 2. Tai Woffinden (GB), 15; 3. Bartosz Zmarzlik (PL), 15; 4. Antonio Lindbäck (S), 14; 5. Niels-Kristian Iversen (DK), 12; 6. Matej Zagar (SLO), 11; 7. Michael Jepsen Jensen (DK), 10; 8. Piotr Pawlicki (PL), 8; 9. Andreas Jonsson (S), 6; 10. Fredrik Lindgren (S), 6; 11. Greg Hancock (USA), 5; 12. Maciej Janowski (PL), 5; 13. Peter Kildemand (DK), 4; 14. Chris Harris (GB), 4; 15. Jack Holder (AUS), 2; 16. S. Masters (AUS), 2
Endstand nach 11 Läufen: 1. Hancock, 139 Punkte; 2. Woffinden 130; 3. Zmarzlik 128; 4. Holder 126; 5. Doyle (AUS), 123; 6. Pawlicki 99; 7. Lindbäck 93; 8. Iversen 91; 9. Zagar 90 10. Janowski 90; 11. Lindgren 88; 12. Kildemand 68**

Internet: www.speedwaygp.com

NACHRICHTEN

Febvre Supercross-Europameister

Supercross-EM Der neue SX-Europameister heißt Romain Febvre. Bei der eintägigen Veranstaltung in Arnheim (NL) sicherte sich der Franzose den Titel über zwei Läufe vor fast leeren Rängen im GelreDome Fußballstadion. Eine Woche nach seiner Absage beim Monster-Cup in Las Vegas zeigte sich Tim Gajser erstaunlich schnell von seinen «Verletzungen» erholt und gewann das abschließende Superfinale vor Febvre, Cedric Soubeyras und Malcolm Stewart. SX2-Europameister wurde der Italiener Morgan Lesiardo. Trotz der geografischen Nähe waren keine Deutschen am Start.

Arnaud Tonus kehrt in die WM zurück

Motocross-WM Arnaud Tonus kehrt 2017 nach zwei misslungenen Jahren in den USA in die WM zurück. Der 25-jährige Genfer steigt in die MXGP-Klasse als Teamkollege von Shaun Simpson bei Wilvo (bisher Standing Construct) Yamaha ein. Tonus glänzte zuletzt als Zweiter hinter Jeffrey Herlings in der Open-Klasse beim Nationencross. Die Fahrer haben Zweijahresverträge. Der Westschweizer Valentin Guillod wurde als Teamkollege von Alessandro Lupino beim italienischen Assomoto-Honda-Team bestätigt. ♦ AH

KOMPAKT

»» **Langbahn** Marcel Sebastian gewann das Sandbahnrennen in Lübbenau vor Fabien Neid und Fabian Wachs. Im Finale stürzten Neid und Robert Baumann schwer, der Endlauf wurde nicht mehr wiederholt.

»» **Speedway Team Cup** Die (inoffizielle) 2. Bundesliga boomt auch 2017: Mit den Neulingen «Team Emsland» (Dohren), Meißen, Neuenknick und Haunstetten könnten bis zu elf Teams an den Start gehen.

»» **Speedway** Mathias Schulz gewann die von der Speedway Veranstalter Gemeinschaft erstmals durchgeführte Wertung der «German Speedway Tour». Der 32-Jährige kündigte auch seinen sofortigen Rücktritt an. ♦ TS

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Bentley



Continental GT V8 S Bentley STUTTGART, EZ 03/2016, 10062 km, 388 kW (527 PS), Monaco Yellow, Leder, Navi, Klima, Xenon, 169.900,- € (MwSt. awb.)
Autohaus Gohm GmbH, Graf-Zeppelin-Platz 1, 71034 Böblingen, Stephan Graef, 07031/2055-119, www.bentleystuttgart.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35557

Land Rover



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

Mercedes



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 abnehmbar, 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

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35584



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN ANI! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35535

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

Wir rüsten nach:
original Mercedes
TV-Tuner



www.digitaletechnik.de

Wie werksseitig - für fast alle aktuellen MB-Modelle mit Comand Online. Auch AMG GT! Tel. 0700/22022011

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

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35586



www.mariani.de

E63 AMG mariani m700 Black-Series, Unikat mit Vollausstattung, EZ 12/14, nur 16000 km, 430 kW/585 PS (optional auf 515 kW/700 PS), Komplettumbau in Black-Series AMG Optik, Rad-Reifen, Fahrwerk, Auspuff, Karosserie, Leistung auf Wunsch. Zustand neuwertig, 118.900,- € (MwSt. ausweisbar) Tel. 05264 / 8601, mariani, Inh. Manuela Mariani, Am Rachensbornbach 11, 32689 Kalletal, Infos: www.mariani.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35598

Mini

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

Porsche

Wir rüsten nach: original
PORSCHE Rückfahrkamera



www.digitaletechnik.de

mit dyn. Leitlinien - Cayman auch GT4, 991 auch GT3/RS, Cayenne, Boxster, Macan, Panamera. Tel. 0700/22022011

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

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

997 Carrera 4S, EZ 5/2007, 99.000 km, 261 kW (355 PS), schwarz, Klima, Tiptronic, Leder, neu bereift. 49.000,- €, keine Wiederverkäufer. Tel. 06062-266678, stegmueller.erbach@arcor.de

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

BMW



mariani Sound für alle BMW 50i Modelle (5er, 6er, X5, X6) zum Aktionspreis! Siehe Rubrik Mercedes mariani m700 Black-Series. Soundprobe per E-Mail: info@mariani.de, Tel. +49 (0) 5264/8601

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

Caterham

CATERHAM SV-R 200 Cosworth, Factory build 2008, 1450 km, nie im Regen gefahren, 147 kW (200 PS), 50.000,- € (MwSt. awb.). Email: office@weilandboats.at

Cobra

Größte Cobra-Ausstellung Deutschl.
Tel. 02947/611, www.cobra-classics.de

Jaguar

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

Renn/Rallye

FERODO

Motorsport- und High Performance Bremsbeläge

Service - Verkauf - Beratung



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

Beratung - Verkauf - Service



Direkt vom Importeur

Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

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

Jetzt online abonnieren!



Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

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

SCHARF und SCHNELL

www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60

NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR

[Ventilfeder, -Teller, NW-Räder, ...]

RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

ISA RACING
MOTORSPORT ZUBEHÖR

BREMSBELÄGE



Beratung • Verkauf • Service

ISA-Racing GmbH

Tel.: 02651-9625 0 • www.isa-racing.de

MOTORSPORT
aktuell

Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos ■ Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

VW

memminger
www.feine-cabrios.de

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

Verschiedene Marken



DEUTZ DX AgroPrima 4.31, EZ 1/1994, 1633 km, 55 kW (75 PS), 3950,- EUR. Tel. 0151/45429465, gwog@gmx.net
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35596

Geschäftsverbindungen

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

Veranstaltungen

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

Racing with friends im Frühjahr '17

Almeria:	19.-24.1.
Cartagena:	26.-29.1.
Almeria-Cartagena-Connection:	19.-29.1.
Cartagena:	04.-07.2.
Almeria:	09.-14.2.
Cartagena-Almeria-Connection:	04.-14.2.
Andalucia (tbc)	16.-18.2.
Motorland Aragón:	11./12.3.
Valencia:	13.-15.3.
Premium Package	11.-15.3.
Ledenon Race Days:	12.-14.4.
Ledenon Weekend:	15./16.4.

mehr Infos: art-motor.de

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, Overalls usw. Tel. 05021/62198, www.logo-in-garn.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE

RENNSPORT **VERSICHERUNGEN**
CLICKversichert ins Ziel!

Versicherungen für den Motorsport **RENNKASKO**
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

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

Leistungsprüfstand Jaros PT 150, dyn. stat. Constantmessung. Tel. 08136/5816 X15547 H

Motorradmarkt

Zubehör

wilbers.de

MOTORSPORT
aktuell

Jetzt online abonnieren!

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

www.motorsport-aktuell.com/abo

www.Rennsportshop.com

Ein ganz besonderer Sportler:
Zanardi mit Rio-Medaillen vor
seinem aktuellen Rennauto



Alex Zanardi

Immer weiter

Von MICHAEL BRÄUTIGAM
und ARNO WESTER

Am Sonntag (23. Oktober) wurde Alessandro Leone «Alex» Zanardi 50 Jahre alt. Wie kein anderer steht der Italiener für die Verbindung von Erfolg und Charisma – trotz und gerade wegen seines schweren Schicksalsschlages im Jahr 2001.

Es ist der 15. September 2001. Die CART-Serie gastiert auf dem EuroSpeedway Lausitz. Zanardi hat eine bisher schwierige Saison hinter sich. Nur einmal konnte der Champion von 1997 und 1998 bislang überhaupt in die Top 5 fahren. Doch an diesem September-Samstag ist Alex dabei, führt zwölf Runden vor Schluss das Rennen auf dem deutschen Tri-Oval an, als er zum letzten Boxenstopp kommt.

Beim Versuch, so schnell wie möglich aus der Box zu fahren, dreht er sich in Turn 1. Die Trennmauer zwischen Boxenausfahrt und Strecke ist da schon zu Ende. Zanardis Renner kreiselt über den Grünstreifen direkt vor das heranrasende Auto von Patrick Carpentier, der gerade noch ausweichen

kann. Doch sein direkt dahinter fahrende Teamkollege Alex Tagliani sieht den taumelnden Reynard-Honda zu spät und erwischt ihn mit über 300 km/h.

Acht Tage im Koma

Sofort muss das Schlimmste befürchtet werden, als das Auto am vorderen Drittel einfach «abgeschnitten» wird. Zanardi verliert beim Aufprall beide Unterschenkel, aus dem Wrack ragen vorne nur noch die leeren Beine des Rennoveralls heraus. Das Visier ist blutverschmiert.

Siebenmal muss Zanardi wiederbelebt werden, verliert literweise Blut. In «sehr kritischem» Zustand wird er vom Lausitzring ins Unfallkrankenhaus Berlin-Marzahn geflogen. Dort wird ihm, wie er es später darstellt, oben Blut reingekippt, das unten wieder rausläuft. Doch wie durch ein Wunder überlebt er. Nach acht Tagen im Koma wacht der Italiener neben seiner Frau Daniela wieder auf.

«Sie hatte man ausgewählt, mir zu sagen, was passiert war», erklärt Zanardi in einem gemeinsamen Interview von MSA und «kicker online». «Ich erinnere mich, wie ich zuvor mit Freunden (Geboren am 4. Juli

mit Tom Cruise sah, der darin einen querschnittgelähmten Mann spielt. Ich fragte mich damals: Wie würde ich reagieren in einer solchen Lage, sollte mir das je zustoßen?», so der damals 34-Jährige.

«In meinem Kart, schlafend. Da wollte ich sein.»

ALESSANDRO ZANARDI



«Die Antwort, die ich mir un-mittelbar gegeben habe, war: Ich würde mich auf der Stelle umbringen.» Zum Glück aber kam es bekanntlich nicht so. «Nicht einmal für die Dauer eines Augenzwinkerns lang habe ich dann daran gedacht, als es für mich so kam. Der Gedanke daran kam mir noch nicht einmal», so der gläubige Christ.

Es war der Beginn seines zweiten Lebens. Dabei hatte er schon in seinem «ersten» so viel erreicht. Bereits mit 13 Jahren begann der Mann aus

Bologna, alte Kartreifen aus dem Müll zu fischen und sich selbst einen Rahmen zusammenzubasteln. Schon damals loderte das Feuer in ihm. «Eines Tages suchte mich meine Mama, um mich ins Bett zu schicken. Während meine Kumpels in die Nacht zogen, fand sie mich – im Schuppen, in meinem Kart, schlafend. Das war der wundervollste Platz, dort wollte ich sein.»

