

MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens -
Abn.-Service: Motor-Presse (Schweiz) AG, 8604 Volketswil

ZWEI STARKE COMEBACKS

MotoGP
Vorschau aufs Finale:
Rossi oder Lorenzo? S. 26



Tourenwagen-WM
López verteidigt seinen
Titel souverän S. 20

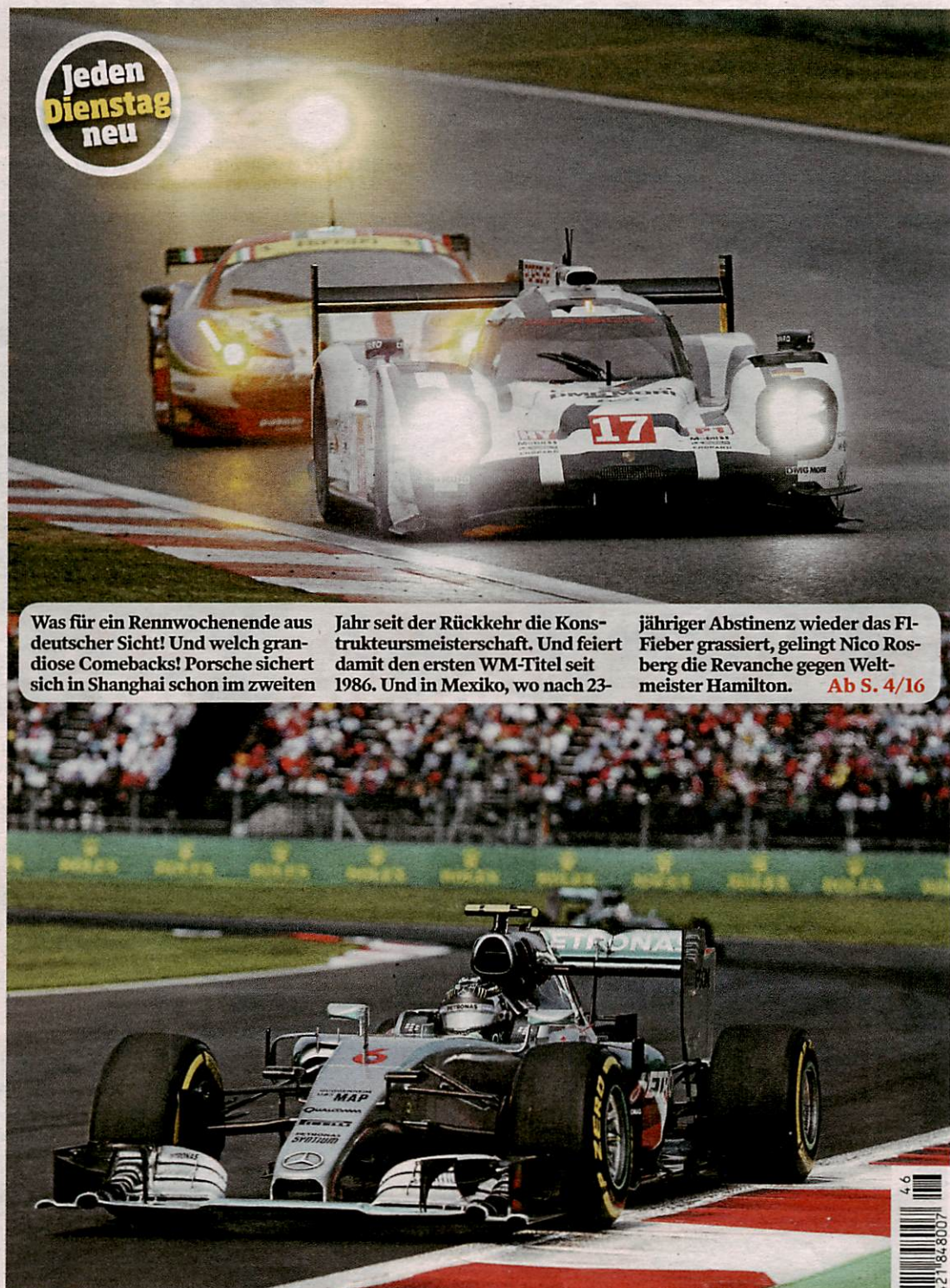
MotoGP
Erster KTM-Test verlief
vielversprechend S. 25

Rallye-WM
WRC 2017: Supersexy
und supersicher S. 23

SBK
Das Jahr von Jonathan
Rea in Zahlen S. 30

Formel 1
Interview mit Rookie
Max Verstappen S. 10

**motorsport-
aktuell.com**



Jeden
Dienstag
neu

Was für ein Rennwochenende aus deutscher Sicht! Und welch grandiose Comebacks! Porsche sichert sich in Shanghai schon im zweiten

Jahr seit der Rückkehr die Konstrukteursmeisterschaft. Und feiert damit den ersten WM-Titel seit 1986. Und in Mexiko, wo nach 23-

jähriger Abstinenz wieder das F1-Fieber grassiert, gelingt Nico Rosberg die Revanche gegen Weltmeister Hamilton. **Ab S. 4/16**

LIEBE LESER!

Am Wochenende steht uns großes Kino bevor. In Valencia fällt die Titelfestsetzung in der MotoGP. Falls Valentino Rossi (Stand Sonntag) von hinten starten muss, wird es für ihn eine schwierige Aufgabe. Aber vielleicht hat sein Einspruch gegen die Strafe vor dem Court of Arbitration for Sport (Seite 26) doch noch Erfolg. Dann dürfen wir uns auf ein Finale mit Zündstoff gefasst machen. An Sympathien mangelt es Rossi jedenfalls nicht. Das haben auch die Zuschriften der MSA-Leser gezeigt. Nicht einer verurteilte sein Manöver gegen Marc Márquez. Eine Auswahl lesen Sie auf Seite 38. Doch nicht nur Rossi bewegt die Gemüter. Die vergangene Woche stand im Zentrum zweier sensationeller Comebacks. Zum einen war da der FI-GP von Mexiko, der nach 23 Jahren ein grandioses Revival erlebte. Zum anderen durfte Porsche über den ersten WM-Titel seit 29 Jahren jubeln. Beides freut uns Motorsportbegeisterte ungemein. Hilft es doch ein wenig, über solch leidige Themen wie Geldverteilung oder das gescheiterte Motorenreglement in der F1 hinwegzuschauen.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger

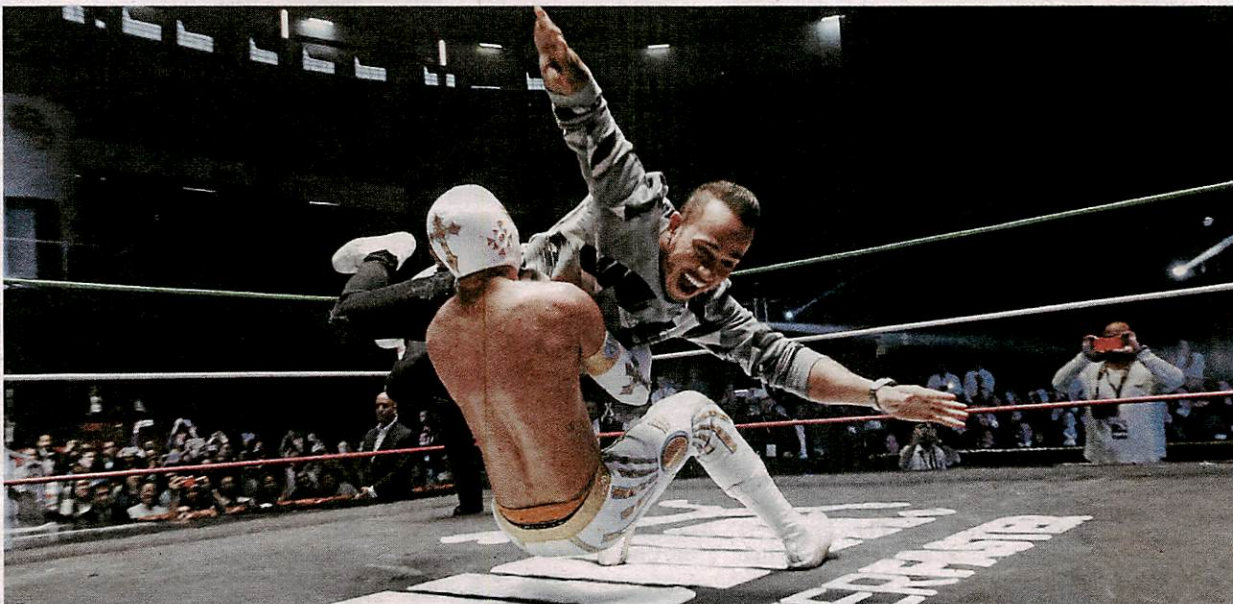


Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Marc Márquez (E)
WO? Circuit Rufeá (E)

WAS? Dirt-Track-Training vor dem MotoGP-Finale



WER? Lewis Hamilton (GB) und Luis Ignacio Urive Alvirde (MEX)
WO? Mexico City (MEX)

WAS? Der Formel-1-Weltmeister schlug sich im Wrestling-Ring prima und schickte den Gegner beim Schaukampf auf die Bretter



WER? Mark Webber (AUS) und Brendon Hartley (NZ)
WO? Shanghai (RC)

WAS? Die Langstrecken-WM-Teampartner und Rugby-Fans symbolisieren das Rugby-WM-Finale zwischen ihren Heimatländern

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Streit bei Motorenfrage geht weiter S. 3
FORMEL 1 Nico Rosberg triumphiert in Mexiko S. 4
FORMEL 1 Tolle Rückkehr für den Mexiko-GP S. 6
FORMEL 1 Team für Team beim GP von Mexiko S. 8
FORMEL 1 Interview mit Max Verstappen S. 10
FORMEL 3 Porträt Europameister Rosenqvist S. 15
LANGSTRECKEN-WM Porsche Weltmeister S. 16
WTCC José María López vorzeitig Meister S. 20
VLN Groneck-Brüder sind die neuen Meister S. 21
RALLYE-WM Autos ab 2017 fast wie Gruppe B S. 23

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: KTM statt Rollout gleich drei Testtage S. 25
MOTOGP Ungewissheit vor dem Finale S. 26
MOTORRAD-WM Márquez und andere Helfer S. 28
MOTO3 RTG vor Werkvertrag mit Peugeot S. 29
SUPERBIKE-WM Die Saisonstatistik 2015 S. 30
SUPERBIKE-WM Testen für 2016 hat begonnen S. 31
MOTO3-JUNIOR-WM Noch vier Titelanwärter S. 31
ENDURO-DM Davide von Zitzewitz Meister S. 32

PANORAMA

- TOP-FAHRER** Peter Rubatto wird 60 S. 33
RENNGESCHICHTE Die November-Highlights des Automobilsports S. 34
BOXENGEFLÜSTER Was macht eigentlich?, Leserbrief, Impressum S. 38
SERVICE Termine und TV-Programm S. 39

! = Titelhemen

Fotos Titelseite:

XPB

KONTAKT

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Formel 1

Vorsicht mit der Waffe!

Red Bull beißt sich an McLaren weiter die Zähne aus. Teamchef Eric Boullier bestätigte, dass man nicht dazu da sei, die Probleme von Red Bull zu lösen. Ins leichte Horn blies Mercedes-Motorenchef Toto Wolff. Und FIA-Chef Jean Todt? Der gesteht Fehler ein. Doch wem hilft das?

Dieser Widerspruch wartet noch auf eine Auflösung. Honda versichert, dass es mit Red Bull weiterer Gespräche gebe und dass man für alles offen sei. McLaren dagegen pocht auf sein Veto-Recht und behauptet, dass Honda die Kapazitäten nicht ausreichen, um zwei Teams zu beliefern. Doch was ist jetzt wirklich Sache, Herr Boullier? Die Antwort war deutlich: «Honda und wir sind Partner. Deshalb verfolgen wir eine gemeinsame Linie. Es ist nicht so, dass Ron Dennis (nein) und Herr Arai (ja) sagt. Tatsache ist: Red Bull hat sich selbst in diese Lage gebracht. Wir sind ein Wohlfahrtsunternehmen, das ihnen helfen muss.»

Ähnliches hatte man bereits von Ferrari-Rennchef Maurizio Arrivabene gehört, als er gefragt wurde, warum Ferrari sein Veto-Recht gegen den Plan der FIA einsetze, den Preis für die Motoren auf zwölf Millionen Euro zu beschränken: «Wenn einer dich bittet, einen Apfel gemäß einer Spezifikation zu züchten, produzierst du diesen Apfel. Dann kannst du nicht später kommen und einen Preis für den Apfel festlegen.»

FIA-Präsident Todt bedauert es, dass Ferrari vom Veto-Recht Gebrauch macht. Er sagt aber

auch: «Das ist wie eine Waffe in der Hosentasche. Deshalb sollte man sie vorsichtig einsetzen. Ferrari kann es auch nur begrenzt anwenden. Sie müssen nachweisen, dass eine Regel gegen ihre Interessen geht. Was hat ein Alternativ-Motor mit ihren Interessen zu tun? Wir haben uns zu dem Schritt entschlossen, um die Interessen der Privatteams zu schützen.»

Im selben Atemzug gibt Todt zu, dass es ein Fehler war, bei Einführung der Hybrid-Technologie auf einem Preislimit zu bestehen. «Ich bin mir aber nicht sicher», so Todt, «ob die Hersteller ein Preislimit damals akzeptiert hätten. Sie waren ja auch gegen Kostenbremsen, die wir in das Reglement einbauen wollten, damit die Entwicklung nicht aus dem Ruder läuft.»

Mercedes-Teamchef Toto Wolff differenziert bei dem Streit um die Motorenpreise. Die Kunden wollen nicht an den Entwicklungskosten der Motoren beteiligt werden, weil der Marketing-Nutzen am Ende allein beim Hersteller liegt. Und dem steht es frei, ob er für die Motoren 100 oder 200 Millionen ausgibt.


Wolff widerspricht: «Unsere Partner erwarten den bestmöglichen Motor. Dafür müssen wir Geld investieren. Auch wir müssen so effizient wie möglich arbeiten. Wir haben den Motor gemäß der Regeln und einem Geschäftsplan gebaut. Schon beim augenblicklichen Preis verlieren wir Geld. Der Verlust wäre noch größer, wenn der Preis gesenkt wird. Motorsport ist Wettbewerb und keine wohlthätige Veranstaltung.» ♦ MS



Noch immer keine Lösung: Marko, Ecclestone und Horner (v.l.)




MESSE
ESSEN

28.11. bis 06.12.2015
**KRAFT
SCHUBSE**


**ESSEN
MOTOR
SHOW**

PREVIEW DAY: 27.11.

FOR DRIVERS AND DREAMS

   ESSEN-MOTORSHOW.DE

Mercedes - Nico Rosberg

Raus aus der Krise



Sinnbild für die Wiederauflage des Mexiko-Grand-Prix: Sieger Nico Rosberg schreit seinen ganzen Frust heraus, Verlierer Lewis Hamilton wendet sich für einmal ab

Von TOBIAS GRÜNER und
CHRISTIAN EICHENBERGER

Zum vierten Mal in Serie stand Nico Rosberg auf der Pole-Position. Und endlich klappte es wieder mit dem Sieg. Und das ausgerechnet beim Comeback-Grand-Prix in Mexiko. Dem Rennen, welches Weltmeister Lewis Hamilton um jeden Preis gewinnen wollte.

Lewis Hamilton ist ein Trophäensammler. Vor zehn Tagen setzte er sich in Austin zum dritten Mal die WM-Krone auf. Doch das hält den Briten nicht davon ab, weitere Siegerpokale einzufahren. Den in Mexiko hatte Hamilton besonders im Visier. Beim Comeback in der Millionenmetropole wollte der frischgebackene Champion in die Fußstapfen seines Landsmannes Nigel Mansell treten, der das letzte Rennen im Autódromo Hermanos Rodríguez vor 23 Jahren gewann. Und der als Rennbotschafter vor Ort weilte. Hamilton machte daraus kein Geheimnis. Vor dem Rennen meinte er: «Ich will, dass dieser Pokal in England bleibt.» Das Selbstvertrauen, das Hamilton an den Tag legt, ist gigan-

tisch. Und Teamkollege Nico Rosberg ist bisweilen schon mehrfach daran gescheitert. Um nicht zu sagen: zu Grunde gegangen. Doch diesmal hielt die Festung Rosberg stand. Und der Beweis ist erbracht: Rosberg kann doch noch gewinnen.

Befehlsverweigerer Hamilton

Der Start war ähnlich wie vor zehn Tagen in Austin. Rosberg kam nicht super weg. Und wieder lag Hamilton auf der Innenbahn. Der Unterschied: Die Anfahrt zur ersten Kurve ist in Mexiko um ein Vielfaches länger. Und – noch wichtiger: Rosberg machte auf der Anfahrt zur ersten Kurve die Innenbahn konsequent zu, um sich nicht wieder nach außen drängen zu lassen. So hatte Hamilton keine Chance zum Angriff.

Auch danach machte er in der WM nun wieder auf Platz 2 liegende Rosberg alles richtig. Er wartete extrem lange bis zum ersten Stopp. Als er in Runde 26 zum Reifenwechsel abbog, waren die Gummis bereits so stark abgenutzt, dass Hamilton auf der Strecke keine Möglichkeit hatte, über die Strategie vorbeizuziehen. Als führendes Fahrzeug hatte Rosberg das Recht zum ersten Stopp.

Für Diskussionen am Mercedes-Funk sorgte 20 Runden später der zweite Sicherheitsstopp, den die Strategen kurzfristig eingeplant hatten. Nachdem Rosberg wieder vorgelegt hatte, verweigerte Hamilton zunächst den ersten Befehl, ebenfalls zur Garage abzubiegen. Erst mit Nachdruck ließ sich der Weltmeister überzeugen reinzukommen, obwohl er das Gefühl hatte, die Reifen über die Distanz bringen zu können.

Aufsichtsratschef Niki Lauda stellte nach dem Rennen klar: «Lewis darf die Anweisung nicht ignorieren. Die Strategie wurde auf zwei Stopps geändert. Wenn das Team das entscheidet, müssen beide Fahrer reinkommen.»

Gesagt, getan. Obwohl auch Rosberg von der Idee nicht begeistert war. Doch weil schließlich beide stoppten (Rosberg in Runde 48 und Hamilton in Umlauf 50), blieb die Reihenfolge erneut unverändert. Die kritischsten Momente im Rennen waren für Rosberg aber nicht die Boxenstopps. Vielmehr sorgte er sich in der Safety-Car-Phase wegen des Vettel-Unfalls (siehe rechts) um seine Reifentemperatur. «Beim Restart wurde es etwas brenzlig. Weil die

Reifen ziemlich kalt waren.» Aber Rosberg meisterte auch diese Hürde und durfte sich am Ende über seinen vierten Saisonsieg (nach Spanien, Monaco und Österreich) freuen – den ersten in diesem Jahr außerhalb Europas. Der Empfang nach der Auslaufrunde im Baseball-Stadion war gigantisch. Der Deutsche wurde mit Sprechchören gefeiert. Ein Gefühl wie Balsam auf den Wunden. «Das Podium war unglaublich. Das beste des ganzen Jahres», freute sich Rosberg anschließend. «Lewis war immer nah dran, aber ich habe das Rennen kontrolliert.»

Rosberg wieder auf Vize-Kurs

Hamilton gratulierte fair: «Nico ist stark gefahren. Er hat keine Fehler gemacht und deshalb verdient gewonnen. Es war heute nicht leicht, ihm auf der Strecke zu folgen. Immer wenn ich auf drei, vier Wagenlängen rankam, habe ich Abtrieb verloren. Trotzdem hat es Spaß gemacht. Ich konnte richtig attackieren, ohne auf WM-Punkte Rücksicht zu nehmen.»

Den Vorwurf, er habe nicht alles abgerufen, was er sonst zur Verfügung habe, ließ Hamilton nicht gelten. Von WM-Müdigkeit sei nicht die Rede. «Es war

wirklich nur ein Problem des Aufschließens», meinte er. «Nico hatte freie Fahrt. Ich dagegen befand mich das ganze Rennen über in Schlagdistanz zu ihm. Da kommt die Aerodynamik immer wieder zum Tragen.» Probleme mit der Kühlung hatte Hamilton dagegen keine, obwohl dies im Vorfeld ein heißes Thema war. «Nein, das war immer alles im grünen Bereich. Manchmal musste man etwas von der Ideallinie gehen. Aber nicht mehr oder öfter als bei anderen Rennen.»

Rosberg ist durch den Sieg und den gleichzeitigen Nuller von Vettel wieder die klare Nummer 2 in der WM. 21 Punkte betragt der Vorsprung des Nummer 6 auf die Nummer 5. Rosberg hatte vor dem Rennen in Mexiko angekündigt, dass für ihn nun eine Mini-WM losgehen würde. Im Klartext heißt das: Rosberg will sich in den verbleibenden Rennen nicht nur die Vizemeisterschaft unter den Nagel reißen, er will sich auch für 2016 Mut machen. Der braucht er, wenn er gegen Hamilton bestehen will. Gelingt ihm in Brasilien und Abu Dhabi Ähnliches, geht er mit einer gehörigen Portion Selbstvertrauen in die Winterpause. ♦



Was für eine Kulisse: Rosberg lässt sich im Baseball-Stadion feiern



Diesmal machte er die Lücke zu: Rosberg vs. Hamilton am Start



Ein neues Kapperl? Lauda passte sich den Gepflogenheiten an

Ferrari

Bittere Nullnummer

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Das war definitiv nicht das Rennen des Sebastian Vettel. Einem schlechten Start folgte eine Kollision mit dem Ex-Teamkollegen und ein Unfall in Runde 52. Auch Teamkollege Kimi Räikkönen schied nach einer Kollision aus.