Der Erfinder des «Donuts»

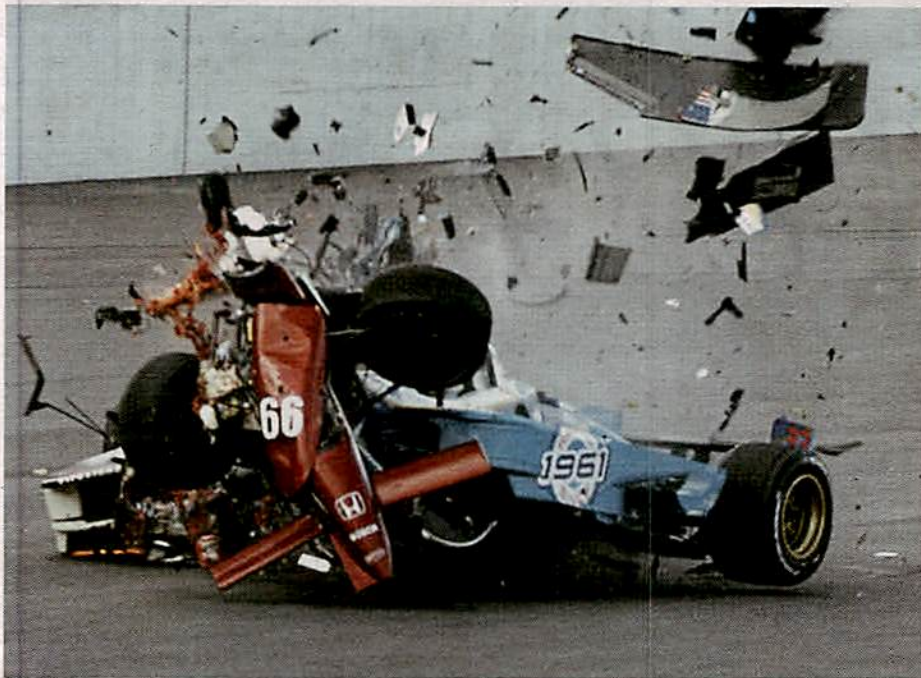
Im Kart fährt er viele Erfolge ein (u.a. zwei EM-Titel), schafft über die Formel 3 den Sprung in die Formel 3000. Dort verliert er 1991 nur knapp den Titel gegen Christian Fittipaldi. Nicht nur sein Speed, auch seine damals schon präzise Aura und sein enormes technisches Verständnis öffneten ihm daraufhin Türen in der Königsklasse. Bei Jordan absolviert er seine ersten drei GP.

1992 fährt er drei Rennen bei Minardi. 1993 kommt er genau zu einem Zeitpunkt ins Lotus-Team, als deren Anfang vom Ende längst gemacht ist. Gerade einmal einen WM-Punkt kann Zanardi in den folgenden zwei Saisons einfahren.

Lotus steigt Ende 1994 aus und kann Zanardi im Folgejahr nur GT-Rennen anbieten. Dort schlägt er sich zwar durchaus beachtlich, doch die Erfüllung ist es nicht. Die Rettung kommt in Form von Chip Ganassi, dem der junge Italiener als Fahrer seines CART-Aufgebots vorgeschlagen wird. Für 1996 gibt es einen Vertrag.

Nach Platz 3 im Debütjahr gelingen danach zwei Titel. Zanardi dreht einen Siegerdonut nach dem anderen und gilt fortan für viele als der «Erfinder» dieser Erfolgszeremonie. In dieser Zeit entsteht auch der Spitzname «Alex» – den US-Fernsehkomentatoren ist «Alessandro» zu kompliziert. Ein viertes US-Jahr gibt es nicht, es gilt eine Rechnung in der Formel 1 zu begleichen. Angebote gibt es genügend: Zanardi entscheidet sich für Williams. Doch 1999 läuft nichts zusammen. Ohne Punkte ist auch der zweite Anlauf im GP-Zirkus gescheitert.

Nach einem Jahr Rennpause kehrt Zanardi in die CART-Serie zurück. Sein ehemaliger Ganassi-Chefingenieur Mo Nunn hat mittlerweile seinen eigenen Rennstall gegründet und verpflichtet den Italiener.



Der Schicksalsschlag: Beim CART-Rennen 2001 am Lausitzring schwerer Crash mit Alex Tagliani



Formel 1: Debüt 1991 im Jordan



2006: F1-Test bei BMW Sauber



WTCC: Insgesamt vier Siege

SUTTON-IMAGES.COM

Zur Person

Alessandro Zanardi

Geburtsdag 23. Oktober 1966
Geburtsort Bologna (I)
Herkunftsland Italien

KARRIERE (MOTORSPORT)

- 1985/1986 Ital. Kart-Meister (A)
- 1987 Kart-Europameister (K/Super A)
- 1988-1990 Formel 3 (1990: 2. Ital. Meisterschaft, Sieger Europacup)
- 1991 Formel 3000 (2.), F1 (Jordan, 3 R.)
- 1992 Formel 1 (Minardi)
- 1993/1994 Formel 1 (Lotus, 1 Punkt)
- 1995 Global GT (Lotus, 2 R.)
- 1996 CART (3.)
- 1997/1998 CART-Meister
- 1999 Formel 1 (Williams)
- 2001 IndyCar bis Unfall Lausitzring
- 2003 Renn-Comeback (ETCC, 2 R.)
- 2004 ETCC (8 Punkte, 14.)
- 2005-2009 WTCC (BMW, 4 Siege)
- 2005 Ital. Tourenwagen-Meister, 3. ETCC
- 2006 F1-Test Valencia (BMW Sauber)
- 2012 DTM-Test Nürburgring (BMW)
- 2014 Blancpain Sprint (BMW, 20.)
- 2015 24h Spa (BMW, 25.)
- 2016 Ital. GT (BMW/2 Rennen, 1 Sieg)

ERFOLGE (HANDBIKE)

- 2009 Sieger Venedig-Marathon
- 2010 Sieger Rom City Marathon
- 2011 Sieger New York Marathon, Handbike-WM (1 x Silber)
- 2012 Paralympische Spiele London (2 x Gold, 1 x Silber)
- 2013 Handbike-WM (3 x Gold)
- 2014 Handbike-WM (2 x Gold, 1 x Silber)
- 2015 Handbike-WM (3 x Gold)
- 2016 Paralympische Spiele Rio de Janeiro (2 x Gold, 1 x Silber)

HOBBYS

Charity, seine Yacht und sein Hund



Zur Legende geworden: Zanardi nach erstem CART-Titel 1997



2016 das erfolgreiche Comeback: Bei Italien-GT in Mugello gesiegt

Wie der Rest des Jahres 2001 verläuft, wurde eingangs ausführlich beschrieben.

Das zweite Leben beginnt nach dem Crash. Und wie: Schon im Mai 2003 sitzt Zanardi wieder im Rennauto. Am Lausitzring fährt er in einem wahren Gänsehaut-Moment die ihm «fehlenden» Runden des Rennens 2001 mit einem speziell angepassten CART-Boliden.

Zweite Karriere im Handbike

Er bestreitet erste Tourenwagenrennen, steigt 2004 in die ETCC ein und bleibt in der Serie, als sie 2005 in die WTCC umgewandelt wird. Stets dabei: BMW, deren Markenbotschafter Zanardi seit 2014 ist und die ihm den BMW 320i bzw. 320si (und 2006 einen F1- sowie 2012 einen DTM-Boliden) so anpassen, dass er mit einer Beinprothese und beiden Händen das Rennauto bedienen kann. Er holt bis 2009 insgesamt vier Laufsiege – den ersten 2005 in Oschersleben, nur 200 km vom Lausitzring entfernt. Es ist wohl einer der emotionalsten Momente der Motorsportgeschichte. Neben dem Rennsport entdeckt Zanardi eine weitere Leidenschaft: das Handbike. 2007

gibt es den ersten großen Auftritt beim New York Marathon, welchen er 2011 gewinnen kann. Im Jahr darauf holt er – ausgerechnet auf der Rennstrecke von Brands Hatch – zweimal Gold bei den Paralympischen Spielen. Nach insgesamt achtmal Gold bei drei Handbike-Weltmeisterschaften sichert sich der Italiener auch bei den Paralympics in Rio 2016 zweimal Gold und einmal Silber. Dazu startet er zweimal beim Iron Man auf Hawaii, den er 2015 in 9:40 Stunden und als Klassensieger beenden kann.

Ebenfalls 2015 startet er bei den 24h von Spa, gemeinsam mit Timo Glock und Bruno Spengler. Es ist das erste Mal, dass sich ein körperlich amputierter und zwei gesunde Rennfahrer ein Cockpit teilen. Der 60-minütige Film «No Limits – Impossible is just a word» liefert faszinierende Bilder dieses Experiments, das leider eine Stunde vor Schluss endet.

Anlässlich des 50. Geburtstags durfte Zanardi beim Finale der italienischen GT-Meisterschaft in einem BMW M6 GT3 mitfahren – und gewann. Es scheint, als sei diese tolle Karriere längst noch nicht zu Ende. ♦



Zweite Berufung: Als Handbiker feierte Zanardi nicht nur bei den Paralympics 2012 (Foto) große Erfolge

Marco Simoncelli

Lockenpracht, strahlende Augen und ein Star zum Anfassen: So bleibt Marco Simoncelli für immer in Erinnerung

Unvergessen

Zur Person Marco Simoncelli

Geburtstag 20. Januar 1987
Geburtsort Cattolica (I)
Todestag 23. Oktober 2011
Todesort Sepang (MAL)
Herkunftsland Italien

WM-KARRIERE

2002 WM-33. 125GP (Aprilia)
 2003 WM-21. 125GP (Aprilia)
 2004 WM-11. 125GP (Aprilia), 1 Sieg
 2005 WM-5. 125GP (Aprilia), 1 Sieg
 2006 WM-10. 250GP (Gilera)
 2007 WM-10. 250GP (Gilera)
 2008 Weltmeister 250GP (Gilera), 6 Siege
 2009 WM-3. 250GP (Gilera), 6 Siege
 WM-25. Superbike-WM (Aprilia)
 2010 WM-8. MotoGP (Honda)
 2011 WM-6. MotoGP (Honda)

HOBBYS:

Motocross, Musik, Mode

Von IMRE PAULOVITS

Am Wochenende war es genau fünf Jahre her, dass Marco Simoncelli tödlich verunglückt ist. Die Fans haben ihn aber bis heute nicht vergessen, und dank der unermüdlichen Arbeit seiner Familie und seiner Freunde ist er auch in der Motorsportwelt noch allgegenwärtig.

Am Abend vor dem Grand Prix von Malaysia saß Marco Simoncelli mit Fans in der Bar im neunten Stock des berühmten Sama-Sama-Hotels am Flughafen von Kuala Lumpur, von dessen oberen Stockwerken aus man die gesamte, nur wenige Kilometer entfernt liegende Strecke von Sepang sehen kann und wo sich jedes Jahr beim Grand Prix so ziemlich das gesamte Fahrerlager einfindet. Seine Freundin Kate war sauer,

dass er sich so viel Zeit für die Fans nahm, denn es war schon spät, und er hatte ein schweres Rennen vor sich.

Wohl kaum etwas in ihrem Leben hatte sie später so bereut wie den Streit an diesem Abend, denn keine 15 Stunden später war Marco tot. Getötet bei einem brutalen Unfall, bei dem die denkbar ungünstigsten Umstände zusammenkamen. Bei diesem Grand Prix von Malaysia am 23. Oktober 2011 rutschte Marco Simoncelli in der zweiten Runde das Hinterrad seiner MotoGP-Honda weg, er wurde aus dem Sattel gehobelt. Aber der unerbittliche Kämpfer ließ nicht los und machte mit samt der Maschine einen Bogen quer über die Fahrbahn. Dabei kreuzte er den Weg der nachfolgenden Valentino Rossi und Colin Edwards, die nicht ausweichen konnten. Beide überfuhren Simoncelli, der dabei schwerste Kopf- und Brustverletzungen da-

vontrug. Er hatte keine Chance. Eine der schillerndsten Persönlichkeiten des Fahrerlagers kam ums Leben – nur ein Jahr nachdem Shoya Tomizawa in Misano auf ähnliche Weise starb.

Doch die Erinnerung an den 250er-Weltmeister von 2008 ist auch seither nicht verblasst. Die Fans pilgern in Scharen zu seinen Gedenkstätten, und seine Familie sorgt dafür, dass seine Erinnerung weiterlebt.

Vom Entlein zur Stilikone

Marco Simoncelli kam aus der Gegend südlich von Rimini, die Italien schon so viele große WM-Stars geschenkt hat: von Renzo Pasolini bis Valentino Rossi. Sein Vater Paolo, mit dem er ein Verhältnis hatte, das weit über das einer Vater-Sohn-Beziehung hinausging, unterstützte die Karriere des großen und schlacksigen Jungen. Als Simoncelli 2002 in der 125er-WM einstieg, wirkte er zunächst et-

was scheu, doch es brannte der gleiche Kampfgeist in ihm, der sechs Jahre zuvor Valentino Rossi in dieser Klasse ganz an die Spitze gebracht hatte.