Ferrari hatte sich die Rückkehr nach Mexiko anders vorgestellt. Im Kampf um die Vizemeisterschaft hätte Sebastian Vettel im schlechtesten Fall Platz 3 einfahren sollen. Doch am Ende gab es einen Doppelausfall – den ersten seit Australien 2006.

Das Rennen von Vettel stand schon nach wenigen Metern unter einem denkbar ungünstigen Stern. Der «Wunsch», dass sich die beiden Silberpfeile über die Vorfahrt uneins sind, ging nicht in Erfüllung. Stattdessen bekam Vettel hinten rechts einen Streifschuss seines Ex-Red-Bull-Kollegen Daniel Ricciardo ab. Der traf den Ferrari des Heppenheimers so unglücklich, dass dieser einen Plattfuß davontrug. Während das Feld vorbeizog, humpelte der viermalige Weltmeister an die Box. Das Rennen war gelaufen, ehe es richtig angefangen hatte.

Vettel war von der Gangart Ricciardos wenig begeistert. Über Funk beschwerte er sich. «Was zum Teufel hat er sich dabei gedacht?» Nach dem Rennen ließ sich Vettel die Szene nochmals zeigen. «Ich habe mir die Szene mit Ricciardo noch einmal angeschaut. Zunächst war ich sicher etwas wütend, weil das Rennen damit verloren war. Im Nachhinein muss ich sagen, dass es im Startgetüm-

mel passiert ist und es deshalb die richtige Entscheidung war, keine Strafe auszusprechen. Daniel hatte keinen Platz mehr zum Ausweichen. Er hat was versucht, aber da war einfach nicht genug Raum. Ich habe ihn im letzten Moment gesehen und noch versucht, die Lenkung aufzumachen. Aber er war zu schnell für die Linie, die er versucht hat zu nehmen. Dann haben wir uns berührt. So etwas macht man nicht mit Absicht. Deshalb kann man da auch keine Strafe geben. Ich gebe ihm auch keine Schuld.»

Retourkutsche von Bottas?

Weil Räikkönen durch einen Motor- und Getriebewechsel von ganz hinten starten musste, waren beide Ferrari auf einer Aufholjagd. Jene von Räikkönen endete in Runde 23. Wie schon in Russland geriet er mit Landsmann Valtteri Bottas aneinander. Diesmal war für Kimi nach der Berührung Feierabend. Hinten rechts gab die Aufhängung nach. Auch in diesem Fall sprach die Rennlei-

Vettels Rennen dauerte fast 30 Runden länger. Dann steckte er in der Bande in Turn 7 fest. «Der Crash war mein Fehler», sagte Vettel, ohne lange um den heißen Brei zu reden. «Mit dem Auto war alles in Ordnung. Ich bin die Kurve mit mehr oder weniger dem gleichen Speed gefahren wie zuvor. Dann habe ich plötzlich das Auto verloren. Wir wussten, dass es schon das ganze Wochenende tückisch war. Aber ich will nicht die Bedingungen oder die Strecke als Ausrede gelten lassen. Ich habe da wohl zu viel gewollt. Wir haben das ganze Wochenende gesehen, dass es böse enden kann, wenn man den Grip verliert – je nachdem wo es passiert.»

Vettel ärgerte sich, weil das Wochenende (bis zum Rennen) ohne Zwischenfälle verlaufen war. «Und dann drehe ich mich im Rennen zweimal. Mit dem Tag kann ich sicher nicht glücklich sein. Durch den Plattfuß war das Rennen schon in der ersten Kurve verloren. Ohne Safety-Car konnten wir nicht mehr nach vorne kommen.»

«Ich gebe Ricciardo keine Schuld an der Kollision.»



SEBASTIAN VETTEL

tion keine Strafe aus. Kimi äußerte sich überraschend cool zum Vorfall mit Bottas. «Ob er es nach dem Zwischenfall in Russland absichtlich gemacht hat? Ich weiß es nicht. Das soll jeder für sich entscheiden.»

Näher an Mercedes dran

Und was hätte Vettel unter normalen Umständen ausrichten können? «Das Auto war eigentlich gut. Die Pace vielversprechend. Leider konnten wir das in unserer Position nicht zeigen. Aber wir waren näher an Mercedes dran als in den letzten Rennen. Ich weiß aber nicht, ob jemand hätte Druck ausüben können. Oder ob sie noch Reserven hatten und einige Zehntel drauflegen konnten. Aber als ich mit einer Runde Rückstand in der Nähe war, sah es so aus, als würden sie richtig Gas geben – und unsere Pace war sehr ähnlich.» ♦



Rad ab: Sebastian Vettels Rennen war nach der Startkollision mit Ricciardo schon fast gelaufen

MOMENT MAL!

Die verlorene Seele

Die Rückkehr der Formel 1 nach Mexiko hat uns auf die Spur gebracht. Nein, besser ausgedrückt: Sie hat eine ganze Reihe von Motorsport-Journalisten, die sonst nicht im Verdacht großer Rührseligkeit stehen, ins Grübeln gebracht. Sollte man denn nicht, statt sich jahrelang mit so schicken wie kalten und vor allem überdimensionierten Rennstrecken in Ländern ohne Motorsportkultur abzumühen, häufiger mal den Rückwärtsgang einlegen? Sprich: sich vergessener, aus dem Kalender gekippter Rennstrecken annehmen.

Der Versuch, Tradition und Geschäft zu verbinden, kann durchaus Charme besitzen. Wir stellen an dieser Stelle gern einen alternativen Rennkalender vor, der – bei all den wohlthuenden Diskussionen und Erinnerungen – gemessen an den üblichen Entscheidungen in Rekordzeit erdacht wurde: Imola mit dem Autódromo Dino e Enzo Ferrari gehört sicher dazu. Das Autódromo Juan y Oscar Alfredo Gálvez in Buenos Aires. Der Straßenkurs von Long Beach in Kalifornien. Die portugiesische Piste Circuito do Estoril. Brands Hatch als Hommage an die Rennsportnation Großbritannien, Le Castellet als Entsprechung für Frankreich. Zandvoort und Zolder, ohne auf die Verstappen-Fans zu gucken. Die Straßen von Adelaide, bei allem Respekt vor dem Albert Park in Melbourne. Indianapolis hätte auch eine weitere Chance verdient. Bremgarten, falls es die Schweizer Gesetzgebung je zulassen würde. Fuji ob seiner Berg-und-Talbahn. Und Kyalami in Südafrika natürlich. Tatsächlich listen wir auch den Nürburgring auf, weil der noch nicht ganz verloren gegeben werden darf. Aber es handelt sich bei

dem Denkmodell ja auch um eine Comeback-WM.

Umstrittener waren da schon die Rennen, die in diesem Jahrtausend ihren Weg in den WM-Kalender gefunden haben, aber wieder verschwunden sind. Der abgelegene Istanbul Park wurde vor allem wegen seiner spektakulären Kurve 8 genannt. Der Buddh International Circuit in Neu-Delhi hätte auch mehr als drei Chancen verdient gehabt, um sich seiner Qualität sicher zu sein. Gleiches gilt für den

Mittelmeer-Grand-Prix mit der Hafenumrundung in Valencia. Yeongam in Korea hingegen vermisst wohl niemand, und das provinzielle Magny-Cours ebenfalls nicht.

Aber die Realität heißt Anun mal Sotschi, Manama oder demnächst auch Baku. Das hat gar nichts mit den Städten selbst zu tun oder mit einer Angst vor Globalität – mehr mit der dort fehlenden Motorsportkultur. Und der wohl entscheidende Unterschied: Dort hält man sich einen Formel-1-GP als Statussymbol oder bestenfalls zur Unterhaltung. An den anderen Orten aber werden die Rennen gelebt, das ist der qualitative Unterschied. Und nur so kann Rennsportgeschichte geschrieben werden.

Deshalb ist es so faszinierend, sich der eingangs erwähnten Rennstrecken zu erinnern. Immer vorbehaltlich einer – behutsamen – Renovierung, wie sie im Autódromo Hermanos Rodríguez in Mexico City vorgenommen worden ist. Geschichte erhalten, statt sie zu verklären oder zu verdammen, das ist ein vernünftiger Kompromiss mit der Zukunft. Vor allem deshalb haben wir uns diesen Comeback-Kalender so ausgedacht – auf der Suche nach der verlorenen Seele der Formel 1.



Elmar Brümmer



Grand Prix in Argentinien: Auch das wäre ein Comeback wert

Comeback in Mexiko

Eine Rückkehr wi

Von ELMAR BRÜMMER

Die Rückkehr der Formel 1 nach Mexiko war ein totaler Erfolg. Die Begeisterung des Publikums, gepaart mit einer umgebauten Rennstrecke, die den Charme von früher behalten hat, sollte in der Königsklasse Vorbildfunktion haben.

Höhenluft schnuppern, das bekommt der Formel 1 – Motoren und Bremsen ausgenommen – offenbar ganz gut. Auf über 2200 Metern Höhe liegt das Autódromo Hermanos Rodríguez, das ist fast dreimal so hoch wie das bisherige Plateau von Interlagos. Dünne Luft, weniger Sauerstoff, und trotzdem haucht die Neuauflage des Großen Preises von Mexiko nach 23 Jahren Pause nicht nur dem aufstrebenden Land, sondern auch der Königsklasse neues Leben ein. «Das ist

nicht nur wunderschön hier, sondern toll für den ganzen Motorsport», sagt FIA-Präsident Jean Todt staatsmännisch.

«Es ist so, als würde ein wunderbarer, lang vergessener Traum zu neuem Leben erweckt», sagt der erfolgreichste Mexikaner in der Formel 1 – Jo Ramírez, der in den 60er-Jahren als Mechaniker begonnen und sich dann zum Teammanager von McLaren hochgearbeitet hatte: «23 Jahre waren eine viel zu lange Wartezeit für ein Land wie Mexiko.» Ramírez wurde zum Freund vieler Rennsportgrößen, insbesondere von den Rodríguez-Brüdern und Ayrton Senna, zum Abschied schenken ihm die Mercedes-Werksfahrer Mika Häkkinen und David Coulthard eine Harley-Davidson. An 479 Rennen, 116 Siegen und 17 WM-Titeln war der heute 74-jährige beteiligt, und trotzdem war das Gastspiel

jetzt einer der Höhepunkte seines GP-Lebens, von Freude und Wehmut begleitet.

Benannt nach zwei Legenden

Denn da ist ja das Schicksal der Rodríguez-Brüder, Ricardo und Pedro. Es gibt nicht viele Piloten, die so intensiv ihren Traum gelebt haben, und die so von der Härte des Motorsports getroffen wurden. 1962, als die Formel 1 zu einem inoffiziellen Rennen im Autódromo Magdalena Mixhuca oberhalb der Ciudad de Mexico gastierte, kam das Talent Ricardo beim Training ums Leben, er wurde lediglich 20 Jahre alt – ein Jahr später wurde der erste offizielle Großpreis von Mexiko ausgetragen. Sein Bruder Pedro gewann später sogar zwei WM-Läufe in der F1, verbrannte im Alter von 33 Jahren bei einem Sportwagenrennen auf dem Norisring. Beide werden als Nationalhelden

AUS DEM FAHRERLAGER

Von MICHAEL SCHMIDT und TOBIAS GRÜNER



Williams: Werbung für Bond

Sebastian Vettel verfolgt auch die MotoGP ganz genau. Vor allem die italienischen Journalisten fragen den Heppenheimer immer wieder nach seiner Meinung zum Zweiradsport. Zum viel diskutierten Fußtritt von **Valentino Rossi** gegen **Marc Márquez** hatte der F1-Pilot eine interessante Meinung: «Ich glaube, er hat in Malaysia genau das Richtige gemacht.» Williams-Kollege **Felipe Massa** sah das anders: «Ich bin ein großer Fan von Valentino. Aber da hat er einen Fehler gemacht.»

Williams war in Mexiko mit «007»-Logos auf den Außenspiegeln unterwegs, um Werbung für den neuen **James-Bond**-Film zu machen. Im Film hat der Jaguar C-X75 eine Hauptrolle. Das Auto wurde in Kooperation mit Williams Engineering entwickelt. Bond-Darsteller **Daniel Craig** kam am Sonntag ins Fahrerlager.

Red Bull geht neue Wege bei der Motorensuche für 2016. Das Team hat eine nicht ganz ernst gemeinte Kontaktanzeige geschaltet. «Einsamer RB12 mit guten Eigenschaften sucht den richtigen Partner (oder irgendeinen Partner), um gemeinsame Wochenenden zu verbringen. Nichtraucher mit viel Energie bevorzugt.» Laut Teamchef **Christian Horner** habe man viele Rückmeldungen bekommen. Ob ein Motorenpartner dabei war, ist aber zu bezweifeln.

Daniel Ricciardo ging mit schlechter Laune ins Quali. Die Australische Rugby-Nationalmannschaft hatte das Finale der WM gegen Neuseeland mit 34:17 verloren. Ricciardo hatte am TV mitgefiebert. «Das war eng. Wir sind auf 21:17 rangekommen. Ich hatte schon auf eine Aufholjagd gehofft. Doch dann sind die Neuseeländer wieder weggezogen.»

Helmut Marko lobte den Mexiko-GP. «Es war eine erfrischende Veranstaltung. Vor allem die Stimmung der Leute, als die Autos in das Stadion gefahren sind. So etwas gab es früher in Hockenheim auch. Ich kann mich an meine eigenen Erfahrungen erinnern. Als du ins Motodrom eingebogen

bist, hast du den Jubel der Leute gegen den Motorenlärm durch den Helm gehört. Warum ist das heute nicht mehr möglich? Ich meine, Mexiko kann nur **Pérez** jubeln. Deutschland bietet **Vettel**, **Rosberg** und **Hülkenberg**. Und da fehlt die Begeisterung. Da läuft doch was schief.»

In Mexico City kann man sich leicht verfahren. **Felipe Nasr** passierte es am Donnerstag bei seiner ersten Fahrt zur Strecke.



Gutiérrez: 2. Fahrer bei Haas

«Ich habe die letzte Abfahrt zur Strecke verpasst und bin auf einer Brücke Richtung Flughafen gelandet. Die Extrarunde hat mich 20 Minuten gekostet.» Bei Sauber machte man sich bereits Sorgen, dass der Brasilianer im Asphaltschungel verloren geht. Mercedes bereitete sich besser vor. Die Teammitglieder wurde mit Eskorten durch die Mega-City gelotet.

aus dem Bilderbuch

beinahe als Märtyrer verehrt und sind die Namenspaten der Rennstrecke, die nach dem letzten F1-Lauf 1992 mehr und mehr sich selbst überlassen blieb.

«Ricardo und Pedro sind immer noch Legenden», weiß auch Sergio Pérez, der ständig im mexikanischen Fernsehen zu sehen war, über die letzten Wochen. Der Force-India-Pilot zeigt gern seinen Nationalstolz: «Ich freue mich sehr darauf, in meinem Land zu fahren. Das ist nur noch so faszinierend wie eh und je: «Ich liebe die Vitalität der Stadt, die Leidenschaft und Energie der Leute.»

Wer wüsste das besser als Nigel Mansell. Der Brite sorgte in den 90ern für ein unvergessenes Überholmanöver gegen Gerhard Berger, weshalb man ihm zu Ehren eine Kurve benannte. Er war 1992 auch der letzte Sieger – in einem Rennen, in dem Michael Schumacher als Dritter seinen ersten Podestplatz in der F1 feierte. Der inzwischen 62-jährige Mansell kehrte als Rennbotschafter nach Mexiko zurück. Und findet es immer noch so faszinierend wie eh und je: «Ich liebe die Vitalität der Stadt, die Leidenschaft und Energie der Leute.»

Die Strecke von heute hat nur noch in Grundzügen mit der von damals zu tun. Dem Aachener Ingenieurbüro von Hermann Tilke gelang die Neuinterpretation einer klassischen GP-Piste. Dafür musste die berühmte Peraltada-Kurve weichen, die ganze Anlage wurde

um 700 Meter verkürzt – was für ein kompaktes Rennvergnügen sorgt. Vor allem aber ist das Autódromo um ein mächtiges Wahrzeichen gewachsen: eine Arena mit einer Baseball-Tribüne, die steil in den Himmel ragt und 28 000 Zuschauer fasst. Ein Gewinn für Fans wie Fahrer: Die einen haben aus luftiger Höhe einen perfekten Blick auf das Kurvengeschlängel, die anderen verspüren eine Stadion-Atmosphäre – besser als die in Hockenheim und am Nürburgring. Die Streckenführung trennt dann die Tribüne wieder, als würde es sich um das Marathontor in einem Olympiastadion handeln. Das sorgt für eine Stimmung wie in Wembley.

Überhaupt, die Begeisterung, die in der 22-Millionen-Stadt zu spüren ist. Als die ersten Rennwagen am Freitag über den jungen Asphalt rutschen, springen die Fans auf und klopfen sich

aufs Herz: Corazón! «Es ist alles ein bisschen wie in Singapur, nur größer – und es fühlt sich großartig an», schwärmt Sebastian Vettel. Leidenschaft ist der Antrieb dieser Renn-Nation, genau deshalb kann die Formel 1 das Höhentrainingslager gerade besonders gut gebrauchen. Jean Todt und Bernie Ecclestone sind gut beraten, das zu verinnerlichen. Ecclestone nutzt das gelungene Comeback auch gleich dazu, die Veranstalter in Europa zu geißeln. Offenbar haben Stadt und Staat in Mexiko tief in die Tasche gegriffen, um das Autódromo zu sanieren und das Rennen ins Land zu holen.

Tickets waren schnell weg

Auch der Telekommunikations-Milliardär Carlos Slim, der Mann hinter Pérez und dem künftigen Haas-Piloten Esteban Gutiérrez, hatte wohl seine Finger im Spiel. In der Euphorie stellt Ecclestone sogar ein weiteres Südamerika-Rennen in Aussicht – vielleicht die Rückkehr nach Argentinien. Allerdings müssen die finanziellen Rahmenbedingungen dazu stimmen, und Mexiko ist insgesamt auf dem wirtschaftlichen Sprung. Die 80 000 Tickets für den GP zu Preisen von 100 bis 1000 Euro waren schnell weg, für 20 000 Besucher mussten Zusatztribünen errichtet werden. Das F1-Gastspiel harmonisiert perfekt mit dem Werbeanspruch: «Es ist Zeit, zu zeigen, dass Mexiko in Bewegung ist.»

Es sollte etwas dauern, bis die aktuelle Fahrergeneration den richtigen Grip gefunden hatte. Aber Ungewissheit und Unsicherheit sind, siehe Austin, ja gar keine so schlechten Begleiterscheinungen, um Spannung zu generieren. Durch den straffen Zeitplan für den Umbau des Autódromos, erklärt Tilke, sei der Belag eben noch sehr frisch, Öl trete aus den Poren des Asphalt aus. Der Aachener ist froh, pünktlich – zwei Tage vor dem Rennwochenende – fertig geworden zu sein, elf Monate seien etwas knapp bemessen gewesen. Und zwischendurch wurde die Arena noch für Baseballspiele und Konzerte genutzt.

Die neue Piste mitten durchs Stadion zu führen, war ein genialer Schachzug, aber auch der, das alte Kurvengeschlängel spiegelverkehrt wieder aufzunehmen. Ausgelegt ist die 4,421 Kilometer kurze Piste auf Spitzengeschwindigkeiten im Monza-Bereich – also jenseits der 360 km/h. Ein ziemliches Tempo, dass Mexiko bei seiner Rückkehr da vorlegt. ♦

NACHRICHTEN

Dämpfer-Probleme beim US-GP gelöst

Williams Die Briten haben die Dämpfer-Probleme beim GP USA verstanden. Dreimal ging der Massenträgheitsdämpfer an der Hinterachse kaputt. «Es ist jedes Mal auf der großen Bodenwelle am Ende der langen Geraden passiert. Dort hatte sich das Land abgesenkt. Die Welle war doppelt so groß wie vorher, und man konnte ihr nicht ausweichen, weil sie über die gesamte Breite der Strecke ging», erklärte Technikchef Pat Symonds. Williams hatte sein Fahrwerk an der Hinterachse zu weich abgestimmt. Deshalb gingen die Dämpfer auf Block. Chefingenieur Rob Smedley verrät den Rest der Geschichte. «Im Training haben wir noch keinen Verdacht geschöpft. Das Problem trat zwar einmal auf, aber wir haben es falsch gedeutet. Als es im Rennen dann abgetrocknet hat, wurden die Kräfte höher. Das hat die Dämpfer k.o. geschlagen.»

Gutiérrez schon im Shuttle bestätigt

Haas F1 Am Freitagabend wurde Esteban Gutiérrez in Mexiko als zweiter Fahrer von Haas F1 bestätigt. Auch wenn vorher nichts rausgelassen wurde, war das längst kein Geheimnis mehr. Der Shuttle-Fahrer, der die Journalisten vom Fahrerlager zur Haas-Präsentation ins Soumaya Museum transportierte, begrüßte seine Gäste mit dem Satz: «Hier geht's zur Gutiérrez-Präsentation». Gutiérrez wird 2016 an der Seite von Romain Grosjean fahren. Er war zuletzt als dritter Fahrer bei Ferrari beschäftigt. 2013/2014 fuhr er 38 Grands Prix für Sauber.

Der große Regen kam erst später

Austin Beim Rennwochenende in Austin haben alle über den Dauerregen geschimpft. Doch richtig schlimm erwischte es den Circuit of the Americas erst, als der Formel-1-Zirkus schon nach Mexiko abgereist war. Gewitterstürme mit heftigen Winden sorgten für Überschwemmungen auf der Anlage. Das Wasser schwappte sogar ins Media-Center. Im TV wurde vor Tornados gewarnt. Es wurde geraten, Schutz zu suchen und die Häuser nicht zu verlassen. ♦ MS/TG



Stadion-Atmosphäre, die ihresgleichen sucht: Die Rückkehr nach Mexiko war ein totaler Erfolg



F1-Fan: Begeisterung kennt keine Grenzen



Unvergessen: Gebrüder Pedro und Ricardo Rodríguez

Team für Team - GP Mexiko 2015

Erste Nullrunde des



SUTTON-IMAGES.COM

Vierter Saisonsieg für Rosberg: Der erste außerhalb Europas

MERCEDES 6 ROSBERG P1, 44 HAMILTON P2

Lewis Hamilton steigt vor dem GP Mexiko in den Ring. Bei einem Wrestling-Event lässt es der Weltmeister krachen. Auf der Strecke findet er dann aber seinen Meister in Nico Rosberg. Der Deutsche dominiert das Geschehen vom zweiten Freien Training an. Im Qualifying holt er sich die vierte Pole-Position in Serie mit 0,188 Sekunden Vorsprung auf Hamilton. Der Brite nimmt es locker: «Es ist ein langer Weg bis zur ersten Kurve.» Rund 900 Meter. Doch anders als bei den letzten drei Versuchen bringt Rosberg der erste Startplatz dieses Mal Glück. Am Start setzt er sich gleich auf die Innenbahn und lässt seinem Rivalen keine Chance. In der Folge kontrolliert Rosberg das Rennen. Nur bei den zwei Boxenstopps gibt er für je zwei Runden seine Führung ab. Stunk gibt es bei Mercedes nur am Funk. Als Rosberg das zweite Mal abbiegt, wittert Hamilton eine Chance. Doch der Kommando-Stand beordert auch ihn zu einem weiteren Wechsel. So beendet Rosberg seine Durststrecke und fährt seinen 12. Formel-1-Sieg nach Hause.

WM-Punkte/WM-Platz: 617/1.

SUTTON-IMAGES.COM

Stolz wie Oskar: Bottas beim Podiums-Interview mit Mansell

WILLIAMS 19 MASSA P6, 77 VALTTERI BOTTAS P3

Die Renner des englischen Traditionsteams sind bekannt für ihre herausragenden Topspeeds. Das stellen sie in der Qualifikation wieder einmal unter Beweis. Felipe Massa und Valtteri Bottas jagen mit 364,3 und 360,8 km/h über die 1,2 Kilometer lange Zielgerade. Keiner ist schneller. Trotzdem reicht es nur zum sechsten Startplatz für den Finnen und zum siebten für den Brasilianer. Weil in den kurvenreichen Sektoren zu viel Zeit verloren geht. Das Team ist enttäuscht, hinter den Red Bulls zu stehen. Im Rennen liefern sich die beiden Rennställe einen Kampf um den letzten Podestplatz. Williams geht mit einer aggressiven Taktik vor und holt Bottas und Massa als erste reguläre Stopper rein. Trotzdem hält sich Daniil Kvyat auf Rang drei. Bis ihn Bottas nach der Safety-Car-Phase auf der Geraden überholt. Zuvor hat Bottas Glück. Im finnischen Duell gerät er mit Kimi Räikkönen aneinander. Sein Williams bleibt aber heile. Felipe Massa wird am Ende Sechster, weil ihn Daniel Ricciardo 20 Runden vor Schluss überholt.

WM-Punkte/WM-Platz: 243/3.

SUTTON-IMAGES.COM

Kam nur eine Runde weit: Alonso im Inflight mit den Sauber-Boys

MCLAREN 14 ALONSO AUSFALL (P20), 22 BUTTON P14

Die Entwicklungsabteilung in Woking arbeitet unter Hochdruck. Kein Team bringt öfters neue Teile an die Strecke als McLaren. Für den GP Mexiko gibt es Retuschen am Frontflügel, einen überarbeiteten Unterboden und vergrößerte Bremsbelüftungsschächte. Für eine bessere Kühlung aufgrund der dünneren Luft auf über 2200 Metern Höhe. Doch kein Team hat auch mehr technische Probleme. Die Antriebseinheit krankt nach wie vor. Im MP4-30 von Jenson Button werden gleich mehrmals die einzelnen Komponenten ausgetauscht. Macht in Summe 70 Strafplätze. In FP3 bockt sein Dienstwagen. Ungelöste Zündaussetzer kosten den Engländer das Qualifying. Trotzdem darf er den GP von der letzten Stelle aus aufnehmen. Und wird trostloser 14. Teamkollege Fernando Alonso geht es noch schlechter. In seinem Auto werden Motor und Getriebe gewechselt. Im Rennen kommt er nur eine Runde weit. Dann streikt der Honda-V6. Was dem Team aber schon vorher bekannt war. Nur aus Respekt den Fans gegenüber nahm Alonso den GP überhaupt auf.

WM-Punkte/WM-Platz: 27/9.

SUTTON-IMAGES.COM

Kämpfte mit Überhitzungsproblemen: Max Verstappen

TORO ROSSO 33 VERSTAPPEN P9, 55 SAINZ JR. P13

Das Wochenende beginnt für die Truppe aus Faenza vielversprechend. Im ersten Training setzt Youngster Max Verstappen die Bestzeit – trotz oder gerade wegen eines Abkürzers. Carlos Sainz belegt den achten Platz. Am Freitagnachmittag feuert Verstappen seinen STR10 in die Mauer. Das frühe Trainings-Aus. Trotz der fehlenden Übungszeit qualifiziert der 18-jährige Niederländer seinen spanischen Teamkollegen aus. Während Sainz um sieben Tausendstel Q3 verpasst, rast Verstappen auf Platz acht. Am Rennstart geht es sogar noch zwei Positionen weiter nach vorne. Auch Sainz macht am Anfang Boden gut. Allerdings müssen beide in der Folge etwas verlangsamen, um die Temperaturen unter der Verkleidung im Zaum zu halten. Ein später erster Stopp wirft Verstappen auf Platz acht zurück, später muss er noch Lokalheld Sergio Perez passieren lassen. Sainz stoppt insgesamt sogar dreimal. Nach der Safety-Car-Phase kommt es an seinem Auto zu Vibrationen. Schlussendlich landet der Madrilene außerhalb der Punkte.

WM-Punkte/WM-Platz: 65/7.

XPB

Alex Rossi: Trotz Verbremser schneller als Teamkollege Stevens

MANOR (MARUSSIA) 28 STEVENS P16, 53 ROSSI P15

Beim kleinen Rennstall, der im letzten Jahr nur knapp vor der engültigen Pleite gerettet werden konnte, geht es turbulent zu. Angeblich haben die Teamchefs John Booth und Graeme Lowdon gekündigt, nachdem sie sich mit Teambesitzer Stephen Fitzpatrick verkracht haben. «Beide sind die Seele des Teams», kommentiert Toto Wolff. Eine Bestätigung über das Ausscheiden der beiden zum Saisonende gibt es noch nicht. Auf der Strecke kriecht der Rennstall, der die Autos beider Piloten mit neuen Batterien ausrüstet, wie gewohnt auf den letzten Rängen herum. Alexander Rossi wird von der FIA mit 200 Euro zur Kasse gebeten. Im zweiten Freien Training wird der Amerikaner in der Boxengasse mit 81,8 km/h geblitzt. Erlaubt sind 80 km/h. Im Rennen liefert sich Rossi mit Will Stevens ein internes Duell. Wie schon im Qualifying hat zunächst der US-Fahrer die Oberhand. Stevens dreht zwar die Rangfolge nach dem ersten Gummiwechsel um, muss sich am Ende aber gegenüber Rossi beugen.

WM-Punkte/WM-Platz: 0/10.

Jahres für Ferrari

RED BULL 3 RICCIARDO P5, 26 KVYAT P4

Für Teil zwei der Amerika-Reise sind die Ex-Weltmeister zurückhaltend. Vor allem die fehlende Renault-Power auf der langen Geraden ist nicht Red-Bull-freundlich. Da man wie alle anderen Teams ein spezielles Kühl-Aerodynamik-Paket für die dünne Höhenluft entwickeln musste und dieses an die alte Motorspezifikation angepasst ist, muss auch die neue Ausbaustufe der Renault-Power-Units weiter auf ihren ersten Einsatz warten. Doch die Befürchtungen werden schon am Freitag entkräftet, die Rundenzeiten sind konkurrenzfähig. Selbst im Qualifying verliert Daniil Kvyat gerade einmal 0,4 Sekunden auf Pole-Mann Rosberg, die Startplätze 4 (Kvyat) und 5 (Ricciardo) stimmen somit optimistisch fürs Rennen. Die Achillesferse erster Sektor mit der ultralangen Hauptgeraden wird dem Team aus Milton Keynes dann aber doch zum Verhängnis. Beim Restart 13 Runden vor Schluss nutzt Bottas seine Mercedes-Power, um Kvyat von P3 zu verdrängen. Am Ende bleiben – wie im Qualifying – P4 und P5 für die Bullen. **WM-Punkte/WM-Platz: 172/4.**



Verlor den Kampf um P3 gegen Bottas knapp: Daniil Kvyat

FERRARI 5 VETTEL AUSFALL (P18), 7 RÄIKKÖNEN AUSFALL (P19)

Der SF15-T ist am Freitag immer in der Spitzengruppe dabei, wenn auch sowohl beim Topspeed als auch bei den Zeiten nie ganz Spitze. Auch die Longruns versprechen, zumindest zweite Kraft hinter Mercedes zu sein – wenn man sie nicht sogar über eine bessere Reifenperformance sogar knacken kann. Vettels P3 im Qualifying steht im krassen Gegensatz zu Kimi Räikkönens P15, wobei dieser durch Bremsprobleme verursacht wird. Weil er bereits einen Motoren- und Getriebewechsel machen lassen musste, ging es zunächst auf Startplatz 18 zurück – nachdem auch Turbo, MGU-H, Energiespeicher und Kontrollelektronik getauscht werden müssen, kommt er auf 35 Plätze Strafversetzung. Nur weil Button (McLaren) 70 Plätze aufgebremst bekommt, darf Kimi als Vorletzter starten. Im Rennen ist für den Finnen nach einem Angriff von Landsmann Bottas bereits nach 23 Runden Schluss. Vettel, nach Startkollision mit Reifenschaden geplagt und überrundet, crasht im 52. Umlauf und entschuldigt sich beim Team: ein Fahrfehler. **WM-Punkte/WM-Platz: 374/2.**



Daraus resultierte der Plattfuss: Vettel gegen Ricciardo (verdeckt)

FORCE INDIA 11 PÉREZ P8, 27 HÜLKENBERG P7

Mit Lokalheld Sergio Pérez steht die Mannschaft ganz hoch in der Gunst der Zuschauer. Sportlich sieht man sich vor dem Wochenende aber naturgemäß nicht in der Favoritenrolle, eher als viert- bis sechststärkste Kraft. Während die Augen der Fans auf Pérez und den möglichen Auftritt des Teams 2016 unter Aston-Martin-Flagge gerichtet sind, zieht auch Nico Hülkenberg die Blicke auf sich. Die seines Teams, weil er mit neuem Frontflügel und steilerem Anstellwinkel fleißig Daten sammelt und den Freitag auf P11 beendet. Und die der Sportkommissare, die dem Emmericher eine zweite Verwarnung wegen Überfahrens der weißen Linie am Boxeneingang – wie zuvor in Spielberg – geben. Im Qualifying erreichen beide Autos das Q3, Pérez und «Hülk» reihen sich auf P9 respektive 10 ein. Im Rennen profitiert man von einer stärkeren Performance als Toro Rosso und von Vettels Problemen. Hülkenberg fährt mit aggressiver Strategie auf P7, der reifenflüsternde Lokalmatador mit konservativer Ein-Stopp-Strategie auf P8. **WM-Punkte/WM-Platz: 112/5.**



Spaß muss sein: Hülkenberg, Mansell und Pérez mit Helm-Masken

LOTUS 8 GROSJEAN P10, 13 MALDONADO P11

1986 feierte das damals gerade in Benetton umbenannte Team, aus dem später Renault und jetzt eben Lotus hervorging, seinen ersten F1-Sieg in Mexiko. Dementsprechend gerne kommt man an den Ort des Erfolges zurück. Gegensätzlichere Vorzeichen als bei den zwei Fahrern kann es dabei kaum geben. Maldonado punktete zuletzt zweimal, Grosjean crashte in Moskau und musste in Austin nach Kollision aufgeben. In Mexiko reiht man sich im gewohnten Mittelfeld ein, hinkt aber einmal mehr den direkten Konkurrenten um P5 der Konstrukteure von Force India die entscheidenden Zehntel hinterher. Ein Getriebeschaden im FP2 bei Grosjean, der im FP1 erneut Jolyon Palmer den Vortritt lassen muss, kostet den Franzosen Trainingszeit. In Quali und Rennen reiht sich der nächstjährige Haas-F1-Pilot aber vor dem venezolanischen Stallgefährten ein. Im Rennen fahren beide Fahrer stets in Sichtweite – auch weil Maldonado bei einem Stopp etwas Zeit in der Boxengasse verliert, hat am Ende Grosjean knapp die Oberhand. **WM-Punkte/WM-Platz: 71/6.**



Hielt sich Vettel lange erfolgreich vom Leib: Pastor Maldonado

SAUBER 9 ERICSSON P12, 12 NASR AUSFALL (P17)

Seit dem großen Singapur-Update hat die Truppe elf WM-Zähler gesammelt. Doch weitere sollten beim ersten Auftritt des Teams auf mexikanischem Boden nicht hinzukommen. Bei den Schweizern hadert man vor allem damit, dass man das Update noch gar nicht richtig austesten konnte, da es in letzter Zeit häufig regnet und dieses Wetter die Testarbeit erschwert. Auch der Freitag in Mexiko ist nicht komplett trocken. Und vielleicht auch deshalb verläuft die Suche nach dem fehlenden mechanischen Grip – die nach wie vor größte Baustelle des C34 –, die man mit einigen radikalen Setup-Experimenten angeht, ergebnislos. Auf die Spitze fehlen rund zwei (Nasr) respektive drei (Ericsson) Sekunden. Der Schwede erlebt seine Sternstunde im Qualifying, als er mit einer perfekten Runde sogar bis auf P10 vorstoßen kann, während Nasr auf P17 bereits strandet. Im Q2 ist aber auch für Ericsson Schluss: Startplatz 14. Im Rennen muss Nasr 12 Runden vor Schluss mit Bremsproblemen aufgeben. Ericsson fährt mit heißer Bremse auf P12. **WM-Punkte/WM-Platz: 36/8.**



Rollte im Baseball-Stadion aus: Felipe Nasr mit Bremsproblemen

Hat sich bestens in der Formel 1 eingelebt: Toro-Rosso-Wunderkind Max Verstappen (18)



Max Verstappen

«Ferrari ist speziell»

Zur Person Max Verstappen

Geburtstag 30. September 1997
Geburtsort Hasselt (B)
Herkunftsland Belgien/Niederlande

KARRIERE
2005–2013 Karting (Europa- und Weltmeister)
2014 Florida Winter Series, Formel-3-EM (Gesamt-3.), Sieger Zandvoort Masters, 1. F1-Testfahrt mit Toro Rosso
2015 Formel 1 mit Toro Rosso (bestes Ergebnis: P4)

HOBBYS
Karting, Sport allgemein

Von TOBIAS GRÜNER

Max Verstappen (18) darf als die Überraschung des Jahres gesehen werden. Der junge Niederländer fährt im Toro Rosso nicht nur keck mit der Weltelite mit. Er steht auch bereits auf dem Einkaufszettel von Ferrari.

Zweimal jetzt schon Rang 4 dieses Jahr – etwas enttäuscht, dass es mit dem Podium noch nicht geklappt hat?
MAX VERSTAPPEN: Nein, das Podium ist mit unserem Auto noch weit entfernt. Platz 4 ist schon ein sehr gutes Ergebnis. Macht es mehr Spaß, vorne mit Stars wie Vettel oder Räikkönen zu kämpfen?
Klar genieße ich das. Man kann erkennen, dass sie mehr Erfahrung besitzen. Und da will ich ja auch irgendwann hin.

«Ich habe noch einen Vertrag mit Red Bull.»

MAX VERSTAPPEN



Haben Sie das Gefühl, wegen Ihres Alters mit weniger Respekt behandelt zu werden?
Nein, überhaupt nicht. Wenn man auf der Strecke gute Leistung bringt, saubere Überholmanöver ohne Crashes zeigt und beweist, dass man ein erfahrener und cleverer Pilot ist, dann wird man respektiert. Bis jetzt läuft das gut.

Vettel hat Toro Rosso nach zwei Jahren verlassen, Kvyat schon nach einem. Wie sieht Ihr Plan aus?

Ich kann das nicht sagen, was passieren wird. Da muss man bei Red Bull nachfragen. Die Entscheidung liegt leider nicht in meiner Hand. Ich kann nur Ergebnisse auf der Strecke liefern. Und die waren bisher sehr gut. So will ich weitermachen. Wenn Sie ein Auto frei wählen könnten – welches würden Sie nehmen?

Das ist einfach. Man will immer das schnellste Auto.

Also Mercedes?

Ja, man will als Pilot Rennen gewinnen. Und das geht nur mit dem schnellsten Auto. **Vettel würde widersprechen. Er sagt, Ferrari sei etwas Besonderes. Sehen Sie das auch so?**

Da hat er schon recht. Ferrari ist speziell. Aber wie gesagt: Man will Rennen und WM-Titel gewinnen. Vielleicht ist ja der Ferrari in

ein paar Jahren das schnellste Auto. Oder wieder Red Bull. Oder Mercedes. Oder jemand ganz anderes.

Gab es denn schon Kontakt mit Ferrari?

Ich habe noch einen Vertrag mit Red Bull. Und damit bin ich sehr glücklich.

Hamilton teilt sein ganzes Privatleben über die sozialen Medien. Vettel gibt gar nichts preis. Wie halten Sie das?

Irgendwo in der Mitte. Ich veröffentliche kleine Dinge, aber nicht alles. Ich führe mein Leben nicht ganz privat, aber ich bin auch nicht ganz offen.

Sie sind gerade 18 Jahre alt geworden. Was hat sich in Ihrem Leben seitdem geändert?

Ich habe den Führerschein. Ich darf endlich selber fahren.

Wie waren die Übungsstunden und die Prüfung?

Das war ganz okay. Ich hatte leider nicht so viel Zeit. Am Ende ist es gut gelaufen. Der Prüfer war aber sehr streng. Es gab leider keine Sonderbehandlung, nur weil ich Formel-1-Fahrer bin. Ich musste alles korrekt absolvieren.

Was für ein Auto fahren Sie denn?

Einen Renault Clio.

Und wo ging die erste Fahrt hin?

Nach Hockenheim. Meine Freundin ist dort ein Rennen gefahren.

Ihre Freundin ist etwas älter als Sie. Hat sie auch mehr Erfahrung auf der Rennstrecke?

Ich fahre ja schon, seitdem ich vier Jahre alt bin. Sie hat etwas später angefangen.

Geben Sie ihr auch manchmal Tipps?

Ich verfolge genau, was sie macht. Aber ich fahre ein Formel-Auto, und sie ist im GT-Bereich unterwegs. Das ist schwierig mit Tipps, weil ich noch keine Erfahrung mit GT-Autos habe. Wir sind auch noch nie gegeneinander gefahren.

Und wie ist es im normalen Straßenverkehr? Wer sitzt da am Steuer?

Das kommt darauf an, wo es ist. Wenn wir bei mir sind, fahre ich. Bei ihr sitzt sie am Steuer.

Das Verhältnis zu Ihrem Vater ist auch sehr eng. Gibt er Ihnen viele Ratschläge, wenn es auf eine neue Strecke wie Mexiko geht?

Ich frage ihn schon um Rat. Und er gibt mir Tipps. Aber Mexiko kennt er selbst auch noch nicht. Auf anderen Strecken, die er selbst schon gefahren ist, kann er mir mehr helfen.

Akzeptieren Sie alles, was er sagt? Oder widersprechen Sie auch mal?

Das ist ganz einfach: Dank seiner Tipps bin ich zum Formel-1-Fahrer geworden. Also sind sie wohl sehr nützlich.

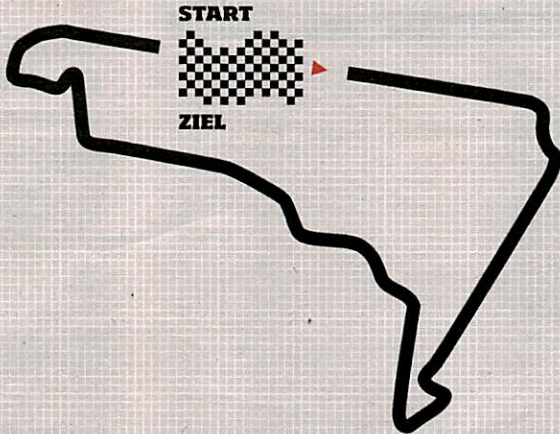
Gibt es schon Pläne, mal gemeinsam ein Rennen zu fahren – vielleicht Le Mans?