Sein Talent, aber auch seine sympathische Art überzeugten Piaggio-Rennleiter Giampiero Sacchi, und er beförderte den groß gewachsenen Jungen 2006 in die 250er-WM mit Gilera. Zwei Jahre sollte es dauern, bis die Saat wirklich aufging. Doch nachdem Marco Simoncelli 2008 in Mugello erstmals die Werks-Gilera bekommen und seinen ersten 250er-GP gewonnen hatte, war er nicht mehr aufzuhalten. Fünf weitere Siege und neun Podestplätze bei den folgenden elf Rennen machten ihn zum Weltmeister. Diesen Titel sollte er im folgenden Jahr verteidigen, doch er verletzte sich bei Vorsaisonstests, stürzte dann bei drei GP – inklusive dem WM-Finale in Valencia – und so verlor er trotz sechs Sie-

gen den WM-Titel an Hiroshi Aoyama.

Doch da hatte schon längst HRC-Vizepräsident Shuhei Nakamoto ein Auge auf ihn geworfen und ihn bei Gresini in die MotoGP befördert. Im zweiten Jahr bekam er dort eine Werks-RC-212-V, und damit fuhr er in Brunn erstmals aufs Podest, in Australien wurde er Zweiter hinter Lokalheld Casey Stoner, bevor ihn eine Woche später in Malaysia das Schicksal ereilte.

Doch sein Aufstieg in der höchsten Klasse lief auch nicht ohne Kontroversen ab. In Le Mans brachte er Dani Pedrosa zu Fall, in Assen Jorge Lorenzo, und die beiden Spanier machten gegen die rücksichtslose Fahrweise des Italieners mobil. Die Herzen der Fans hatte er aber genau mit dieser erobert. Und durch seine Art, mit der sich auch Valentino Rossi verbunden fühlte – und durch die eine innige Freundschaft zwi-



Der grausame Moment, den die Motorsportwelt nicht vergisst



Die Marco-Simoncelli-Flamme brennt jeden Sonntag 58 Sekunden lang



Stilikone Marco Simoncelli: Auch Modedesigner liebten den Look und die Ausstrahlung des Rennfahrers



Marco Simoncelli auf der Gresini-Honda: Die große Hoffnung auf eine blühende Zukunft des MotoGP



Paolo und Marco Simoncelli: Mehr als eine Vater-Sohn-Beziehung

schen den beiden populärsten italienischen Piloten entstanden war.

Längst war Simoncelli vom scheuen Entlein seiner Anfangsjahre zu einer Stilikone aufgestiegen, die in Italien auch außerhalb des Motorsports bekannt wurde. Seine Lockenpracht und seine Vorliebe für den Stil der Psychedelic- und der Glam-Rock-Ära brachten ihn auch bei Fotografen und Modedesignern auf den Plan.

Für die Nachwelt erhalten

Dass all das nicht so schnell in Vergessenheit gerät, dafür sorgen die Menschen, für die Marco zu Lebzeiten so viel bedeutet hatte. Sein Vater Paolo konnte seinen Schmerz genau wie seine Frau Rosella und seine Tochter Martina, die zum Zeitpunkt von Marcos Tod gerade 15 war und von Kindheit an ein sehr enges Verhältnis zu ihrem Bruder hatte, am besten

verarbeiten, indem sie sein Erbe groß machten.

Seither gibt es in ihrer Heimatgemeinde Coriano ein Marco-Simoncelli-Museum, eine Gedenkstätte und einen Flammenwerfer, der jeden Sonntag für 58 Sekunden ein Feuer speit, das an Marco Simoncelli erinnert. Dazu trägt die Rennstrecke von Misano seinen Namen, und die Marco-Simoncelli-Stiftung, die Vater Paolo ins Leben gerufen hat, veranstaltet jedes Jahr Events mit den GP-Fahrern, bei denen seither Millionen für wohltätige Zwecke zusammengekommen sind.

Paolo Simoncelli hat bei der Nachwuchsarbeit mittlerweile ein so hohes Niveau erreicht, dass er mit seinem Team nächstes Jahr in die Moto3-WM einsteigt – die Startnummer 58 darf offiziell nur von ihm verwendet werden. Marco ist zwar von uns gegangen, aber sein Geist ist lebendiger als je zuvor. ♦

NACHGEHAKT BEI Paolo Simoncelli

(61/1). Der Vater des tödlich verunglückten 250er-Weltmeisters über seine Motive, mit einem Moto3-Team in die Moto3-WM einzusteigen.

Von IMRE PAULOVITS

? Warum haben Sie sich entschieden, ein Rennteam zu gründen? Um es ganz ehrlich und in voller Härte zu sagen: Damit ich am Leben bleibe. Nach dem ersten Rennen haben meine Frau und meine Tochter die Geschichte unterstützt, und da wusste ich, dass es der richtige Weg für die Zukunft ist. Ich wollte mir auch beweisen, dass es möglich ist und dass ich dazu in der Lage bin. Zwei Jahre nach dem Tod von Marco habe ich mit seinen Sponsoren diese Möglichkeit zuerst diskutiert,

und sie haben uns alle unterstützt. Wir haben mit der Pre-Moto3 in Italien begonnen – mit zwei 125er-Hondas für Kevin Sabatucci und Mattia Casadei. Dann haben wir mit Nicodemo Matturo und Tony Arbolino weitergemacht, und mit Letzterem haben wir im zweiten Jahr die Meisterschaft gewonnen. Dann sind wir in die Moto3-Junior-WM eingestiegen, und mit Tony stehen wir derzeit auf dem sechsten Gesamtrang.

? Nächstes Jahr fahren Sie in der WM. Ja, das war immer das Ziel. In unserem Transporter hängt ein Bild von Marco,

und wir wollten unbedingt, dass dieses Bild es bis ins WM-Paddock schafft. Wir wissen aber noch nicht, mit welchen Fahrern wir fahren werden, denn es ist nicht leicht, das Budget zusammenzubekommen, unsere derzeitigen Piloten aus der Junior-WM können das nötige Geld nicht mitbringen. Dabei muss ich zugeben, dass wir viel Unterstützung von Fausto Gresini haben. Eigentlich ist er 49-Prozent-Teilhaber des Teams. Aber in Wirklichkeit sind es mindestens 50 Prozent, er lässt mir aber alle Freiheiten bei der Leitung des Teams.