Das wäre sehr schön. Momentan aber noch nicht. Vielleicht später mal. ♦



STRECKE

GP Mexiko / Autódromo Hermanos Rodríguez



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Supersoft- (rot markiert), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi-Mischungen (orange) unterteilen. Pro GP-Rennen stehen immer eine härtere (Prime) und eine weichere Mischung (Option) zur Wahl. Diese Auswahl trifft Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer beide Mischungen benutzen. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es 13 Trockenreifensets: sieben Sets Prime, sechs Sets Option. Dazu kommen weitere sieben Reifensets für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Die Top 10 der Startaufstellung müssen mit dem Reifentyp, mit dem sie die Q2-Zeit erzielt haben, ins Rennen gehen. Diese Regel gilt nicht bei Regenrennen. Jeder Fahrer darf nur vier Motoren pro Saison verwenden. Beim fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Das modifizierte Autódromo Hermanos Rodríguez hatte 2015 zwei DRS-Zonen: 425 Meter nach Kurve 17 (vor Start und Ziel) sowie 120 Meter nach Kurve 3 auf der zweiten langen 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. Verstappen 1:25,990 (38)	1. Rosberg 1:21,531 (36)	1. Rosberg 1:21,083 (23)	1. Massa 364,3
2. Kvyat 1:26,295 (27)	2. Kvyat 1:21,776 (27)	2. Hamilton 1:21,097 (23)	2. Bottas 360,8
3. Räikkönen 1:26,295 (36)	3. Ricciardo 1:21,868 (28)	3. Ricciardo 1:21,201 (21)	3. Nasr 358,2
4. Vettel 1:26,886 (31)	4. Hamilton 1:21,961 (33)	4. Vettel 1:21,294 (24)	4. Rosberg 357,1
5. Ricciardo 1:27,185 (28)	5. Vettel 1:21,984 (32)	5. Kvyat 1:21,530 (27)	5. Pérez 355,8
6. Rosberg 1:27,196 (19)	6. Räikkönen 1:22,399 (33)	6. Pérez 1:21,603 (27)	6. Maldonado 355,7
7. Bottas 1:27,303 (26)	7. Bottas 1:22,721 (28)	7. Bottas 1:21,772 (26)	Ericsson 355,7
8. Sainz jr. 1:27,410 (37)	8. Alonso 1:22,993 (36)	8. Sainz jr. 1:21,775 (28)	8. Hamilton 355,3
9. Pérez 1:27,581 (19)	9. Button 1:23,109 (25)	9. Massa 1:21,945 (27)	9. Hülkenberg 354,9
10. Massa 1:27,695 (24)	10. Massa 1:23,289 (32)	10. Hülkenberg 1:22,010 (25)	10. Grosjean 354,7
11. Hamilton 1:27,723 (27)	11. Hülkenberg 1:23,290 (34)	11. Verstappen 1:22,039 (31)	11. Vettel 353,5
12. Ericsson 1:28,498 (27)	12. Maldonado 1:23,363 (41)	12. Maldonado 1:22,042 (21)	12. Räikkönen 351,3
13. Maldonado 1:28,559 (30)	13. Sainz jr. 1:23,364 (41)	13. Grosjean 1:22,184 (24)	13. Verstappen 350,9
14. Nasr 1:28,579 (25)	14. Nasr 1:23,430 (39)	14. Ericsson 1:22,871 (30)	14. Sainz jr. 350,6
15. Palmer* 1:28,711 (24)	15. Pérez 1:23,597 (33)	15. Alonso 1:23,065 (26)	15. Kvyat 347,2
16. Hülkenberg 1:29,099 (17)	16. Grosjean 1:23,614 (26)	16. Nasr 1:23,067 (23)	16. Alonso 345,9
17. Alonso 1:30,072 (17)	17. Ericsson 1:24,533 (34)	17. Räikkönen 1:24,648 (40)	17. Ricciardo 344,3
18. Rossi 1:30,619 (23)	18. Rossi 1:25,940 (29)	18. Stevens 1:25,654 (20)	18. Stevens 331,7
19. Button 1:32,091 (9)	19. Stevens 1:26,968 (28)	19. Rossi 1:28,176 (8)	19. Rossi 331,3
20. Stevens 1:32,866 (11)	20. Verstappen keine Zeit (2)	20. Button 1:29,336 (4)	

* für Grosjean

QUALIFYING

Q1 (18 min)	Q2 (15 min)	Q3 (12 min)	Quali-Duelle
1. Rosberg 1:20,436	1. Hamilton 1:19,829	1. Rosberg 1:19,480	Rosberg 4:12 Hamilton
2. Vettel 1:20,503	2. Vettel 1:20,045	2. Hamilton 1:19,668	Ricciardo 10:6 Kvyat
3. Hamilton 1:20,808	3. Rosberg 1:20,053	3. Vettel 1:19,850	Massa 7:9 Bottas
4. Bottas 1:20,817	4. Bottas 1:20,458	4. Kvyat 1:20,398	Vettel 13:3 Räikkönen
5. Kvyat 1:20,826	5. Kvyat 1:20,490	5. Ricciardo 1:20,399	Alonso 9:6 Button
6. Sainz jr. 1:20,960	6. Massa 1:20,642	6. Bottas 1:20,448	(Magnussen 0:1 Button)
7. Pérez 1:20,966	7. Pérez 1:20,669	7. Massa 1:20,567	Pérez 6:10 Hülkenberg
8. Verstappen 1:20,995	8. Ricciardo 1:20,783	8. Verstappen 1:20,710	Verstappen 7:9 Sainz jr.
9. Ricciardo 1:21,166	9. Verstappen 1:20,894	9. Pérez 1:20,716	Grosjean 15:1 Maldonado
10. Ericsson 1:21,299	10. Hülkenberg 1:20,935	10. Hülkenberg 1:20,788	Ericsson 8:8 Nasr
11. Hülkenberg 1:21,315	11. Sainz jr. 1:20,942		(Stevens 2:1 Rossi)
12. Massa 1:21,379	12. Grosjean 1:21,038		Stevens 8:3 Merhi
13. Räikkönen 1:21,422	13. Maldonado 1:21,261		
14. Maldonado 1:21,520	14. Ericsson 1:21,544		
15. Grosjean 1:21,577	15. Räikkönen*** 1:22,494		
16. Alonso* 1:21,779			
17. Nasr 1:21,788			
18. Rossi 1:24,136			
19. Stevens 1:24,386			
20. Button** keine Zeit			

* +15 Positionen (Wechsel Power-Unit)
 ** +70 Positionen (Wechsel Power-Unit)

*** +15 Positionen (Wechsel Getriebe und Power-Unit)

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Mexiko

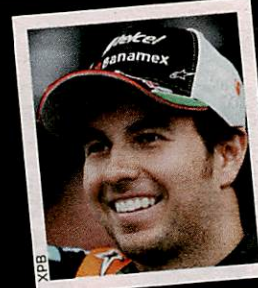


< Valtteri Bottas (3.)

«Es ist ein irres Gefühl, hier auf dem Podium zu stehen. Zur Kollision mit Räikkönen kann ich nur sagen: Wo hätte ich hingehen sollen? Ich kann mich ja schlecht in Luft auflösen.»

Daniil Kvyat (4.) >

«Aus Teamsicht ein gutes Ergebnis. Schade, dass es mit dem Podium nicht geklappt hat. Aber wir waren beim Restart einfach zu langsam. Der Williams war auf der Geraden sauschnell.»



< Sergio Pérez (8.)

«Ich war auf einer Einstopp-Strategie. Und für mich kam das Safety Car in einem eher ungünstigen Moment. Trotzdem: Ich bin bei meinem Heimrennen in den Punkten gelandet. Und die Stimmung war Eins A.»

Max Verstappen (9.) >

«Platz 9 ist das Beste, was wir heute erreichen konnten. Wir hatten einige Probleme mit der Kühlung. Wir müssen das genau anschauen. Kompliment an die Fans: Sie waren großartig.»



< Marcus Ericsson (12.)

«Alles in allem war es ein ordentliches Rennen. Leider hatte ich während des ganzen Rennens Probleme mit den Bremsen. Diese haben überhitzt. Mehr als P12 war nicht möglich.»

Fernando Alonso (out) >

«Ich hatte ein Problem mit der MGU-H-Einheit. Wir hatten zwei Möglichkeiten: Fahren oder auf den Start verzichten. Wir wählten die erste Variante, kamen aber nur eine Runde weit.»



Höhepunkte des Rennens

Start: Pole-Mann Rosberg hält die Führung und biegt vor Hamilton in die erste Kurve. Dahinter kollidieren Vettel und Ricciardo leicht. Vettel hat einen Reifen-

schaden und fällt zurück.
1. Runde: Alonso beklagt sich über Leistungsverlust und gibt bereits nach dem ersten Umlauf das Rennen auf. Vettel kommt zum Reifenwechsel an die Box.

3. Runde: Das DRS ist nun freigegeben.
10. Runde: Rosberg und Hamilton halten einen gewissen Respektabstand, jagen sich aber gegenseitig immer wieder die schnellste Runde ab.

23. Runde: Kollision zwischen Bottas und Räikkönen. Der Ferrari-Pilot muss aufgeben. Die Rennleitung entscheidet auf einen Rennunfall; somit keine Strafe für Bottas.

28. Runde: Als letzter Fahrer der Spitzengruppe kommt Hamilton zur Box und lässt wie alle Fahrer zuvor die Soft-Reifen ab-

sowie die Medium-Reifen aufschneiden.
36. Runde: Vettel kommt zum zweiten Stopp und landet überrundet im Sandwich zwischen den führenden Mercedes.

41. Runde: Vettel hat mehrfach blaue Flaggen als Signal, Hamilton vorbeizulassen, angezeigt bekommen. Jetzt lässt er den Weltmeister ziehen.

48. Runde: Rosberg holt sich noch mal neue Medium-Reifen.

50. Runde: Auch Hamilton kommt noch mal zum Reifenservice: Medium.

52. Runde: Ohne Fremdeinwirkung crasht Vettel seinen Ferrari in Kurve 7. Das Safety Car muss auf die Strecke. Fast alle kommen noch mal zum Reifenwechsel.

58. Runde: Bottas, der in der Safety-Car-Phase nicht zum Reifenwechsel gekommen war, überholt beim Restart Kvyat und ist jetzt Dritter.

59. Runde: Nasr dreht sich im Stadion, gibt über Funk durch, dass seine Bremsen es hinter sich haben und stellt das Fahrzeug ab.

65. Runde: Bottas hat die beiden Red Bull hinter sich im Griff. Massa kann dahinter jedoch den Bullen nicht näher kommen. Dahinter liegt Hülkenberg auf Platz 7.

71. Runde (Ziel): Rosberg holt seinen ersten GP-Sieg seit Spielberg im Juli. Auf den weiteren Podiumsplätzen folgen Hamilton und Bottas. ♦

GP VON MEXIKO / Resultate

Mexiko-Stadt (MEX): 01. November 2015; 17. von 19 Läufen zur Formel-1-WM; 305,354 km über 71 Runden à 4,300 km; 20 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken.

20°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stops	Reifen	Punkte
1. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	71	1:42:35,038 h		2	s-m-m	25
2. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	71	+1,954 sec		2	s-m-m	18
3. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW37	71	+14,592		2	s-m-m	15
4. Daniil Kvyat (RUS)	Red-Bull-Renault RB11	71	+16,672		2	s-m-s	12
5. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB11	71	+19,682		2	s-m-s	10
6. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW37	71	+21,493		2	s-m-m	8
7. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM08	71	+25,860		2	s-m-m	6
8. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM08	71	+34,343		1	s-m	4
9. Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Renault STR10	71	+35,229		2	s-m-s	2
10. Romain Grosjean (F)	Lotus-Mercedes E23	71	+37,934		2	s-m-s	1
11. Pastor Maldonado (VV)	Lotus-Mercedes E23	71	+38,538		2	s-m-s	0
12. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C34	71	+40,180		3	s-m-m-s	0
13. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Renault STR10	71	+48,772		3	s-m-m-s	0
14. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-30	71	+49,214		2	m-s-s	0
15. Alexander Rossi (US)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	69	+2 Rdn.		2	s-m-s	0
15. Will Stevens (GB)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	69	+2 Rdn.		2	s-m-s	0

Nicht klassiert:

Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C34	57	Bremsen	3	s-m-m-s	0
Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF15-T	50	Unfall	2	s-m-m	0
Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF15-T	21	Kollision	-	m	0
Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-30	1	MGU-H	-	m	0

Durchschnittstempo des Siegers: 178,597 km/h Schnellste Runde: Rosberg, 67. Runde, in 1:20,521 min (= 192,426 km/h)
Internet: www.fia.com und www.formula1.com

Erklärung und Markierung der Reifenmischungen: ss=Supersoft (rot); s=Soft (gelb); m=Medium (weiß); h=Hard (orange); i=Intermediate; r=Regen (blau). Alle Teams fahren Reifen der Marke Pirelli. Pro GP stehen Trockenreifen in zwei verschiedenen Härtegraden zur Verfügung. Beide müssen im Rennen eingesetzt werden. In der F1-Fachsprache wird die jeweils weichere Gummimischung «Option», die härtere «Prime» genannt.



Lokalmatador zum Anfassen: Pérez beim Selfie mit den Marshals

Topspeed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Hamilton	308,0	1. Rosberg	1:20,521
2. Rosberg	307,8	2. Hamilton	1:20,723
3. Bottas	307,1	3. Kvyat	1:21,549
4. Grosjean	300,9	4. Bottas	1:21,585
5. Vettel	300,1	5. Ricciardo	1:21,625
6. Pérez	298,3	6. Vettel	1:21,847
7. Verstappen	297,7	7. Massa	1:22,009
8. Sainz jr.	295,3	8. Sainz Jr.	1:22,172
9. Kvyat	294,8	9. Hülkenberg	1:22,391
10. Massa	294,4	10. Verstappen	1:22,603
11. Button	294,1	11. Ericsson	1:22,716
12. Maldonado	293,4	12. Pérez	1:22,757
13. Ericsson	293,0	13. Grosjean	1:22,893
14. Ricciardo	293,0	14. Maldonado	1:22,963
15. Hülkenberg	290,6	15. Button	1:23,006
16. Räikkönen	288,4	16. Nasr	1:23,350
17. Nasr	284,3	17. Räikkönen	1:24,054
18. Stevens	279,3	18. Rossi	1:25,005
19. Rossi	277,3	19. Stevens	1:25,540
20. Alonso	240,0		



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Vettel	951
2. Pérez	927
3. Hamilton	923
4. Rosberg	903
5. Nasr	889
6. Massa	884
7. Ricciardo	884
8. Bottas	842
9. Sainz jr.	832
10. Kvyat	831
11. Verstappen	830
12. Räikkönen	817
13. Ericsson	805
14. Button	733
15. Hülkenberg	705
16. Merhi	685
17. Stevens	685
18. Grosjean	661
19. Alonso	646
20. Maldonado	637
21. Rossi	166
22. Magnussen	0

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Mercedes AMG Petronas F1	1826
2. Scuderia Ferrari	1768
3. Williams Martini Racing	1726
4. Infiniti Red Bull Racing	1715
5. Sauber F1 Team	1694
6. Scuderia Toro Rosso	1662
7. Sahara Force India F1 Team	1632
8. Manor F1 Team	1536
9. McLaren Honda	1379
10. Lotus F1 Team	1298
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	952/1904

Experten-Urteil

Christian Eichenberger

Chef vom Dienst



Fahrer des Rennens

Nico Rosberg

Was muss das für eine Genugtuung gewesen sein! Im vierten Rennen, das Rosberg von der Pole in Angriff nahm, klappte es endlich wieder mit dem Gewinnen. Zwar konnte Rosberg Teamkollege Hamilton nie richtig abschütteln. Aber selbst eine Safety-Car-Phase (ausgelöst durch Vettels Unfall) änderte nichts an der Reihenfolge der Mercedes-Streithähne. Eine weitere Niederlage hätte Rosberg in Erklärungsnot gebracht. Und sein Status für 2016 wäre schon heute infrage gestellt worden. So hat der Deutsche den Kopf rechtzeitig aus der Schlinge gezogen. Bravo!



Heimlicher Gewinner

Valtteri Bottas

Er und Landsmann Kimi Räikkönen werden in dieser Saison keine Freunde mehr. Nach Sotschi kam es auch in Mexiko zur Kollision. Diesmal hatte Bottas das bessere Ende für sich. Räikkönen ließ dem Williams-Piloten im entscheidenden Moment zu wenig Platz. Und schon krachte es. Während Kimi aufgeben musste, trug Bottas' Auto keinen Schaden davon. Und der Williams-Kutscher stand nach Kanada zum zweiten mal in diesem Jahr als Dritter auf dem Siegerpodest. Dank P3 überholte er in der WM (ausgerechnet) Räikkönen.



Heimlicher Verlierer

Sebastian Vettel

Es war nicht das Rennen des Sebastian Vettel. Am Start erwischte ihn Daniel Ricciardo. Ein Plattfuß warf ihn ans Ende des Feldes zurück. Dann verbremste er sich in Turn 7 ein erstes und später ein zweites Mal. Beim zweiten Mal endete die Fahrt in der Bande. Der Rückstand auf den Zweitplatzierten Rosberg: 21 Punkte. ♦



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

■ = Fahrt des Siegers ■ = Fahrt des Zweiten ■ =

SCHAEFFLER



FAG

PRÄSENTIERT

AUS FAHRERSICHT



Von
Daniel Abt
Formel E

Der Saisonauftakt in Peking ist leider nicht nach meinem Geschmack verlaufen. Mein Boxenstopp ist nicht nur in die Hose gegangen. Die Rennleitung sah darin auch einen «unsafe release». Also hat man mir hinterher eine Zeitstrafe aufgebremst. So fiel ich aus den Punkterängen. Das soll sich am Samstag in Malaysia nicht wiederholen. Ich hoffe, dass ich dort besser abschneide und für mich und das Team Abt Schaeffler Audi Sport wichtige Punkte holen kann.

Wichtig deshalb, weil der Vorsprung von Renault in Peking eklatant war. Renault zählte bei den Tests zwar sicher zum Favoritenkreis. Dass die Franzosen aber ein solch großes Polster haben, damit hat niemand gerechnet. Natürlich: Peking ist nur eine Momentaufnahme. Und man muss noch das eine oder andere Rennen abwarten. Aber Buemi und Prost waren schon sauschnell. Ich würde sagen, der Vorsprung

lag irgendwo zwischen einer halben und einer ganzen Sekunde. Und das sind in der Formel E Welten. Wo Renault die Zeit gutmacht, ist nach nur einem Rennen schwierig zu beantworten. Ich glaube nicht, dass sie einen Wunder-Motor haben. Dafür ist der technische Spielraum viel zu begrenzt. Aber in punkto Fahrbarkeit sind sie uns voraus. Und wenn man sieht, wie sie über die Randsteine geräubert sind, dann kann man schon etwas neidisch werden.

Der Vorsprung von Renault bedeutet für uns, dass wir noch viel Arbeit vor uns haben. Aber ich glaube, wir können den Rückstand, den wir in Peking hatten, aufholen. Es wird etwas Zeit in Anspruch nehmen, aber ich bin optimistisch. Unser Paket ist sehr gut. Aber wie alle anderen stehen auch wir erst am Anfang der Entwicklung. Der zweite Platz von meinem Teamkollegen Lucas di Grassi hat gezeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind.



Licht und Schatten in Peking: Daniel Abt beim Auftakt in China

SCHAEFFLER-NEWS

Das Team Abt Schaeffler Audi Sport bringt seit Neuestem nach jedem Rennen ein ePaper heraus. Das Magazin heißt «Boost» und kann über epaper.abt-motorsport.de heruntergeladen werden. Erhältlich ist es auf Deutsch und Englisch. Neben News und Hintergrundstories aus der Formel E gewährt «Boost» auch noch andere Einblicke in die Welt von ABT Sportsline.

Formel-3-EM - Felix Rosenqvist

Endlich Champion

Von ANNETTE LAQUA

Der Anlauf war lang, doch nach insgesamt sechs Jahren in der Formel 3 hat Felix Rosenqvist endlich seinen ersten Titel gewonnen.

Seinen Einstieg in die Formel 3 erlebte er als 18-Jähriger im ATS Formel-3-Cup. Am Steuer eines von Performance Racing eingesetzten Dallara-Volkswagen stritt er sich unter anderem mit dem Dänen Kevin Magnussen um Siege und Platzierungen. Zweimal gewann der Schwede, sechsmal brachte er Rang 2 nach Hause. Das bedeutete P5 in der Abschlusstabelle und die Aufmerksamkeit der Teams aus der damaligen Euroserie. Im Jahr drauf dockte Rosenqvist bei Mücke an – es war der Beginn einer langen und erfolgreichen Partnerschaft. Zweimal triumphierte er in der Zeit beim Masters of Formula 3, je einmal gewann er den Grand Prix von Pau und den GP von Macau. Damit hat Rosenqvist alle noch existierenden F3-Klassiker mindestens einmal für sich entscheiden können. Zudem holte er sich in jedem seiner vier Mücke-Jahre mindestens einen Sieg.

2013, im ersten Jahr der wieder ins Leben gerufenen Formel-3-Europameisterschaft, hätte es fast schon mit dem EM-Titel geklappt, doch elf erste Plätze reichten letztendlich nicht aus. Ferrari-Schützling Raffaele Marciello machte es etwas besser und holte sich den Titel.

2014 erlebte Rosenqvist zum ersten Mal einen Rückschritt, er erreichte erstmals nicht die Top 5. Die Saison rettete er mit dem



Was lange währt: Felix Rosenqvist, der neue F3-Europameister

Sieg in Macau: «Danach wurde mir klar, dass ich etwas ändern muss. Nach vier Jahren im gleichen Team und in der gleichen Rennserie brauchte ich einen neuen Input, um mich selbst weiterentwickeln zu können.»

Seine letzte Formel-3-Saison?

Das Ergebnis seines Wunsches nach Veränderung war der Wechsel ins Prema Powerteam, das seit Jahren die F3-Szene dominiert. Der klein gewachsene Blondschopf hielt sich nach seinem Auftaktsieg in Silverstone ständig im Dunstkreis der Tabellenspitze auf, ging aber erst nach der Sommerpause mit gewaltigen Schritten in Richtung Titelgewinn. Nach fünf Trium-

phen in Folge war der Sack dann am Nürburgring zu und der von seinem Landsmann und ehemaligen F1-Piloten Stefan Johansson gemanagte Skandinavier FIA Formel-3-Europameister. Und das sogar mit einem neuen Rekord: In der Eifel gewann er alle drei Rennen, holte alle drei Pole-Positions und realisierte auch in jedem Lauf die schnellste Rennrunde. Das ist zuvor noch niemandem gelungen.

Auf die Frage, wo er als Champion denn 2016 fahren werde, antwortet er: «Ich traue mich gar nicht zu sagen, dass das meine letzte F3-Saison war. Ich habe es schon so oft gesagt und bin im folgenden Frühjahr trotzdem wieder hier gewesen.» ♦

KOMPAKT

»»» **IndyCar** Der Terminkalender für 2016 steht. Hier die Daten der 16 Rennen im Überblick: 13. März St. Petersburg; 2. April Phoenix; 17. April Long Beach; 24. April Barber; 14. Mai Indy; 29. Mai Indy 500; 4. Juni Detroit 1; 5. Juni Detroit 2; 11. Juni Fort Worth; 26. Juni Road America; 10. Juli Iowa; 17. Juli Toronto; 31. Juli Mid-Ohio; 21. August Pocono; 4. September Boston; 18. September, Sonoma.

»»» **GP3** Giuliano Alesi, Sohn von Ex-F1- und DTM-Pilot Jean Alesi, soll laut italienischen Medienberichten 2016 GP3 fahren. Für welches Team, steht noch nicht fest. Alesi jr.

belegte in dieser Saison Rang 4 in der französischen Formel-4-Meisterschaft.

»»» **Formel E** Ein F1-Rennen in der Schweiz wird immer wahrscheinlicher. Die Stadt Lugano hat vergangene Woche die Homologation der Rennstrecke beantragt. Der Wunschtermin für die Premiere wäre der 8.5.2016.

»»» **Formel Ford** Der Nordire Wayne Boyd sicherte sich bei der 44. Ausgabe des Formel Ford Festivals in Brands Hatch seinen zweiten Sieg nach 2008. Die Ex-Sieger James Raven (2014), Joey Foster (2003) und Niall Murray (2013) schieden aus. ♦ CE

Zur Person

Felix Rosenqvist

Geburtsort Värnamo (S)
Geburtsjahr 7. November 1991
Herkunftsland Schweden

KARRIERE

2004–2006 Karting
2007 Asiat. Formel Renault (4.)
2008 Formel Renault 2.0 Asia (Meister)
2009 F. Renault Schweden (Meister)
2010 Formel-3-Cup (5.)
2011 F3-Euroserie (5.), Sieger Masters
2012 Formel-3-Euroserie (4.), Formel-3-EM (3.), P2 beim F3-GP in Macau
2013 Formel-3-EM (2.), Sieger Masters
2014 Formel-3-EM (8.), Sieger Formel-3-GP in Macau
2015 Formel-3-EM (Meister)

HOBBYS

Karting, Fitness, Sport allgemein

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

GRATIS
für Sie zur Wahl



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



2. JET Tankgutschein
(nur in D bestellbar)

3. BestChoice Einkaufsgutschein

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. 1398845

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) inkl. MwSt. und Versand. Mein Geschenk, den Gutschein meiner Wahl, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland und Österreich, sonstige Angebote auf Anfrage oder im Shop.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

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

Verlagsgarantie: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutigen 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

Shanghai

Porsches Super-Titel



Das Super-Weltmeister-Team: Die Porsche-Truppe bejubelt schon im zweiten Jahr den Titel

Von ARNO WESTER

Porsche hat in der chinesischen Wirtschaftsmetropole Shanghai gleich mehrere historische Rekorde in der Langstrecken-WM (WEC) aufgestellt und dabei auch den prestigeträchtigen Titel in Herstellerwertung vorzeitig gewonnen.

Schon im Qualifying hatten die Trainings-Schnellsten Timo Bernhard, Brendon Hartley und Mark Webber sowie ihre Teamkollegen Romain Dumas, Neel Jani und Marc Lieb, die 2014 an gleicher Stelle auf die Pole gefahren waren, eine fast unglaubliche Serie fortgesetzt: Erneut standen beide 919 Hybrid, saisonübergreifend nun schon zum achten Mal in Folge (Rekord), in der ersten Startreihe.

Bei Audi konzentrierte man sich wie gewohnt auf das Rennen, und auch der große Zeitunterschied von rund eineinhalb Sekunden zur Pole-Zeit war von den Ingolstädtern laut deren Simulationen im Vorfeld erwartet worden. Auf dem 5,541 km langen Grand-Prix-Kurs mit seinen langen Geraden und den harten Brems- und Beschleunigungsphasen hätten Energieintensive Hybridsysteme einen Vorteil, so die Meinung der Verantwortlichen. Ingeheim hoffte

man bei Audi, dass sich der bereits in Fuji erkennbare Fortschritt auch in Shanghai bemerkbar machen würde. Auf Basis seiner Effizienz-Aerodynamik hat Audi eine geänderte Karosserie entwickelt, die einen geringeren Luftwiderstand mit guten Abtriebswerten kombiniert.

Spannung um Platz 2

Obwohl der Formel-1-Kurs mit seinen einzigartigen Kurven nicht unbedingt eine Parade-strecke für den 919 Hybrid ist, brauchte man sich bei Porsche eigentlich keine Sorgen zu machen. Denn mit zuvor vier Siegen auf Rennstrecken mit völlig unterschiedlicher Charakteristik haben die Schwaben gezeigt, dass der 919 überall schnell ist. Geplant war, mit einem ähnli-

chen Abtriebsniveau wie in Fuji zu fahren. Das sollte sich positiv auf die Fahrzeugbalance und den Reifenverschleiß auswirken. Weil der bekanntermaßen aufgrund der Streckencharakteristik in Shanghai immer sehr hoch ist, standen den Teams per Reglement acht Sätze Slick-Reifen für das Rennen zur Verfügung. Bei Audi und Porsche glaubte man, dass das Reifenmanagement eine entscheidende Rolle spielen könnte.

Beim Start waren die Bedingungen zwar nicht ganz so extrem wie zuletzt in Fuji, der rutschige Kurs stellte die Piloten aber vor allem in den ersten vier Rennstunden vor große Herausforderungen. Für Aufregung sorgte in der ersten Runde eine von Audi-Pilot André

Lotterer verursachte Kollision mit Lieb, die zwar von der Rennleitung untersucht wurde, aber ohne Folgen blieb. Lieb fand auch dank einiger Full-Course-Yellow-Phasen schnell wieder Anschluss an die Spitze, an der Audi wegen des Regens plötzlich die erste Geige spielte. Als nach Rennhalbezeit der Regen langsam nachließ, war Porsche wieder am Drücker. So entwickelte sich bis in die Schussphase eins der spannendsten Saisonrennen – vor allem der Kampf um Platz 2 begeisterte die Fans an der Strecke und vor dem TV.

Ein weiterer Dreher von Dumas in der Schlussphase spielte Audi noch einmal in die Karten, es blieb aber beim vierten Porsche-Doppelsieg in dieser Sai-

son, der diesmal allerdings an einem seidenen Faden hing.

Beide Audi-Trios waren bis zum Schluss in Schlagdistanz, und Marcel Fässler, André Lotterer und Benoît Tréluyer vertagten die WM-Entscheidung mit P3, ihrem siebten Podestplatz im siebten Rennen in dieser Saison, bis zum Finale am 21. November in Bahrain.

Porsche übertrumpft Ferrari

Porsche gelang unterdessen der fünfte Sieg in Folge, womit der Audi-Rekord von 2013 eingestellt wurde. Für eine weitere Bestmarke sorgten Bernhard, Hartley und Webber, denen als erste Fahrerpaarung in der WEC das Kunststück mit vier Siegen in Folge gelang. Zudem ist Porsche mit nun 13 Erfolgen alleiniger Rekordhalter in der Herstellerwertung der Langstrecken-WM, die erstmals 1953 ausgeschrieben wurde, vor dem früheren Rivalen Ferrari (12).

«Es dauert sicher einige Tage, bis wir vollständig realisieren, was wir geschafft haben. In unserer erst zweiten Saison nach Le Mans auch die Hersteller-WM zu gewinnen, ist unglaublich», freute sich Fritz Enzinger, Leiter LMP1 bei Porsche und fügte mit Blick auf das Finale hinzu: «Jetzt bemühen wir uns darum, auch den Fahrertitel nach Stuttgart zu holen.» ♦



Freude über WM-Titel: Teamchef Seidl (l.), LMP1-Leiter Enzinger



In Fahrer-WM vorn: Porsches 17

GT-Klassen Shanghai

Lietz baut Führung aus

Von ARNO WESTER

Knapp verpasste Porsche auch in der GTE-Pro-Kategorie einen Doppelsieg. In einem spannenden Vierkampf zwischen dem Porsche Team Manthey und der Ferrari-Truppe von AF Corse feierten Michael Christensen und Richard Lietz ihren dritten Sieg in den letzten vier Rennen.

Während «Richie» Lietz und das Porsche Team Manthey die Führung in der GT-Fahrer- und Teamwertung ausbauen konnten, verbesserte sich Christensen, der in Spa nicht Teamkollege von Lietz war, auf Platz zwei. Auch in der Herstellerwertung machte Porsche Boden gut und liegt vor dem Saisonfinale in Bahrain nur noch vier Punkte hinter Ferrari.

«Entscheidend für unseren Sieg war, dass wir genau zum richtigen Zeitpunkt auf Slicks gewechselt haben. Vom fünften Startplatz aus zu gewinnen ist fantastisch», freute sich Lietz auch für das Team, das mit einer perfekten Rennstrategie maßgeblich am erneuten Erfolg beteiligt war. Den hätten Frédéric Makowiecki und Patrick Pilet fast noch vervollständigt. Die Franzosen lagen im zweiten RSR nur 5,6 Sekunden hinter den Titelverteidigern und Pole-Sittern von AF-Corse-Ferrari, Bruni/Vilander.



Schon wieder Klassensieger: Der Porsche von WM-Leader Richard Lietz und Michael Christensen

Das Team Young Driver AMR, für das unter anderem Nicki Thiim fahren sollte, verzichtete auf einen Start. In einer Pressemitteilung hieß es, man ziehe die Konsequenzen aus einer Leistungsreduzierung des Aston Martin, die (angeblich) nicht für einen fairen Wettbewerb sorgt. Der Air Restrictor wurde vor dem Nürburgring-Rennen um 0,5 auf 28,6 mm reduziert und vor Fuji wieder um 0,2 mm vergrößert.

Struve: Aston chancenlos

«Wir treten nicht in der WM an, um dann um Platz vier oder fünf zu fahren», begründete Teameigner Jan Struve die Entscheidung. «In drei der letzten vier WM-Läufe hat Young Driver

AMR den bestplatzierten Aston Martin gestellt. Im gleichen Zug war aber auch offensichtlich, dass nach einer Leistungsreduzierung zuletzt kein Aston Martin die Chance hatte, um eine Podestplatzierung zu fahren.»

Struve betonte, man wolle nichts geschenkt bekommen, aber es müsse eine faire Chance geben, um Podestplätze fahren zu können. Den Verzicht konnte die Konkurrenz nicht nachvollziehen, zumal vier weitere Werks-Aston am Start waren. Allgemeiner Tenor im Fahrerlager: Wenn jeder, der mit der Balance of Performance (BoP) nicht zufrieden ist, zu Hause bleibt, gibt es zukünftig nur noch halbvolle Starter-

felder. Aston-Martin-Werksfahrer Stefan Mücke glaubt nicht an ein primäres BoP-Problem. Unseren Kollegen von «sport auto» erklärte der Berliner, der in Shanghai nicht am Start war: «Wir verstehen die Reifen-Performance nicht mehr. Am Nürburgring und in Fuji war es besonders krass. Ein Reifensatz funktioniert, der nächste überhaupt nicht.»

Dass Aston Martin durchaus konkurrenzfähig ist, bewiesen Paul Dalla Lana, Mathias Lauda und Pedro Lamy. Dem Trio fehlte zum Klassensieg in der GTE-Am-Kategorie nur knapp 42 Sekunden, die Aguas/Collard/Perrodo bei ihrem ersten Saisonsieg im AF-Corse-Ferrari schneller waren. ♦

LMP2-Klasse

Premiere für Alpine



Erster WEC-Sieg: Signatech

Nicht der schnellste LMP2, sondern das Trio mit den wenigsten Fehlern gewann die «kleine» Prototypen-Klasse: Die Franzosen Paul-Loup Chatin, Tom Dillmann und Nelson Panciatici besicherten damit dem Team Signatech Alpine den ersten WM-Sieg. Sie profitierten dabei von Fehlritten der Konkurrenz: Porsche-Werksfahrer und Le-Mans-Sieger Nick Tandy drehte sich in der Anfangsphase bei schwierigen Bedingungen und rutschte ans Ende des Feldes zurück.

Von da aus kämpfte sich sein KCMG-Team im Oreca-05-Nissan mit Tandys schnellster Klassen-Rennrunde (1:55,560) noch bis auf Platz 3 hinter die LMP2-Tabellenführer Sam Bird, Julien Canal und Roman Rusinov im Ligier-Nissan. Auch die kamen nicht ungeschoren davon: Missachtung des Speedlimits in einer Gelbphase. ♦ AW

Nissan

Motorsport-Chef hört auf

Nissan hat die Reißleine gezogen und sich (angeblich einvernehmlich) von Darren Cox, dem Global Head of Sales, Marketing and Brand, der auch für das Motorsport-Programm der Japaner verantwortlich zeichnete, getrennt.

«Die Entscheidung, Nissan und die Renault-Nissan-Allianz (nach 18 Jahren, d. Red.) zu verlassen, war keine einfache. Ich habe es genossen, viele großartige Jahre an tollen Projekten mit außerordentlichen Leuten zu arbeiten», wird Cox in einer Pressemitteilung von Nissan Nismo zitiert. «Während ich mich freue, eine neue Richtung in meiner Karriere einzuschlagen, gibt es auch einiges, das ich von meiner Zeit bei Nissan vermissen werde.»

Nissan-Marketingchef Roel de Vries bedankte sich für das Engagement von Cox und wünschte ihm «für die neue Station seiner Karriere alles Gute.» Cox hat angekündigt, sich zukünftig einer neuen, noch unbekannteren Herausforderung stellen zu wollen.

Mit dem von Cox vollmundig angekündigten, revolutionären Frontmotor-LMP1 ist der viertgrößte Autobauer der Welt kläglich gescheitert. Der GTR LM Nismo, der 2015 in der WEC die Konkurrenz von Audi, Porsche und Toyota das Fürchten lehren sollte, war nur einmal am

Start: In Le Mans hat sich die Multikulti-Truppe aus Europa, Japan und den USA mit dem skurrilen Prototyp allerdings bis auf die Knochen blamiert. Schon damals hieß es, Cox müsse gehen und Nissan würde aus der WEC aussteigen.

Kommt Nissan 2016 zurück?

Cox blieb bis vergangene Woche, die drei Sportwagen verschwanden dagegen wieder von der Bildfläche und wurden nach Le Mans nur noch auf US-Strecken bei Testfahrten gesichtet. Anfang Oktober kündigte Nissan weitere Starts in der WEC-Saison 2016 an. Ob es die aber tatsächlich gibt, ist fraglich. Der neue LMP1-Teamchef Michael Carcamo und Technikchef Ben Bowlby kündigten zumindest an, das ehrgeizige Projekt (endlich) auf Erfolgskurs bringen zu wollen. ♦ AW



Gehen getrennte Wege: Cox (r.) und Nissan-Technikchef Bowlby

KOMPAKT

»» **Porsche** Der frischgebackene Weltmeister bietet bei seinem vorletzten LMP1-Test in diesem Jahr in Barcelona (10.-12.11.) an den ersten beiden Tagen drei Fahrern die Chance, sich im 919 Hybrid zu beweisen: Mitch Evans (21), Oliver Turvey (28) sowie dem bei McLaren ausgebildeten Formel-1-Fahrer Kevin Magnussen (23). Zudem werden in Barcelona in einem weiterentwickelten 919 auch Komponenten für das 2016er Auto getestet. Beim Rookie-Test nach dem WEC-Saisonfinale in Bahrain (22.11.) kommt dann neben Juan Pablo Montoya erneut Mitchell zum Einsatz. Anschließend findet in der ersten Dezember-Woche der letzte LMP1-Test von Porsche im spanischen Aragon statt. ♦ AW

LANGSTRECKEN-WM / Resultate

Shanghai/RC: 1. November 2015; 7. von 8 Läufen zur Langstrecken-Weltmeisterschaft; 6 Stunden; 1 Runde à 5,451 km
31 Teams gestartet, 28 gewertet, Wetter/Strecke: nass/wechselhaft, abtrocknend; 14 Grad.

Platz	Klasse (MJ)	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Reifen	Distanz/Rückstand
1.	LMP1-H (8)	17	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	169 Runden
2.	LMP1-H (8)	18	Dumas/Jani/Lieb	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+26,294 sec.
3.	LMP1-H (4)	7	Fässler/Lotterer/Tréluyer	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+30,311
4.	LMP1-H (4)	8	Di Grassi/Duval/Jarvis	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+50,906
5.	LMP1-H (6)	2	Wurz/Sarrazin/Conway	Toyota Racing/Toyota TS040 – Hybrid	Michelin	+4 Runden
6.	LMP1-H (6)	1	Davidson/Buemi/Nakajima	Toyota Racing/Toyota TS040 – Hybrid	Michelin	+5 Runden
7.	LMP1-L	12	Prost/Beche	Rebellion Racing/Rebellion R-One – AER	Michelin	+11 Runden
8.	LMP1-L	4	Trummer/Kaffer	Team ByKolles/CLM P1/01 – AER	Michelin	+13 Runden
9.	LMP2	36	Panciatichi/Chatin/Dillmann	Signatech Alpine/Alpine A450b – Nissan	Dunlop	+15 Runden
10.	LMP2	26	Rusinov/Canal/Bird	G-Drive Racing/Ligier JS P2 – Nissan	Dunlop	+16 Runden
11.	LMP2	47	Howson/Bradley/Tandy	KCMG/ Orega 05 – Nissan	Dunlop	+16 Runden
12.	LMP2	43	Ragues/Webb/Cumming	Team Sard Morand/Morgan Evo – Sard	Dunlop	+16 Runden
13.	LMP2	29	Cheng/Tung/Brundle	Pegasus Racing/Morgan – Nissan	Michelin	+17 Runden
14.	GTE-Pro	91	Lietz/Christensen	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+18 Runden
15.	GTE-Pro	51	Bruni/Vilander	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+18 Runden
16.	GTE-Pro	92	Pilet/Makowiecki	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+18 Runden
17.	GTE-Pro	71	Rigon/Calado	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+19 Runden
18.	GTE-Pro	99	MacDowall/Rees/Stanaway	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+20 Runden
19.	GTE-Pro	97	Turner/Adam	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+20 Runden
20.	LMP2	31	Brown/van Overbeek/Fogarty	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 – HPD	Dunlop	+22 Runden
21.	GTE-Am	83	Perrodo/Collard/Aguas	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+23 Runden
22.	GTE-Am	98	Dalla Lana/Lamy/Lauda	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+23 Runden
23.	GTE-Am	72	Shaytar/Bertolini/Basov	SMP Racing/Ferrari F458 Italia	Michelin	+24 Runden
24.	GTE-Am	77	Dempsey/Long/Seefried	Dempsey-Proton Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+24 Runden
25.	GTE-Am	50	Roda/Ruberti/Sylvest	Larbre Compétition/Chevrolet Corvette C7	Michelin	+25 Runden
26.	LMP2	42	Leventis/Watts/Kane	Strakka Racing/Gibson 015S – Nissan	Dunlop	+25 Runden
27.	GTE-Am	96	Castellacci/Griffin/Hall	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+30 Runden
28.	GTE-Am	88	Ried/Al Qubaisi/Bamber	Abu Dhabi-Proton Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+30 Runden
nicht klassiert:						
	LMP1-L	13	Imperatori/Kraihamer/Tuscher	Rebellion Racing/Rebellion R-One – AER	Michelin	+16 Runden
	LMP2	28	Yacaman/Derani/Gonzalez	G-Drive Racing/Ligier JS P2 – Nissan	Dunlop	+16 Runden
	LMP2	30	Sharp/Dalziel/Heinemeier-Hansson	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 – HPD	Dunlop	+81 Runden

Schnellste Runde: Lotterer (Audi), Runde 153, 1:46,685 (= 183,9 km/h)
Nächstes Rennen: 21. November, Bahrain (BRN)