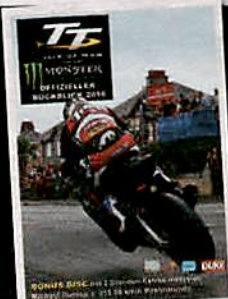


FAN SHOP

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

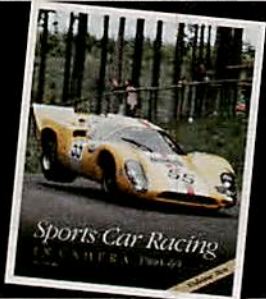
< Offizielle TT-2016-DVD

Bei der TT 2016 wurden so ziemlich alle Rundenrekorde gebrochen. Mit Top Kommentar auf Englisch von Steve Parrish, Craig Doyle, James Witham, auf Deutsch von Lenz Leberkern. 24,95 Euro, Blu-ray; 29,95 Euro, Doppel DVD unter +49 (0) 6236-8942



Die Jahre 1960–1969 >

Ferrari, Porsche, Ford, Maserati, Aston Martin, Jaguar: Hier findet jeder Sportwagen-Fan seine Lieblingsmarke. Ein Top-Fotoband nach Vorbild der F1-Bücher aus derselben Reihe. 45 Pfund, 240 S., ISBN 978-0992876944, bei www.motorbooks.co.uk



< Einen Williams, bitte!

Minichamps hat den Weltmeister-Williams von 1980 in 1:18 aus der Garage geschoben. Beide Fahrer sind erhältlich: Alan Jones (Bild) und Carlos Reutemann. Es fällt schwer, sich für einen zu entscheiden. Rund 170 Euro, im Fachhandel, Infos: www.minichamps.de



Geheimakte Eisenach >

Das einstige BMW-Zweigwerk Eisenach hatte nach 1945 eine bewegte Geschichte mit geheimen Motorsport-Entwicklungen und Wartburg-Zweitakttern, die Horst Ihling wieder aufleben lässt. 28 Euro, 140 Seiten, erhältlich unter www.top-speed.info



< 30 Jahre Brünn-Action

1987 wurde das Automotodrom Brno eröffnet, das bis heute jedes Jahr Hunderttausende von Fans zum Grand Prix lockt. Zum 30-jährigen Jubiläum kommt ein Kalender mit den Erinnerungsträchtigen Momenten. 15 Euro, unter www.topspeed.info



Rosbergs Silberpfeil >

Modellautoanbieter Minichamps hat den aktuellen Mercedes F1 W07 von WM-Leader Nico Rosberg in 1:43 verkleinert. Ein wahrer Augenschmaus – vor allem in puncto Lackierung. Rund 65 Euro, im Fachhandel, Infos: www.minichamps.de



Namen & Nachrichten

BMW-Fahrer in Feierlaune

»» **Marco Wittmann** Nach Timo Glock (vor dem Saisonauftakt in Hockenheim) hat nun auch sein BMW-RMG-Teamkollege Marco Wittmann einen TV-Auftritt im «Morgenmagazin» der ARD einfach mal verpennt! Wittmann hätte am vorletzten Montag um 7:52 Uhr vor der Kamera und ARD-Reporter Andreas Ahn im ersten Interview nach seinem Titelgewinn in der DTM und der anschließenden Meisterfeier Rede und Antwort stehen sollen. «Wir haben gefeiert wie die Champions – nur beim Aufwachen stand ich auf der Bremse. Es tut mir wahnsinnig leid, ARD-Morgenmagazin», twitterte Wittmann am Montagmittag quasi als Entschuldigung.

»» **Lucas Luhr** Mit Luhr hat zuletzt noch ein weiterer BMW-Werkspilot nicht mit einer Vorbildfunktion glänzt. Wie erst jetzt über den großen Teich schwappte, war der GT-Pilot nach dem Saisonfinale der ISCC – dem «Petit Le Mans» – in Gewahrsam genommen worden, weil er im Anschluss an eine Preisverleihung öffent-

lich uriniert hatte. Und da versteht man in den USA keinen Spaß. Gegen eine Zahlung von 600 US-Dollar wegen öffentlicher Unsittlichkeit wurde der bei seiner Festnahme zudem scheinbar stark alkoholisierte Pilot nur rund acht Stunden später wieder freigelassen.

»» **Garry McCoy** Der legendäre Driftkünstler der späten 500er- und frühen MotoGP-Ära kam zum Australien-GP, um seinen Landsmann Jack Miller zu treffen. Die beiden Australier verstehen sich bestens, selbst am Sonntag vor dem Rennen gingen sie noch für einen gemeinsamen Plausch in Millers Bürocontainer. Der 21-jährige Miller und der mittlerweile 44-jährige McCoy haben auch einige Gemeinsamkeiten. Beide begannen als Kinder im australischen Offroad, und wenn es bei der heutigen Elektronik auch nicht so zum Vorschein kommt, ist auch Miller ein Meister des kontrollierten Drifts. Dazu haben sie beide als Satelliten-Piloten die Werksfahrer besiegt – Miller zuletzt dieses Jahr in Assen, McCoy zuletzt im Jahr 2000 beim GP von Valencia. ♦ AW/MBR/IP



Marco Wittmann



Lucas Luhr



Garry McCoy

LESERBRIEFE

Bitter für Audi Zur DTM-Entscheidung, MSa 44/2016

BMW «gekonnt» obenauf – und Audi hat in der DTM so langsam etwas von einer tragischen Figur. Bitter, in jeder Hinsicht. Das Auto ist in den letzten zwei Jahren das stärkste gewesen, aber keiner konnte diese starke Performance stets konstant so umsetzen, dass es auch zum Fahrer-Titel gereicht hätte. Es gab bei der Konkurrenz eben diese Fahrer mit «Eichhörnchen»-Mentalität, die es dafür braucht. Dazu fehlte Audi sicher auch das Glück. Und dann kam auch noch Pech hinzu. Das nun Zandvoort auch noch das Zünglein an der Waage gespielt hat, tut im Nachhinein besonders weh. Vielleicht agierte man teils zu verkrampft, manchmal auch unglücklich. Und wie man Timo Scheider nun sein DTM-Ende mitgeteilt hat, ist leider sehr unwürdig. Timo, Kopf hoch, deine Fans werden dich sicher nicht vergessen.