Internet: www.fiawec.com

WM-STÄNDE WEC

Fahrer LMP	
1. Brendon Hartley	155
Mark Webber	155
Timo Bernhard	155
4. André Lotterer	143
Benoit Tréluyer	143
Marcel Fässler	143
7. Marc Lieb	113,5
Neel Jani	113,5
Romain Dumas	113,5
10. Loïc Duval	91
Lucas di Grassi	91
Oliver Jarvis	91
13. Anthony Davidson	67
Sébastien Buemi	67
15. Nick Tandy	66,5
16. Alexander Wurz	64
Mike Conway	64
Stéphane Sarrazin	64
19. Kazuki Nakajima	63
20. Earl Bamber	58
Nico Hülkenberg	58

Hersteller LMP	
1. Porsche	308
2. Audi	238
3. Toyota	137
4. Nissan	0

Privatteams LMP1	
1. Rebellion Racing (#12)	119
2. Team ByKolles (#4)	86
3. Rebellion Racing (#13)	83

Teams LMP2	
1. G-Drive Racing (#26)	153
2. KCMG (#47)	137
3. G-Drive Racing (#28)	119
4. Signatech Alpine (#36)	73
5. Sard Morand (#43)	62

Fahrer GT	
1. Richard Lietz	135
2. Michael Christensen	117
3. Davide Rigon	115
James Calado	115
5. Gianmaria Bruni	112,5
Toni Vilander	112,5
7. Frédéric Makowiecki	93
8. Alex MacDowall	78
Fernando Rees	78
10. Patrick Pilet	75
11. Richie Stanaway	72
12. Christoffer Nygaard	69
Marco Sörensen	69
14. Aleksey Basov	64,5
Andrea Bertolini	64,5
Victor Shaytar	64,5
17. Darren Turner	52
18. Marco Seefried	37,5
Patrick Dempsey	37,5
Patrick Long	37,5

Hersteller GT	
1. Ferrari	259
2. Porsche	255
3. Aston Martin	165

Teams GTE-Pro	
1. Porsche Team Manthey (#91)	144
2. AF Corse (#51)	130
3. AF Corse (#71)	129
4. Aston Martin Racing V8 (#99)	94
5. Porsche Team Manthey (#92)	93

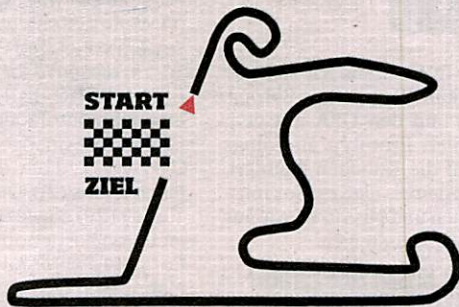
Teams GTE-Am	
1. SMP Racing (#72)	155
2. AF Corse (#83)	136
3. Aston Martin Racing (#98)	118
4. Dempsey-Proton (#77)	116
5. Abu Dhabi-Proton (#88)	64



FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

STRECKE

Shanghai International Circuit



Sieger und WM-Leader (v.l.): Webber/Bernhard/Hartley

QUALIFYING

LMP1	Durchschnittszeit	LMP2	Durchschnittszeit	GTE-Pro	Durchschnittszeit	GTE-Am	Durchschnittszeit
1. Porsche 919 Hybrid (#17)	1:42,719	1. G-Drive/Ligier (#26)	1:52,763	1. AF Corse/Ferrari (#51)	2:02,243	1. Aston Martin Racing (#98)	2:04,728
2. Porsche 919 Hybrid (#18)	1:43,488	2. KCMG/Orega (#47)	1:53,345	2. AF Corse/Ferrari (#71)	2:02,508	2. Aston Martin Racing (#96)	2:04,858
3. Audi R18 e-tron qu. (#8)	1:44,200	3. G-Drive/Ligier (#28)	1:53,390	3. Aston Martin Racing (#99)	2:02,540	3. Larbre/Corvette (#50)	2:04,874
4. Audi R18 e-tron qu. (#7)	1:44,645	4. Sard Morand/Morgan (#43)	1:53,600	4. Manthey/Porsche (#92)	2:03,048	4. AF Corse/Ferrari (#83)	2:05,455
5. Toyota TS 040 Hybrid (#1)	1:45,776	5. Signatech/Alpine (#36)	1:53,747	5. Manthey/Porsche (#91)	2:03,352	5. SMP Racing/Ferrari (#72)	2:05,556
6. Toyota TS 040 Hybrid (#2)	1:45,962	6. ESM/Ligier (#30)	1:54,775	6. Aston Martin Racing (#97)	2:03,393	6. Dempsey/Porsche (#77)	2:06,196
7. Rebellion R-One (#13)	1:49,418	7. Strakka/Gibson (#42)	1:55,205			7. Proton/Porsche (#88)	2:11,851
8. Rebellion R-One (#12)	1:50,942	8. Pegasus/Morgan (#29)	1:56,624				
9. ByKolles/CLM (#4)	1:52,069	9. ESM/Ligier (#31)	1:57,432				

DTM

Zum Vergessen

Nach dem Saisonfinale in Hockenheim hat man sich nicht nur bei Audi gefragt, wieso man mit dem besten Auto im Feld keinen der drei Titel in der Fahrer-, Hersteller- oder Teamwertung gewonnen hat.

Sechs der acht Audi-Fahrer haben den «Herren der vier Ringe» insgesamt zehn Siege in den 18 Rennen beschert. Trotzdem hat es in der Fahrerwertung «nur» für die Plätze zwei bis vier gereicht. Die große Überlegenheit zu Saisonbeginn, als Audi wie berichtet auch dank besserer Reifeninfos die ersten vier Rennen (drei davon durch Jamie Green) gewann, konnten die Ingolstädter nicht nutzen. Im Gegenteil: Die Konkurrenz profitierte von eigenen guten Entscheidungen (Mercedes) und auch von Verbesserungen bei der Performance ihrer Fahrzeuge (BMW).

Karte Wehrlein früh gespielt

Als der neue Meister Pascal Wehrlein nach vier Rennen mit 17 Punkten Vorsprung auf seine Teamkollegen bester «Stern-



Vier Siege und Vizemeister: Jamie Green, der beste Audianer

fahrer» war, aber bereits 43 Zähler hinter Green zurücklag, entschieden sich die Stuttgarter, schon früh (ab Norisring) auf eine Karte, nämlich die von Wehrlein, zu setzen. Diese mutige Entscheidung, die logischerweise nicht allen Mercedes-Fahrern gefallen hat, hat sich im Nachhinein aber als goldrichtig erwiesen.

Und als Miguel Molina im letzten Rennen eine Kollision verursachte und wegen einer Strafe aus den Punkterängen

rutschte, verlor Audi auch noch den fast schon sicher geglaubten Herstellertitel an BMW. Hier zeigte sich, dass Audi die Streichung aller Herstellerpunkte in Spielberg im Zuge der Funkspruch-Affäre auch sportlich hart getroffen hat – denn diese Zähler fehlten zum Sieg der Herstellerwertung, der sehr überlegen ausgefallen wäre. Da bleibt für Audi trotz der meisten Siege 2015 nur das Fazit: Eine Saison zum Vergessen! ♦ AW/MBR

BTCC

Das stärkste Jahr



Am Ende ganz knapp Meister: Gordon Shedden im Honda Civic

Die von vielen als stärkste Tourenwagenserie bezeichnete British Touring Car Championship (BTCC) hat vielleicht das stärkste Jahr ihrer Geschichte hinter sich. Ein Saisonrückblick.

Mit 32 eingeschriebenen Fahrern befand man sich bereits im dritten Jahr in Folge auf gleichbleibend hohem Niveau. Nicht nur die Quantität, auch die Qualität des Fahrerfeldes stimmte. Der 2014er Champion Colin Turkington, der vom BMW-Team WSR zum VW-Team

BMR wechselte, trat in Teamkollege Jason Plato, den Honda-Speerspitzen Matt Neal und Gordon Shedden sowie MG-Neuzugang Andrew Jordan gleich gegen vier weitere Ex-Champions an.

Da wundert es nicht, dass diese fünf Piloten am Ende auch die Top 5 der Tabelle ausmachten. Wer aber den Titel mit nach Hause nehmen würde, war erst nach der letzten Runde im letzten der 30 Rennen klar. Am Ende setzte sich Gordon Shedden zum zweiten Mal nach 2012 knapp vor Plato durch.

Aufsteiger sind jedoch auch schnell abseits des Champions gefunden. Das Team BMR zum Beispiel, das sich über den Winter mit den Ex-Champs verstärkte und Plato ja auch bis zuletzt um den Titel kämpfte. Das Team von Warren Scott hat in den letzten zwei Saisons den Anschluss zur Spitze geschafft.

Motorbase: Schon Favorit 2016?

Betrachtet man übrigens rein die Durchschnittspunktzahl aller Rennwochenenden, dann hätte der Meister Mat Jackson geheißen und wäre einen Ford Focus gefahren. Wegen Problemen in der Entwicklung des neuen EcoBoost-Motors konnte er nur die zweite Saisonhälfte fahren, hat aber 4 der 15 Rennen gewonnen und mit glatten 200 Punkten auch mehr als die Hälfte von Meister Shedden (348).

Bei aller Kritik, die jetzt seitens der Konkurrenz schon laut wird, kann sich Motorbase also schon auf 2016 freuen. Der Motor rennt, mit Mat Jackson ist ein superschnelles Team-Urgestein an Bord – und 2016 mit Andrew Jordan auch ein ebensolcher Ex-Meister! ♦ MBR

NASCAR Martinsville

Am «Paperclip» wurde es schmutzig

Auf dem 0,5-Meilen-Oval von Martinsville dominierten die Penske-Piloten – ehe ihnen Matt Kenseth in die Quere kam. Jeff Gordon erbe seinen ersten Saisonsieg und steht im Finale!

Dass es mit zunehmendem Fortschreiten des Chase schmutziger zugehen würde, war abzusehen. In der Vergangenheit wurden öfters Lack und Handgreiflichkeiten ausgetauscht – unso mehr, je näher eine Titelentscheidung rückte.

Klar war zudem, dass nach dem Finish in Kansas, als Joey Logano Matt Kenseth herumdrehte und damit dessen Chase-Aus besiegelte, noch eine Revanche im Raum stand. Die folgte eben nun beim Auftakt zur Eliminator-Runde. Auf dem «Paperclip» waren es klar die Penske-Piloten, die das Geschehen im Griff hatten. Zusammen brachten Brad Keselowski und Logano es auf 350 Führungsrunden. Doch im letzten Rennabschnitt kollidierte zunächst Keselowski mit Kenseth, womit es für beide weit zurück ging. Keselowski hat sich mit P32 zudem wohl schon um eine mögliche Finalteilnahme gebracht.

Kenseth jedenfalls hatte nach Kansas und dem Keselowski-Rammstoß die Nase voll: Als Logano ihn überrunden wollte,

schob ihn der Gibbs-Pilot mit voller Wucht in die Mauer. So sehr, dass das Rennen sogar kurzzeitig mit der roten Flagge unterbrochen werden musste. «Mein rechter Vorderreifen ist geplatzt, ich wollte ihn nicht rundrehen», gab Kenseth anschließend den Unschuldensengel. Logano sprach von einem «feigen Manöver», das eines Fahrers und Teams solchen Formats nicht würdig sei.

Gordon erster Finalist

Wie auch immer: Logano hat, wie Teamkollege Keselowski, einen kräftigen Dämpfer im Titelrennen erhalten. Kenseth leistete – ob gewollt oder nicht – Schützenhilfe für seine Teamkollegen Kyle Busch und Carl Edwards, die aus eigener Kraft das Finale erreichen können.

Einen kümmerte das alles natürlich gar nicht: Jeff Gordon. Der Hendrick-Pilot holte im Finish gegen Jamie McMurray den lang ersehnten ersten Saisonsieg, den neunten Martinsville-Erfolg und den 93. Karriere-Triumph. Und viel wichtiger: Mit dem Martinsville-Sieg löst Gordon sein definitives Finalticket, egal was in Texas und Phoenix noch passiert. «Ironman» Gordon in seinem letzten NASCAR-Rennen zum fünften Mal Champion? Ein perfekter Abschied wäre es ... ♦ MBR



Nach Martinsville-Sieg erster Finalist im Chase 2015: Jeff Gordon

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Martinsville/Virginia (USA): 500 Rdn. à 0,847 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.
 1. Jeff Gordon (Chevrolet); 2. Jamie McMurray (Chevrolet); 3. Denny Hamlin (Toyota);
 4. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 5. Kyle Busch (Toyota); 6. Martin Truex Jr. (Chevrolet);
 7. Ryan Newman (Chevrolet); 8. Kevin Harvick (Chevrolet); 9. Kasey Kahne (Chevrolet);
 10. Tony Stewart (Chevrolet); 11. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 12. Jimmie Johnson (Chevrolet);
 13. Justin Allgaier (Chevrolet); 14. Carl Edwards (Toyota); 15. Paul Menard (Chevrolet);
 16. Aric Almirola (Ford); 17. Casey Mears (Chevrolet); 18. Austin Dillon (Chevrolet);
 19. Kyle Larson (Chevrolet); 20. Cole Whitt (Ford); 21. Landon Cassill (Chevrolet);
 22. Alex Bowman (Chevrolet); 23. Michael Annett (Chevrolet); 24. David Gilliland (Ford);
 25. David Ragan (Toyota); 26. Greg Biffle (Ford); 27. Jeb Burton (Toyota);
 28. Sam Hornish Jr. (Ford); 29. J. J. Yeley (Toyota); 30. Matt DiBenedetto (Toyota).
 Stand nach 33 von 36 Rennen: 1. Gordon 4047 Punkte; 2. Kyle Busch 4039; 3. Truex Jr. 4039;
 4. Harvick 4037; 5. Edwards 4030; 6. Keselowski 4013; 7. Kurt Busch 4011; 8. Logano 4009;
 9. Hamlin 2251; 10. Newman 2251; 11. Earnhardt Jr. 2221; 12. McMurray 2202;
 13. Kenseth 2197; 14. Johnson 2193; 15. Menard 2177; 16. Bowyer 2124
 Nächstes Rennen: 8. November, Fort Worth/Texas (USA)
 Internet: www.nascar.com

Buriram

López schon durch



Argentinisch-französischer Jubel nach dem erneuten frühzeitigen Titelgewinn: José María López (Mitte) fuhr schon in Thailand seine zweite Weltmeisterschaft ein

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Mit seinem neunten Saisonsieg machte José María López seinen zweiten WM-Titel vorzeitig klar. Loeb nach viertem Saisonsieg und Horror-Wochenende für Muller jetzt auf Tabellenrang zwei.

Das erste Rennen war noch nicht ganz eine Runde alt, da war der Titel quasi schon vergeben: Weil Yvan Muller direkt beim Start von Qing Hua Ma getroffen wurde, dadurch zurückfiel und im Feld in eine Multi-Kollision verwickelt wurde, musste der Franzose aufgeben. Da López sich nach der Pole-Position um weitere zwei Zähler von Muller abgesetzt hatte, hätte dem Gaucho Platz 8 gereicht, um den Titel ganz sicher zu haben. Aber wie es eben so seine Art ist, fuhr López auf Sieg – und holte ihn sich. Mit dem neunten Saisonsieg machte er den Sack endgültig zu.

«Das ist einfach ein Traum. Zwei Weltmeisterschaften sind etwas, das ich nie erwartet hätte», konnte der alte und neue Champion sein Glück kaum fas-

sen. Beinahe jedem Einzelnen, der in irgendeiner Weise am Titelgewinn beteiligt war, dankte der sichtlich bewegte Argentinier im Anschluss an den zweiten Titelgewinn in Folge.

Honda bleibt zweite Kraft

Bei so einer Dominanz können die Konkurrenten nur staunen. Allen voran die aus dem eigenen Lager. Yvan Muller, der in Thailand zum Großangriff hätte ausholen müssen, um López überhaupt noch mal gefährlich werden zu können, hat nach jetzt 22 Rennen bereits 112 Punkte Rückstand – mehr als die mögliche Maximalpunkt-

zahl von zwei Rennwochenenden. Und der Franzose muss aufpassen, dass er nicht noch den Vizetitel an Freund und Landsmann Sébastien Loeb verliert. Während Muller nämlich zweimal nach Kollisionen in der Startphase vorzeitig die Segel streichen musste, fuhr Loeb zwei blitzsaubere Rennen, kam jeweils auf P2 und erbt nach einer Disqualifikation des vermeintlichen Siegers Tiago Monteiro noch seinen vierten Saisonsieg. Hätte die Rennleitung das Rennen nicht aufgrund von Dunkelheit abbrechen müssen, wäre Loeb wohl aber ohnehin noch vorbeigefahren.

Vorangegangen war Schützenhilfe von Monteiros Honda-Markenkollege Norbert Michelisz. Der Pole-Mann bekam eine Durchfahrtsstrafe (Bruch der Parc-fermé-Regeln nach Lauf 1), ließ Monteiro durch und hielt das Feld dahinter auf.

Loeb robbte sich immer näher heran, und Monteiro fühlte sich wie der Sieger – doch bei der Nachuntersuchung wurde eine zu niedrige Bodenfreiheit auf der linken Fahrzeugseite festgestellt: Wertungsausschluss.

Honda ist und bleibt, obwohl in Buriram nicht auf ideal für den Civic geeignetem Geläuf unterwegs, dennoch die zweite

Kraft hinter den Doppelwinklern aus Versailles. Als einziger Konkurrent der Dominatoren mussten die Hondas Zusatzgewichte mitschleppen (40 kg), während die Chevys und Ladas unbeschwert auftreten durften. Das Quali-Ergebnis fiel nur deshalb nicht besser aus, weil man im Q2 und damit auf die Top-Startplätze für Race 2 arbeitete.

Aufholjagden von «Huffy»

Dass Lada punktete, man hat man ausschließlich Rob Huff anzurechnen. Der wurde zwar wegen zu dünner Seitenscheiben im Qualifying jeweils ans Ende der Startaufstellung verfrachtet, kämpfte sich aber bis auf die Plätze 6 und 7 nach vorn. Nach Monteiros DQ wurde es sogar zweimal P6. Nick Catsburg – im Quali mit P7 bester Lada – und Nicolas Lapierre wurden Opfer von Tom Coronel, der beim Start zum ersten Rennen die beiden Vesta vehement abräumte und alle drei Fahrzeuge für den zweiten Lauf nicht mehr reparabel waren.

Ob speziell Catsburgs Auto für das Finale in Katar übrigens wieder zu reparieren ist, steht noch in den Sternen. ♦



Loeb (l.): Sieg von Monteiro (r.) geerbt



Stark vorgekämpft: Rob Huff im Lada auf P6/P7

Tin Sritrai

Privatfahrer Buriram

Starkes Debüt

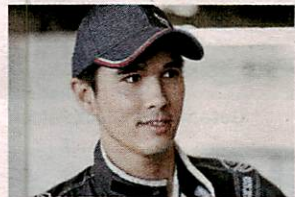
Es wird spannender

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Tabellenführer Norbert Michelisz (Honda) erlebte in Thailand ein Horror-Wochenende. Jetzt wird es im Titelkampf mit Mehdi Bannani noch mal ganz eng!

Vor dem Wochenende noch von einigen etwas belächelt, zeigte Gaststarter Tin Sritrai, dass man auch in Thailand mittlerweile weiß, wie man Gas gibt. Der Lokalmatador, der einem breiteren Publikum einzig von seinem Auftritt beim Race of Champions in Bangkok 2012 bekannt gewesen sein dürfte, bezeichnete das WTCC-Debüt im Campos-Chevy schon im Voraus als «große Chance» und gab zu Protokoll, dass er in Zukunft gerne Vollzeit-Fahrer in der WM werden würde.

Eine gute Visitenkarte lieferte der Neuling auf jeden Fall ab. Vor den anderen Chevy-Privatiers musste sich der Thailänder beim Speed nicht verstecken. Mit Intelligenz und etwas Glück entging er den Schrammützen, holte P10 und P9 (3 WM-Punkte) und sogar jeweils P4 bei den Privatfahrern. ♦ MBR



Drei WM-Zähler: Tin Sritrai

Einzig das Qualifying lief für den Ungarn perfekt: Platz 10 im Q2 bedeutete die Pole-Position für den zweiten Durchgang. Angesichts der erneut demonstrierten Citroën-Übermacht die Chance auf zumindest Schadensbegrenzung gegenüber Widersacher Mehdi Bannani. Während der Marokkaner sich trotz aller Kollisionen schadlos hielt und nach dem klaren Privatiers-Sieg in Durchgang eins nach Reversed Grid in Lauf zwei noch P2 holte, war Michelisz von einer Kollision im ersten Rennen doppelt getroffen.

Für den ersten Lauf war nach einer Ketten-Kollision, die auch Hugo Valente und Yvan Muller aus dem Rennen riss, vorzeitig Schluss. Er kam zwar noch bis an die Boxen, doch das Rennen war gelaufen. Weil man das Auto auch abseits der dafür vorgesehenen Reparaturzeit zwischen den Rennen reparierte, gab es in Lauf zwei eine Durch-



Wohl aus der Titelentscheidung raus, aber ersten Sieg nach der Sommerpause geholt: Chilton

fahrtsstrafe – trotz bis dato Führung vor Tiago Monteiro.

Zweimal Podium für D'Aste

Großer Gewinner wurde dadurch Tom Chilton, der lange sogar ums Podium kämpfte und sich später mit einer dreiköpfigen Kampfgruppe hinter ihm um Gesamtrang 5 balgte. Und just als diese – inklusive Bannani – einen Weg vorbei fand, wurde das Rennen

abgebrochen. Da wie üblich eine Runde vorher gewertet wurde, durfte Chilton endlich wieder einen Privatiers-Sieg bejubeln. Damit beendete er auch eine Pechsträhne seines Roal-Teams, die Teamkollege Tom Coronel im ersten Durchgang mit Auslösen eines Startcrashes noch nahtlos fortgesetzt hatte.

Einen richtig starken Auftritt legte auch Stefano D'Aste im

Münnich-Chevy hin. Mit dem nach wie vor auf Vorjahresstand befindlichen RML-Cruze holte er P2 und P3 der Privatfahrerwertung, womit er in der Tabelle Platz 5 wohl endgültig sicher haben dürfte.

Noch gar nichts sicher ist dort jedoch an der Spitze: Nach dem rabenschwarzen Michelisz-Wochenende trennen den Zengo-Piloten und Mehdi Bannani nämlich nur noch sieben Punkte, bevor es Ende November zum Finale in Katar geht. ♦



M. Bannani

TOURENWAGEN-WM/Resultate

Buriram/TH: 1. November 2015; 21. und 22. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 16/10 Runden à 4,554 km (= 72,864/45,540 km); Wetter/Strecke: sonnig/trocken

1. Lauf (18 Fahrer gestartet, 10 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		José María López (RA)	Citroën C-Ellysée	16	29:10,403	+60 kg
2.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Ellysée	16	+1,380	+60 kg
3.		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Ellysée	16	+6,376	+60 kg
4.	(P)	Mehdi Bannani (MA)	Citroën C-Ellysée	16	+7,202	+60 kg
5.		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	16	+14,500	+40 kg
6.		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	16	+15,177	0 kg
7.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	16	+18,493	+40 kg
8.	(P)	Stefano D'Aste (I)	Chevrolet Cruze	16	+21,004	0 kg
	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	16	+22,830	0 kg
	(P)	Tin Sritrai (TH)	Chevrolet Cruze	16	+27,419	0 kg
Nicht klassiert:						
	(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	11	Reifen	0 kg
	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	6	Kollision	0 kg
		Yvan Muller (F)	Citroën C-Ellysée	4	Kollision	+60 kg
		Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	1	Kollision	+40 kg
		Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	0	Kollision	0 kg
		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	0	Kollision	0 kg
		Jaap van Lagen (NL)	Lada Vesta	0	Kollision	0 kg
	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	0	Kollision	0 kg

(P) = Privatfahrer

* Kompensationsgewichte (Basisgewicht: 1100 kg)

2. Lauf (14 Fahrer gestartet, 12 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Ellysée	10	16:41,918	+60 kg
2.		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Ellysée	10	+5,722	+60 kg
3.		José María López (RA)	Citroën C-Ellysée	10	+10,534	+60 kg
4.	(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	10	+11,753	0 kg
5.		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	10	+12,014	+40 kg
6.		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	10	+12,609	0 kg
7.	(P)	Mehdi Bannani (MA)	Citroën C-Ellysée	10	+13,056	+60 kg
8.	(P)	Stefano D'Aste (I)	Chevrolet Cruze	10	+16,239	0 kg
9.	(P)	Tin Sritrai (TH)	Chevrolet Cruze	10	+17,643	0 kg
10.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	10	+18,163	0 kg
11.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	10	+21,684	0 kg
12.	(P)	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	10	+33,000	+40 kg
Nicht klassiert:						
		Yvan Muller (F)	Citroën C-Ellysée	0	Kollision	+60 kg
Disqualifiziert:						
		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	Bodenfreiheit	+40 kg	
Nicht gestartet:						
		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	-	Kollision R1	0 kg
	(P)	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	-	Kollision R1	0 kg
	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	-	Kollision R1	0 kg
		Jaap van Lagen (NL)	Lada Vesta	-	Kollision R1	0 kg

WM-Stand Fahrer

1.	López	441
2.	Loeb	329
3.	Muller	324
4.	Ma	213
5.	Tarquini	191
6.	Michelisz	172
7.	Monteiro	171
8.	Huff	103
9.	Chilton	96
10.	Valente	95
11.	Bannani	95
12.	Coronel	39
13.	Catsburg	38
14.	D'Aste	28
15.	Van Lagen	16
16.	Lapierre	6

WM-Stand Privatfahrer

1.	Michelisz	152
2.	Bannani	145
3.	Chilton	117
4.	Valente	103
5.	D'Aste	85
6.	Coronel	69

WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	974
2.	Honda	664
3.	Lada	337

WM-Stand Privatteams

1.	Roal Motorsport	175
2.	Campos Racing	163
3.	Zengo Motorsport	145
4.	Sébastien Loeb Racing	132
5.	All-Inkl.com Münnich Motorsport	87

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 149,9 km/h, 2. Lauf 163,6 km/h

Schnellste Runden: 1. Lauf Loeb in 1:39,577 min (= 164,6 km/h), 2. Lauf Tarquini in 1:39,275 min (= 165,1 km/h)

Nächstes Rennen: 27. November, Doha-Losail (Q)

Internet: www.fiawtcc.com

NACHRICHTEN

Nissan-Doppelsieg,
Podium für Müller

Super GT Es war ein Rennen der Extraklasse, das sich die beiden Nissans von João-Paulo de Oliveira/Hironobu Yasuda sowie Ronnie Quintarelli/Tsugio Matsuda beim vorletzten Saisonlauf in Autopolis lieferten. Am Ende gewannen die Letztgenannten nur ganz knapp. Auch im Titeltkampf wird es vor dem Finale in Motegi zwischen diesen beiden Teams richtig eng: Quintarelli/Matsuda führen mit zwei Punkten vor den Markenkollegen. In der GT300-Klasse gab es ebenfalls einen Doppelerfolg für Nissan: Kazuki Hoshino/Mitsunori Takaboshi siegten vor Andre Couto/Katsumasa Chiyo - Couto ist damit schon vor dem Finale neuer GT300-Meister. Auch für Jörg Müller und Seiji Ara lief es wieder gut: Mit P3 und dem dritten Podiumsplatz der Saison können sie sogar noch Gesamtvierte werden.

Barcelona: Sieg und
Titel für McLaren

TCR GT Open Beim Finale in Barcelona jubelte vor allem ein McLaren-Team. Den ersten Lauf gewannen Andrew Watson und Tourenwagen-Ass Fernando Monje, während die Teamkollegen von Teo Martin Motorsport, Álvaro Parente und Miguel Ramos, mit P3 vorzeitig ihren Titel sicherten. Auch das Ferrari-Team AF Corse jubelte jedoch beim Finale: über den Sieg von Ezequiel Pérez-Compagnon und Raffaele Giannaria im letzten Rennen des Jahres - und über den Titel in der Amateurlaufwertung des deutschen Piloten Claudio Sdanewitsch (P1 und P2 in der Klasse).

Rosell wieder
Euro-Champion

Seat Leon Eurocup Im Rahmen der GT Open fand auch im internationalen Markenpokal das Finale in Barcelona statt. Dem Spanier Pol Rosell gelang beim Heimspiel mit einem Sieg und Platz 5 die erfolgreiche Titelverteidigung. Im zweiten Lauf siegte die letztjährige Scirocco-R-Cup-Pilotin Lucile Cypriano (F), die auch die Damen-Gesamtwertung gewann. Zweite hier wurde die Schweizerin Andrina Gugger, die beim Finale jedoch aus persönlichen und finanziellen Gründen nicht am Start sein konnte. ♦ MBR

VLN 10. Lauf

Meisterliche Brüder

Von MARTIN BERRANG

Das VLN-Finale endete nach einem vorzeitigen Nebelabbruch mit einem Überraschungssieg von Manuel Metzger, Philipp Eng und «Gerwin» in einem Porsche 911 GT3 Cup von Black Falcon, während sich Dirk und Tim Groneck ihren zweiten Titel nach 2013 sicherten.

So spät im Jahr war der letzte Lauf selten gewesen, dementsprechend zäh kämpfte man vor allem im Bereich der GP-Strecke mit dem mehr oder weniger starken Nebel. Mit 2,5 Stunden Verspätung konnte das Zeittraining erst aufgenommen werden, wo am Ende Jesse Krohn im Walkenhorst BMW Z4 mit 8:01,303 die Pole heraus gefahren hatte. Die Zeit muss aber relativiert werden, da der Finne im Bereich Schwedenkreuz zu schnell war und seine Strafe im Rennen nachholen musste, obgleich er dennoch aus der Pole starten konnte.

Black Falcon Konstanz-Sieger

In dem auf drei Stunden verkürzten Rennen übernahm zunächst Renger van der Zande im Mercedes SLS von Car Collection die Führung. Eine Runde später zog Krohn am SLS vorbei. Lange währte seine Führung jedoch nicht, denn am Ende seiner Führungsrunde wurde er in die Boxen zitiert, um seine Strafe vom Zeittraining abzusetzen. Nach einer Berührung des Leaders van der Zande mit dem Glickenhaus SCG 003c von Thomas Mutsch ging Dennis Busch im alten Audi R8 LMS ultra an den beiden vorbei und setzte sich in Folge auch leicht ab.

Bedingt durch unterschiedliche Boxenstrategien lag zeitweise sogar der Manthey-Porsche 911 GT3 R von Otto Klohs und Sven Müller ganz vorne. Nach den ganzen Stopps war allerdings wieder der Busch-Audi in Front. Unauffällig, aber mit enormer Konstanz hatten sich die späteren Sieger im Black Falcon-Porsche auf die zweite Position gekämpft. In Runde 16 absolvierte der führende Audi von Dennis Busch, seinem Zwillingsbruder Marc sowie Marc Basseng den letzten Tankstopp. Bereits zwei Runden später wurde vorzeitig abgebrochen. Gewertet wurde der Stand nach Runde 17 - da waren Metzger, Eng und «Gerwin» in Front und bescherten Black Fal-

con somit den dritten Saison-sieg. Während Metzger seinen zweiten Gesamtsieg feiern konnte, waren es für seine Partner jeweils die ersten Triumphe. Es folgten Jeroen Bleekemolen, Franck Mailleux und Manuel Lauck im Glickenhaus. Das Podium vervollständigten Marc Gindorf, Frank Kräling und Christopher Brück im Porsche 911 GT Cup America von Frikadelli Racing.

Gronecks souveräne Meister

Entgegen der Prognose des Chronisten bei der Vorschau zum großen Meisterschafts-Showdown hatte es zumindest in der SP3-Klasse doch noch einen richtigen Schub an Teilnehmern gegeben. Dort hatte sich die Starterzahl nämlich von acht beim letzten Lauf auf nun 18 erhöht. Dem standen 13 Starter (beim letzten Mal in der Klasse V4 gegenüber. Somit hatten die Groneck-Brüder eindeutig die bessere Ausgangsposition im Vergleich zu ihrem Kontrahenten Stefan van Campenhoudt.

Die Niedersachsen machten das Beste daraus und führten mit ihrem Renault Clio die Klasse klar an. Ganz anders als ihr belgischer Titelgegner, der mit seinem BMW 325i vom Team Schirmer am Ende nur Zweiter in der V4 war. Der vorzeitige Abbruch erfolgte nach einer Fahrzeit von über 160 Minuten. Somit wurden volle Punkte vergeben. Die Gronecks strichen für ihren achten Klassensieg 9,72 Punkte ein, während van Campenhoudt mit 8,85 zufrieden sein musste. Bei diesem Ergebnis hätten den neuen Zweifachmeistern sogar nun fünf Starter in der Klasse für den Titelgewinn ausgereicht. Anders hätte die Situation bei einem Abbruch mit einer kürzeren Fahrzeit und somit halben Punkten ausgesehen.

Für den Schirmer-Piloten blieb als kleines Trostpflaster aber zumindest der Gewinn der VLN Produktionswagen Trophäe. Völlig ohne Sieg, dafür aber als eifrige Punktesammler, holten sich Daniel Bohr, Juha Hannonen und Jari Nuoramo den Sieg im Opel Astra OPC Cup. Doppelte Freude gab es bei TKS Motorsport, denn die beiden Youngster Michele di Martino und Moritz Oberheim sicherten sich nicht nur die Meisterschaft im BMW M325i Cup, sondern auch die Meisterschaft in der VLN Junior Trophäe. ♦



Zum zweiten Mal VLN-Meister: Tim (l.) und Dirk Groneck



Der SP3-Clio der Meister



Gesamtsieg: Black Falcon



Platz 2: Glickenhaus SCG 003c



Cup5-Meister: TK5

VLN / Resultate

40. DMV Münsterlandpokal/D (24,369 km): 31.10.2015, 10. Lauf VLN-Langstreckenmeisterschaft; 17 Runden (= 414,273 km); 145 Teams gestartet, 124 gewertet; Wetter/Strecke: bewölkt, neblig/trocken.
1. «Gerwin»/Metzger/Eng (Porsche 911 GT3 Cup) in 2:26:19,237 h (= 169,799 km/h); **2.** Lauck/Mailleux/Bleekemolen (SCG 003c) -1:55,852; **3.** Kräling/Brück (Porsche 911 GT America) +2:01,333; **4.** M. Busch/D. Busch/Basseng (Audi R8 LMS ultra) +2:21,051; **5.** Weiss/Kainz/Jacobs/Krumbach (Porsche 911 GT3 RSR) +2:29,688; **6.** Krohn/Bouvang (BMW Z4 GT3) +2:37,265; **7.** Heyer/van der Zande/Dontje (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +3:07,806
Klassensieger CUP1: Luostarinen/H.-O. Fritzsche/J. Fritzsche (Opel Astra OPC); **CUP2:** Huber/Renauer/Scheerbarth (Porsche 911 GT3 Cup); **CUP4:** Hoffmeister/Wrabetz (Toyota GT86); **CUP5:** Klasse ausgesetzt! - Wüsthoff/Vervisch/Leuchter (BMW M235i Cup); **H2:** Beckmann/Hass/Strycek (Opel Manta); **H3:** Kroth/Quante/Dose/Welsch (BMW M3); **H4:** Bleul/Knechtges/Nell (Porsche 911 GT3 Cup); **SP10:** Bermes/Weber/Still (Aston Martin Vantage V8); **SP2T:** Zensen/«Stark»/Dercks (Mini JCW); **SP3:** T. Groneck/D. Groneck (Renault Clio Cup); **SP3T:** Schjaerin/Gulbrandsen/Ostvold (Audi TTRS 2.0); **SP6:** Carlsson/Koch/Christodoulou (Porsche Cayman); **SP7:** «Gerwin»/Metzger/Eng (Porsche 911 GT3 Cup); **SP8:** Smith/Devigus/Richardson (Ferrari 458 Challenge); **SP8T:** Adorf/Cassidy/Weidinger (BMW M235i); **SP9:** M. Busch/D. Busch/Basseng (Audi R8 LMS); **SP Pro:** Weiss/Krumbach/Kainz (Porsche 911 GT3 RSR); **SP X:** Lauck/Mailleux/Bleekemolen (SCG 003c); **V2:** Simoncini/Borella (BMW 318Ti); **V4:** Brink/Rink/Zils (BMW M3); **V5:** van der Linde/Krebs/Palluth (Porsche Cayman); **V6:** Klasse ausgesetzt! - Karch/Jacoma (Porsche Cayman S); **V7:** Paatz/Kluge (VW Scirocco GT-RS)
Schnellste Runde: D. Farnbacher/M. Farnbacher in 8:07,012 min (= 180,055 km/h)
Endstand nach 10 Rennen (inkl. Streicher): 1. Groneck/Groneck 75,40 Punkte; 3. Van Campenhoudt 74,60; 4. Hoffmeister/Wrabetz 73,88; 6. Schall 69,23; 7. Menzel 67,09; 8. Schmid 66,55; 9. Derschheid/Flehmer 53,25
 Internet: www.vln.de

NACHRICHTEN

Sechs R5 beim Saisonfinale

ÖRM 54 Teams haben sich zum österreichischen Saisonfinale (6./7.11.) im Waldviertel angesagt. Allen voran kämpften sechs R5, darunter Rekordmeister Raimund Baumschlager (Skoda Fabia R5), der Vorjahres-Zweite József Trencsényi und Rashid Al-Ketbi (beide Ford Fiesta R5) um den Gesamtsieg. Da 2WD-Champion Michael Böhm erstmals vom Suzuki Swift 1600 auf einen Allradangetriebenen Ford Fiesta S2000 umsteigt, bilden die deutschen Opel-Werkspiloten Marijan Griebel und Julius Tannert (beide Adam R2) die Spitze bei den Fronttrieblern.

Litermont zieht sich aus Topliga zurück

DRM Nach der Wikinger-Rallye wirft ein weiterer bekannter Veranstalter in Deutschland das Handtuch. Da die Rallye im Laufe der Jahre immer Kosten- und Personal-intensiver geworden sei, haben die Macher nun beschlossen, nach 26 Jahren einen Schlussstrich unter die Rallye Litermont zu ziehen. Damit verabschieden sie sich aus der DRM und aus dem ADAC Rallye Masters. ♦ RK

Rallye-EM Schweiz

Zwei Reifen zu viel

Von JÜRIG KAUFMANN

Weil sein Team 20 statt wie erlaubt 18 Reifen verwendete, wurde der vermeintliche Sieger Craig Breen nachträglich mit zwei Strafminuten belegt. Nutznießer war der Weißrusse Lukyanuk, der bei seiner ersten «Valais» eine starke Leistung zeigte.

Auch 2015 war Craig Breen mit dem Peugeot 208 T16 bei der Rallye du Valais am schnellsten unterwegs. Kostete ihn im Vorjahr ein Reifenschaden den Sieg, war es diesmal eine Nachlässigkeit des Sainteloc-Teams.

Alexey Lukyanuk drehte mit seinem privaten Ford Fiesta R5 immer stärker auf und verwies am dritten Tag Lokalmatador Olivier Burri im RRC-Citroën auf Platz 3, gegen Breen war er allerdings zunächst machtlos. Den Sieg erbt er nachträglich.

Einen tollen Einstand gab Emil Bergkvist, der als Belohnung für seinen Junior-ERC-Titel hier trotz Opel-Vertrag einen R5-Peugeot steuern durfte. Damit war das schwedische Supertalent trotz anspruchsvollem Gelände auf Anhieb schnell unterwegs. Er leistete sich nicht den geringsten Fehler und belegte Rang 4 vor dem Einheimischen Florian Gonon auf jenem Peugeot 207 S2000, welcher Greg Hotz vorzeitig zum achten SRM-Titel verholfen hat, während der 18-jährige Russe Gryazin das Potenzial des neuen Skoda Fabia R5 noch etwas weniger auszuschöpfen vermochte.

François Delecour bewegte den R-GT-Porsche trotz nur zwei Antriebsrädern und Restrictor (kaum mehr als 340 PS) ausgesprochen effizient. Der Franzose hielt sich in den Top 5, bis er wegen eines lecken Wasserkühlers aufgeben musste. ♦



Erbt den Sieg von Craig Breen: Alexey Lukyanuk im Ford Fiesta R5

RALLYE-EUROPAMEISTERSCHAFT / Resultate

Rallye International du Valais (CH), 10. EM-Lauf und 6. SRM-Lauf; 618,48 km Gesamtkilometer mit 17 WPs über 233,63 km. 79 Teams am Start, 45 gewertet. Wetter/Piste: schön/feucht
 1. Lukyanuk/Arnautov (BLR/Ford Fiesta R5) in 2:32:53,0 h; 2. Breen/Martin (IRL/GB/Peugeot 208 T16) +1:20,6; 3. Burri/Klinger (CH/F/Citroën DS3 RRC) +1:40,2; 4. Bergkvist/Sjöberg (S/Peugeot 208 T16) +2:34,7; 5. Gonon/Guex (CH/Peugeot 207 S2000) +2:47,3; 6. Gryazin/Fedorow (RUS/Skoda Fabia R5) +4:34,3; 7. Perroud/Beuret (CH/F/Ford Fiesta R5) +6:41,6; 8. Carron/Revaz (CH/Ford Fiesta R5) +8:56,3; 9. Della Casa/Pozzi (CH/I/Citroën DS3 R5) +10:39,4; 10. Botka/Mihalik (HU/Mitsubishi Lancer Evo IX) +10:42,2

Leader: WP1-17 Breen

WP-Bestezeiten: Breen 9; Lukyanuk 6; Gonon 1

EM-Endstand nach 10 Läufen: 1. Kajetanowicz 230 Punkte; 2. Breen 185; 3. Lukyanuk 157;

4. Conansani 79; 5. Tarabus 75; 6. Magalhães 68; 7. Butvilas 45; 8. Plangi 43; 9. Kopecky 36

SRM-Endstand nach 6 Läufen: 1. Hotz 151; 2. Perroud 127; 3. Carron 114; 4. Coppens 91;

5. Althaus 82; 6. Toedtli 75,5

Internet: www.fiaerc.com



Bester Schweizer: Olivier Burri



P4 beim R5-Debüt: Bergkvist

World Rally Cars 2017

Supersexy und supersicher

Von REINER KUHN

Vorfreude auf das ab 2017 gültige Technische Reglement für World Rally Cars: Auch, weil trotz nochmals erhöhter Sicherheit die nächste WRC-Generation an die spektakulären Gruppe-B-Boliden erinnert.