Danke für das Geleistete.
Thorsten Eilers
D-38640 Goslar

So verliert die MotoGP Zur MotoGP-Berichterstattung von «Eurosport»

Na Bravo! Kaum hat der TV-Sender Eurosport die Sende-rechte an der MotoGP, werden die besten und spannendsten Rennen auf Eurosport 2 gesendet, sodass der Großteil der Fans in die Röhre schaut. Schade, dass die MotoGP – sicher interessanter als die Formel 1 – so weiter an Publicity einbüßt. Sie hätte es verdient, gleichberechtigt neben der Formel 1 zu senden.
Hans Jacob
D-67157 Wachenheim

Unverhältnismäßig Zur MotoGP-Berichterstattung von «Eurosport»

Als langjähriger MotoGP-Fan habe ich mich auf die Übersee-Rennen gefreut und deswegen den Eurosport-Player abonniert. Leider habe ich noch kein passendes Kabel zur

Umleitung fürs TV, hatte daher auf die eine oder andere Wiederholung gehofft. Aber ich musste feststellen, dass die Superbike-WM sehr wohl diese Woche mindestens viermal wiederholt wurde, und der Grand Prix nur ein einziges Mal, und das noch zur unattraktivsten Zeit vormittags. Mein Fazit: Jetzt hat man endlich vor den Quatschköpfen Leberkern und Raudies Ruhe im MotoGP, und dann wird man erst wieder zugeschüttet mit Superbike-Wiederholungen – die MotoGP-WM-Entscheidung blieb mehr oder weniger verborgen. Dieses generelle Programmschema verstehe, wer will.
Günther Krieger, D-82467 Garmisch-Partenkirchen

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-70774 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:
 Einar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffner
Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Babel,
 Georg Dobes, Martin Gruhler,
 Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,
 Robert Pairan, Achim Schlang, 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: Jürg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka

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

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
 Mike Rockenfeller

Grafik und Produktion:
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer
Schlussredaktion:
 Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70774 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182-01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
 sport Gruppe

Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Katemann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Rammis, Kai Feyerabend (Stv.)

Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberg

Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden

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

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

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

Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)

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

Druck:
 DZD Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
 Gütenbergstraße 1, 96050 Bamberg

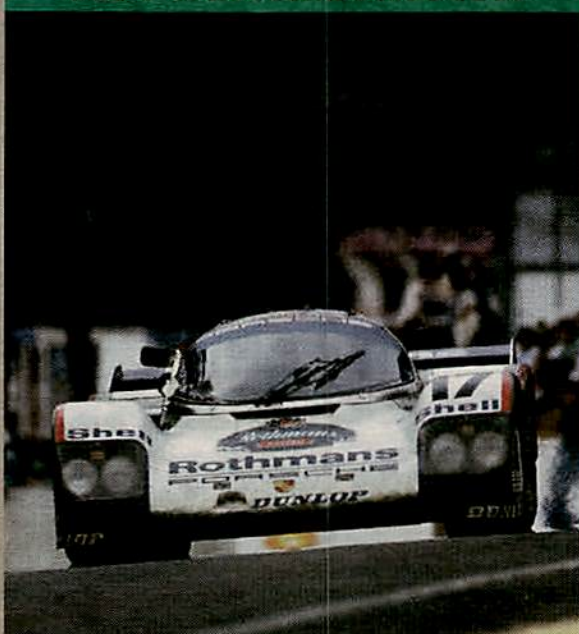
Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft:
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:
 € 66,00 (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 ih-
 rer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
 oskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon 07 11-32 06 88 88,
 Telefax 07 11-182 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 1471-8488

TIPP DER REDAKTION



Der fünfte Sieg in Le Mans: Bell 1987 im Porsche 962C

«Mister Porsche 962» wird 75 «Ich wollte nie nach Le Mans. Ich wollte immer in die Formel 1», sagte Derek Bell noch vor zwei Jahren in einem Interview. In der Königsklasse blieb der Brite glücklos, aber beim 24-Stunden-Klassiker wurde er zur Rennsport-Ikone. Fünfmal gewann der zweimalige Sportwagen-Weltmeister Bell in Le Mans, dazu kamen weitere Erfolge bei den Daytona 24 (dreimal Sieger) oder den Bathurst 1000 (zweimal). Historisch dabei auch die Fahrerpaarung mit einer anderen Legende, Jacky Ickx: Zusammen galten sie als Spezialisten des Porsche 962. Der britische TV-Sender BBC blickte 1984 über die Schultern des Porsche-Werksfahrers und zeigte auch dessen Privatleben. Leider bricht die Doku nach rund 14 Minuten ab. Bell dagegen wird am Montag, den 31. Oktober, 75 Jahre alt.

Youtube: 1984 Derek Bell Profile, Internet: www.derekbell.com

TERMINE

AUTOMOBIL

27.-30.10.	Rallye, Rallye Großbritannien	WM	GB
29./30.10.	Formel 3.5 V8, Jerez de la Frontera		E
30.10.	Formel 1, Mexiko City	WM	MEX
30.10.	NASCAR, Martinsville/Virginia		USA
30.10.	Super Formula, Suzuka		J
30.10.	Formel 4 Italien, Monza		I
30.10.	Asian Le Mans Series, Zhuhai		RC
6.11.	Langstrecke/WEC, 6h Shanghai	WM	RC
6.11.	NASCAR, Fort Worth/Texas		USA
6.11.	International GT Open, Barcelona		E

MOTORRAD

29.10.	Superbike, Doha	WM	Q
29./30.10.	Freestyle-Motocross, Shenzen	WM	RC
30.10.	MotoGP/Moto2/Moto3, Sepang	WM	MAL
30.10.	Supersport, Doha	WM	Q

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

MITTWOCH, 26.10.
 12.00 Porsche Supercup, Rückblick auf
 Rennen 2016 (Zus.) EUROSPORT 1

FREITAG, 28.10.
 16.30 PS - Formel 1 Inside: Magazin zum
 bevorstehenden Grand Prix N-TV
 16.55 Formel 1, Mexiko City (MEX), 1. Freies
 Training (live) N-TV, SKY SPORT 1
 18.00 Rallye-WM, Rallye Großbritannien,
 Rennen/1. Tag (Zus.) SPORT 1
 19.15 Formel 1, Mexiko City (MEX), 1. Freies
 Training (W) SKY SPORT 1
 20.55 Formel 1, Mexiko City (MEX), 2. Freies
 Training (live) SKY SPORT 1
 23.15 Formel 1, Mexiko City (MEX), Freies
 Training (Zus.) ORF 1

SAMSTAG, 29.10.
 9.30 PS - Formel 1 Inside: Magazin zum
 bevorstehenden Grand Prix N-TV
 10.10, 21.10 Senna - Porträt des 1994
 verstorbenen Ayrton Senna (Doku.) N-TV
 11.25 Porsche Carrera Cup 2016, Saison-
 rückblick 2016 (Zus.) SPORT 1
 12.30 Rallye/DRM, 3-Städte-Rallye (D),
 Rennen (Zus.) SPORT 1
 16.55 Formel 1, Mexiko City (MEX), 3. Freies
 Training (live) SKY SPORT 1
 18.45 Formel 1, Mexiko City (MEX), 3. Freies
 Training (W) SKY SPORT 1
 19.15 Formel 1, Mexiko City (MEX), Freies
 Training (Zus.) N-TV
 19.45 Formel 1, Mexiko City (MEX), Qualifi-
 kation (live) N-TV, SKY SPORT 1
 21.30 Formel 1, Mexiko City (MEX), Quali-
 fikation (W) SKY SPORT 1
 22.40 Formel 1, Mexiko City (MEX), Quali-
 fikation (W) SRF 2
 23.15 Formel 1, Mexiko City (MEX), Quali-
 fikation (Zus.) ORF 1

SONNTAG, 30.10.
 0.00 Rallye-WM, Rallye Großbritannien,
 Rennen/2. Tag (Zus.) SPORT 1
 7.45 Formel 1, Mexiko City (MEX), Quali-
 fikation (W) RTL
 10.00 Rallye-WM, Rallye Großbritannien,
 Rennen/Live-Stages (live) SPORT 1+
 13.00 Rallye-WM, Rallye Großbritannien,
 Rennen/Power-Stage (live) SPORT 1+
 17.30 NASCAR, Martinsville/Virginia (USA),
 Rennen (live) MOTORVISION TV
 19.00 Formel 1, Mexiko City (MEX), Berichte
 zum Rennen (live) SKY SPORT 1, RTL, ORF 1
 19.25 Formel 1, Mexiko City (MEX), Rennen
 (live) ORF 1, SRF 2
 20.00 Formel 1, Mexiko City (MEX), Rennen
 (live) RTL, SKY SPORT 1
 22.15 Formel 1, Mexiko City (MEX), Rennen
 (W) SKY SPORT 1

MONTAG, 31.10.
 0.05 Formel 1, Mexiko City (MEX), Rennen
 (Zus.) N-TV
 0.15 Rallye-WM, Rallye Großbritannien,
 Rennen/3. Tag (Zus.) SPORT 1

MOTORRAD

FREITAG, 28.10.
 3.00 Motorrad-WM/Moto3, Sepang (MAL),
 1. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 3.45 Motorrad-WM/Moto2, Sepang (MAL),
 1. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 4.45 Motorrad-WM/MotoGP, Sepang (MAL),
 1. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 5.45 Motorrad-WM, Ausblick auf den
 bevorstehenden Grand Prix EUROSPORT 2
 7.00 Motorrad-WM/Moto3, Sepang (MAL),
 2. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 8.00 Motorrad-WM/MotoGP, Sepang (MAL),
 3. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 9.00 Motorrad-WM/Moto2, Sepang (MAL),
 2. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 19.00 Freestyle-Motocross-WM, Köln (D),
 Night of the Jumps (Zus.) EUROSPORT 2

SAMSTAG, 29.10.
 3.00 Motorrad-WM/Moto3, Sepang (MAL),
 3. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 3.45 Motorrad-WM/Moto2, Sepang (MAL),
 3. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 4.45 Motorrad-WM/MotoGP, Sepang (MAL),
 3. Freies Training (live) EUROSPORT 2
 5.45 Motorrad-WM, Sepang (MAL), Vorbe-
 richte zur Qualifikation (live) EUROSPORT 2
 6.30 Motorrad-WM/Moto2, Sepang (MAL),
 Qualifikation (live) EUROSPORT 2
 7.30 Motorrad-WM/MotoGP, Sepang (MAL),
 Qualifikation (live) EUROSPORT 2
 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Sepang (MAL),
 Qualifikation (live) EUROSPORT 2
 10.00 Motorrad-WM/MotoGP, Sepang (MAL),
 Qualifikation (W) EUROSPORT 2
 16.30 Superbike-WM, Doha (Q), Super-Pole-
 Qualifikation (live) EUROSPORT 1
 19.00 Superbike-WM, Doha (Q), 1. Rennen
 (live) EUROSPORT 1

SONNTAG, 30.10.
 2.30 Motorrad-WM, Sepang (MAL), Warm-
 up (live) EUROSPORT 2
 4.00 Motorrad-WM, Sepang (MAL), Vorbe-
 richte zu den Rennen (live) EUROSPORT 2
 5.00 Motorrad-WM/Moto3, Sepang (MAL),
 Rennen (live) EUROSPORT 2
 6.05 Motorrad-WM/Moto2, Sepang (MAL),
 Rennen (live) SRF 2
 6.15 Motorrad-WM/Moto2, Sepang (MAL),
 Rennen (live) EUROSPORT 2
 7.45 Motorrad-WM/MotoGP, Sepang (MAL),
 Rennen (live) EUROSPORT 2
 7.55 Motorrad-WM/MotoGP, Sepang (MAL),
 Rennen (live) SRF 2
 11.45 Superbike-WM, Doha (Q), 1. Rennen
 (W) EUROSPORT 1
 13.10 Motorrad-WM/Moto2, Sepang (MAL),
 Rennen (W) SRF 2
 17.15 Supersport-WM, Doha (Q), Rennen
 (live) EUROSPORT 1
 19.00 Superbike-WM, Doha (Q), 2. Rennen
 (live) EUROSPORT 1

MONTAG, 31.10.
 19.20 Motorrad-WM, Sepang (MAL), Rennen
 aller Klassen (Zus.) EUROSPORT 1

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



IM NÄCHSTEN HEFT/01.11.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Grand Prix Mexiko
 Rallye-WM: Großbritannien
MOTORRAD
 Motorrad-WM: Malaysia-GP

**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.

BRÜDER
MANNESMANN
WERKZEUGE



GRATIS

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beilehring, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschlag (Vorstand), Christina Dohmann, Dr. Michael Flathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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

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-Presses GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dvpv.de widerrufen.

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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@dvpv.de

Datum _____ Unterschrift _____

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