Zurück in die Zukunft. Stärker, breiter, leichter – in nur 14 Monaten soll es in der Rallye-WM nicht nur mehr auf die Ohren, sondern vor allem auf die Augen geben. «Motorsport ist eine Mixtur aus Technologie und Show. Ich bin mir aber nicht so sicher, ob in 20 Jahren jemand ins Museum geht, um sich die jetzigen WRCs anzusehen. Dabei sollten die Leute von den Topautos träumen, so wie das bei der Gruppe B der Fall war», skizziert FIA-Präsident Jean Todt das ab 2017 gültige Technische Reglement. Und er scheint Recht zu haben. Stellvertretend für die Hersteller

sagt M-Sport-Boss Malcolm Wilson: «Das künftige Reglement ist genau der richtige Weg. Das Basismodell ist klar zu erkennen, dennoch werden die Autos supersexy.»

Fest steht: Die Konstrukteure erhalten mehr Freiheiten. Der Luftmengenbegrenzer der direkt einspritzenden 1,6-l-Turbomotoren wird von 33 auf 36 Mil-

limeter vergrößert. Bei einem Ladedruck von maximal 2,5 bar sollen die aktuell knapp 320 PS leistenden Triebwerke um gut 60 PS zulegen. Das maximale Drehmoment bleibt dagegen weitgehend unverändert. Ein länderinterner Vergleich aus Frankreich zeigt die Richtung: Das 1,7 Liter große Triebwerk des weltmeisterlichen Gruppe-

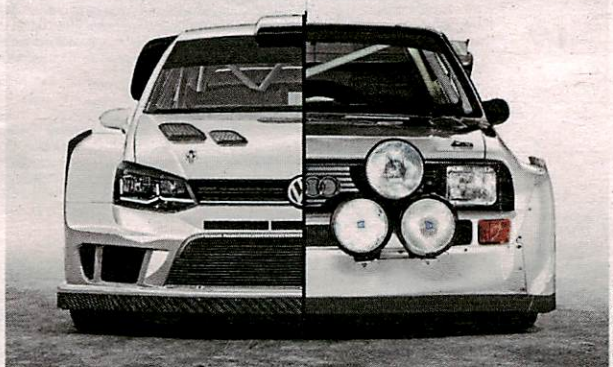
B-Peugeot 205 Turbo 16 aus dem Jahr 1984 ging mit 360 PS bei 8000/min und mit 450 Nm bei 5000/min an den Start. Schon der aktuelle 1,6-l-Motor des DS 3 WRC soll rund 320 PS (bei 6250/min) und ebenfalls 450 Nm (bei 5000/min) liefern.

Breiter als Audis Flügelmonster

Neben mehr Leistung werden die Autos um 25 auf 1175 Kilo abgespeckt. Und für eine noch bessere Traktion wieder mit einem elektronisch geregelten Mitteldifferenzial daherkommen. Um sich künftig auch optisch deutlicher von den anderen Rallye-Kategorien abzusetzen, legen die WRCs ab 2017 in der Breite um insgesamt 55 Millimeter, ergo 275 mm je Seite auf 1875 Millimeter (aktuell 1820 mm) zu und weisen vorn wie hinten größere Überhänge auf. Die Mindestlänge wurde mit 3,9 Metern definiert. Auch hier ein direkter Vergleich, diesmal aus deutschen Landen: Das berühmte Flügelmonster Audi

Quattro E2 von 1985 war zwar mit 4240 mm knapp 25 Zentimeter länger als der aktuelle VW Polo R WRC. Das wohl bekannteste Gruppe-B-Gerät kam mit 1860 mm Breite aber 1,5 Zentimeter schmaler daher als die nächste Polo-Generation! Zusätzliche Öffnungen an den Kotflügeln, mehr Freiheiten bei der Gestaltung der vorderen und hinteren Schürzen und ein größerer Heckflügel werden den spektakulären Auftritt unterstreichen.

Wichtig ist auch, dass die künftigen WRCs zwar ebenso spektakulär, aber ungleich sicherer daherkommen sollen als die legendären Gruppe-B-Monster. Unter anderem wird im Türblatt noch mehr Raum für Aufprall-absorbierende Materialien Pflicht. Todt stellt klar: «Die Sicherheit ist essenziell.» Wohl wissend, wie gefährlich die irren Boliden der Gruppe B waren. Gut so. In diesem Punkt geht es nicht zurück in die Zukunft, sondern voran. ♦



Im direkten Vergleich: 2017er-WRC (links) gegen Audi Quattro E2

MOTORSPORT
aktuell

ZEITVORTEIL

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**
plus Sport-Chronograph **GRATIS** dazu!



GRATIS
für Sie zur Wahl

PROS Sport-Chronographen

Diese beiden Chronographen sind wahre Multitalente: Analog- und Digitalanzeige, Stopp- und Alarmfunktion, Datums- und Wochentagsanzeige sowie Zifferblatt-Beleuchtung. Mit flexiblen Kunststoff-Armband, Edelstahlboden und Markenbatterie. Gehäusedurchmesser: ca. 45 mm. Wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310. Modelle zur Wahl: „HI-POWER“ (1.) und „DUAL-TIME“ (2.)

14%
PREISVORTEIL

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Reg.-Nr. HRB 150022, Geschäftsführer: Dr. Volker Briel, Norbert Lehmann, Vertriebs- und Marketing-Beauftragter: Dr. Michael Hüter, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, als weiterer Unternehmer: AG Hamburg, HRB 65752

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
■ Exklusives Gratis-Extra dazu ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach einem halben Jahr können Sie das Abo jederzeit kündigen

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1277705
Ich erhalte **Motorsport aktuell** im Halbjahresabo (25 Ausgaben) für zzt. nur 43,- € (D, A) (CH: 74.90 SFr.) inkl. MwSt. und Versand. Mein Geschenk, den Chronographen meiner Wahl, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug wird vorab 1 GRATIS-Ausgabe geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE7ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

1. PROS Sport-Chrono HI-POWER

2. PROS Sport-Chrono DUAL-TIME

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

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

MotoGP

KTM: Grandioser erster Test

Von IMRE PAULOVITS

Zunächst war nur von einem ersten Roll-out die Rede. Doch es wurde ein Drei-Tages-Test auf dem Red Bull Ring. Und der Test bescheinigte dem MotoGP-Projekt von KTM bereits eine sehr hohe Reife.

KTM-Rennleiter Pit Beirer war am Samstagabend zwar völlig am Ende seiner Kräfte, doch sein Gesicht strahlte und mit ihm seine ganze Rennabteilung. Mehr als 500 Kilometer hatte Alex Hofmann in drei Tagen mit dem neuen MotoGP-Prototypen auf dem Red Bull Ring abgepult. Mit einem Motor und ohne die geringsten Probleme.

«Wir hatten uns entschieden, nicht nach Spanien zu gehen, sondern in Spielberg zu fahren, denn wir wussten ja nicht, wie lange wir überhaupt zum Fahren kommen», verrät Beirer. «Das war natürlich ein ziemliches Wetter-Risiko, aber wie mir scheint, steht unser Projekt überhaupt unter einem guten Stern.» Es gab drei schöne, sonnige Tage, die Temperaturen lagen teilweise um die 20 Grad.

Viel mehr als erwartet

Nachdem am Donnerstag die ersten Runden ohne Probleme abgepult waren, ging das Roll-out schnell in einen Test über. «Der Motor lief gleich sauber und hörte sich gut an, da haben wir einfach weitergemacht. Es gab dann auch weiter keine Probleme und Alex hat bestätigt, dass sich das ganze Bike bereits anfühlt wie ein richtiges Rennmotorrad. Wir hatten uns auf viel Wartezeit fürs Umbauen und auf wenig Runden eingestellt – das wurde gleich übertrifft», freute sich Beirer. «Wir haben auch unseren eigenen Plan revidieren müssen, denn das Material hat sich besser bewährt, als wir zunächst erwartet haben.»

«Wir konnten dann richtig mit dem Testen loslegen», blickt Beirer zurück. «Wir haben schon angefangen, an der Gabel und am Setting rumzuspielen. Aber man merkt gleich, wie komplex so ein MotoGP-Motorrad ist. Wir haben noch um die 100 Parameter in der Elektronik, an denen noch verstellbar ist. So ist es erst einmal nur darum gegangen, dass das Motorrad sauber läuft und das Mapping vom Prüfstand auch auf der Strecke funktioniert. Das hat sich auch sehr gut bewährt und wir konnten bereits an der Gasannahme rumspielen. Eigentlich wollten wir für den dritten Tag den Motor wechseln. Aber nachdem sich im Öl wenig Ab-



Alex Hofmann auf der KTM RC16: Statt eines Roll-outs drei volle Testtage und 500 Testkilometer

rieb fand, haben wir uns entschieden, ihn drinzulassen, denn so lässt sich noch mehr aus ihm herauslesen.»

Es sieht gut aus

Das Bike kann sich auch wirklich sehen lassen. Schon auf den ersten Blick lässt sich erkennen, dass das gesamte Motorrad, wenn es sich auch durch sein Stahl-Gitterrohr-Fahrwerk und die WP-Federerentelemente grundsätzlich von der Konkurrenz unterscheidet, von der Verarbeitung und dem Aufbau ganz auf dem Niveau der etablierten Konkurrenz befindet. Die Dimensionen und die Formen erinnern auch stark an die Honda, die ebenfalls einen V4-Motor hat. Auffällig sind die ganz abgedeckten Seiten der Verkleidung mit kleinen, kiemenförmigen Ausström-Öffnungen. Dafür füllt der Kühler vorn die Verkleidung komplett aus. Wenn das so beibehalten werden kann, hat das österreichische Bike eine sehr gute innere Aerodynamik, was sich auch im Topspeed bemerkbar machen wird.

Beirer betont auch die Zusammenarbeit mit den Partnern und Zulieferern. WP haben mit der Erfahrung, die sie in der Moto2 gesammelt haben, für die MotoGP-KTM eine ganz neue Gabel konstruiert. «Die haben das Gewicht und die Geschwindigkeit in die Bauart einfließen lassen. Und die Moto2-Gabel, mit der Johann Zarco in diesem Jahr Weltmeister wurde, war bereits eine gute Benchmark. Aber was wir hier haben, ist klar eine MotoGP-Gabel und keine umgebaute Moto2-Gabel. In der Zeit, in

der wir unser Motorrad konstruiert haben, hat auch WP eine MotoGP-Gabel entwickelt.»

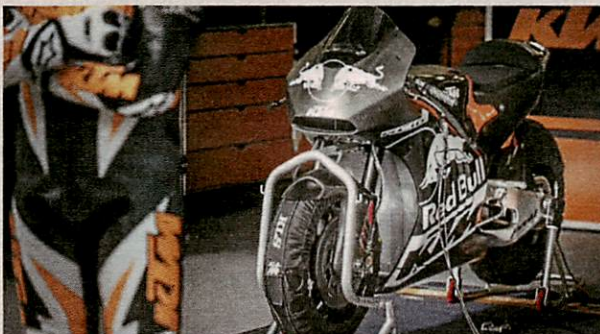
Besonders stolz ist Beirer auch auf die Zusammenarbeit mit Michelin. «Die haben uns einen richtig tollen Service bei diesem ersten Test geliefert. Wir haben von ihnen ihre bestmöglichen Slicks für Spielberg und diese Temperaturen bekommen. Man sah, dass sie uns als Newcomer sehr ernst nehmen, was nicht selbstverständlich ist.» Auch der Lieferant der Einheits-Hardware,

Magneti Marelli, war beim KTM-Roll-out dabei. Aber selbst die Vorstände von WP und Pankl, die Teile des Motors liefern, waren vor Ort sowie Motoren-Konstrukteur Kurt Trieb.

Nachdem alles so Schlag auf Schlag ging, entschied man sich, für den zweiten Tag die gesamte Rennsportabteilung und die KTM-Cheftage an die Strecke zu holen. So wurde der Test ein richtiges Freudenfest der Österreicher. «Es war für uns alle ein sehr emotionaler Tag», strahlt Beirer,



Starthilfe: Hier beginnt ein neues Kapitel in der Geschichte von KTM



Die RC16 wirkte schon beim ersten Fahrversuch zu Ende gedacht

wenn er zurückdenkt. «Dieses Projekt ist ein riesiger Schritt für KTM. Dass er nun sichtbar, fühlbar und hörbar da ist und läuft, macht uns alle sehr stolz.»

Weiterer Testfahrer

Einen Tag vor dem Test wurde letzte Woche Mika Kallio als Testfahrer unter Vertrag genommen. Der Finne, der aus seiner 125er- und 250er-Zeit noch viele gute Erinnerungen hat, und der wegen seiner sehr feinfühligsten Aussagen bei den Österreichern ebenfalls in bester Erinnerung geblieben ist, wird nicht mehr in der Moto2 fahren, sondern sich ganz auf das MotoGP-Projekt von KTM konzentrieren. Er soll aber erst im nächsten Jahr mit dem Testen beginnen. «Derzeit will ich noch, dass nur der Alex testet», stellt Beirer klar. «Mit ihm macht es sehr viel Spaß zusammenzuarbeiten. Er macht seine Sache sehr gut und liefert unseren Technikern sehr genaue Aussagen. Er bleibt auf alle Fälle ein Teil unseres MotoGP-Projekts. Mika hat seinen Vertrag ab Januar.»

Im nächsten Jahr soll noch ein zusätzlicher Fahrer dazukommen. «Aber erst einmal werden wir für unsere beiden Fahrer genügend Arbeit haben. Es soll schon noch ein richtig Schneller dazukommen, aber sicherlich nicht die nächsten sechs oder sieben Monate», plant Beirer.

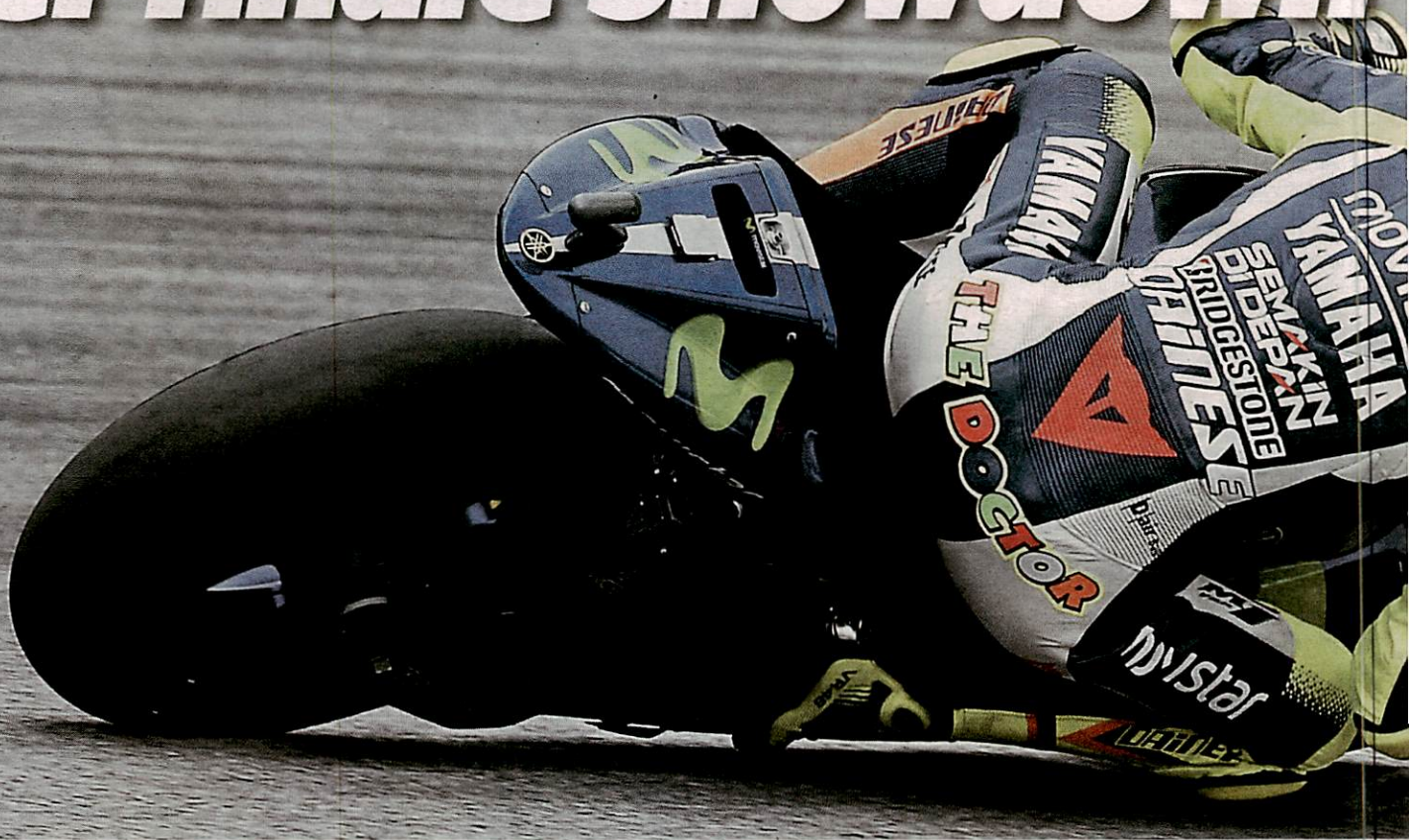
Im November soll nun ein zweiter Test in Spanien folgen. «Wir wollen es so einrichten, dass wir uns danach im Dezember und im Januar im Werk ruhig auf die Weiterentwicklung konzentrieren können. Dann werden wir im nächsten Frühjahr mit Alex Hofmann und Mika Kallio weiter testen. Dann aber einmal monatlich», verrät Beirer.

Moto3 gleich mit

Während Alex Hofmann mit der MotoGP-Maschine seine Runden drehte, machte Lukas Trautmann Dauertests mit dem Moto3-Motor für das nächste Jahr. «Auch da haben wir das Paket für das nächste Motorrad schon geschürt», verkündet Beirer. «Auf Wunsch der Techniker und Aki Ajo werden wir mit dem Chassis, das wir für die letzte Saisonhälfte gebracht haben, weitermachen. Wir werden drei komplett aufgebaute Motorräder mit den neuen Motoren zu den Tests nach dem WM-Finale bringen. Damit kann dann jedes Team testen, und wir haben Zeit, im Winter auf die Wünsche zu reagieren.» ♦

MotoGP

Der finale Showdown



NACHGEHAKT BEI Valentino Rossi

(36/1) Der WM-Leader über seine Titel-Chancen, und warum er mit den Strafpunkten nicht einverstanden ist.



Von IMRE PAULOVITS

? Du hast gegen deine Strafpunkte Einspruch beim Court of Arbitration for Sport (CAS) eingelegt. Ich bin mit der Entscheidung der Rennleitung nicht einverstanden. Ich wollte Márquez nicht zu Fall bringen, sondern ihn nur verlangsamen, weil er mich behindert hat. Ich sage nicht, dass ich die Kurve normal genommen habe. Ich habe langsamer gemacht und wollte ihm die Linie versperren. Es war das Einzige, was ich machen konnte, denn er hat mich in jeder Bremszone ausgebremst und mich dann in den Kurven aufgehalten. Wir haben uns die Hubschrauber-Aufnahmen in der Rennleitung Bild für Bild angesehen, dort ist klar zu sehen, dass ich ihn nicht getreten habe. Er ist mit dem Lenker an mein Bein gekommen und dadurch gestürzt. Ich denke, die Strafe

ist zu hart, und diese drei Punkte können auch die Weltmeisterschaft entscheiden. Ich habe schon in Misano einen Strafpunkt bekommen, weil ich Jorge in seiner Quali-Runde aufgehalten habe. Dabei war das keine Absicht. Ich habe in all den Jahren, seit es Punkte gibt, nie welche bekommen, ich verhalte mich auf der Piste fair.

? Wie siehst du jetzt deine WM-Chancen? Wenn ich von ganz hinten starten muss, wird es sehr schwierig.

? Bereust du es, dass du das Thema in Sepang entfacht hast? Dass ich es aufgebracht habe, nicht. Aber ich habe Marc verärgert, und er hat auf die schlechtestmögliche Art reagiert. Aber ich denke, wenn ich nichts gesagt hätte, hätte er mehr oder weniger das Gleiche getan.

Von IMRE PAULOVITS

Am kommenden Wochenende in Valencia können zwei Fahrer MotoGP-Weltmeister werden: Valentino Rossi oder Jorge Lorenzo. Doch wer es auch wird, sein Titel wird noch lange für Gesprächsstoff sorgen.

Eigentlich ist die Sache ganz einfach: Valentino Rossi geht mit einem Sieben-Punkte-Vorsprung ins WM-Finale nach Valencia. Gewinnt Jorge Lorenzo, muss er Zweiter werden, um seinen zehnten WM-Titel zu sichern. Wird er Dritter, hat Lorenzo seinen fünften WM-Titel sicher. Wird Lorenzo Zweiter, muss Rossi Dritter werden. Wird er Vierter, herrscht Punktegleichstand, aber Lorenzo hat mehr Siege. Wird Lorenzo Dritter, muss Rossi Sechster werden, beim vierten Platz von Lorenzo Neunter, beim fünften 11., beim sechsten 12., beim siebten 13., beim achten 14., beim neunten 15. Kommt Lorenzo schlechter als der Neunte an, ist Rossi automatisch Weltmeister. So weit die mathematische Theorie.

In der Praxis ist alles viel brisanter. Durch die Vorfälle in Sepang, wo Valentino Rossi zunächst Marc Márquez beschuldigt hatte, dass dieser ihn in Aus-

tralien bewusst aufgehalten habe, um seinen Landsmann Jorge Lorenzo beim WM-Kampf zu helfen, und dem anschließenden Rennen, bei dem Márquez eben dies auch ganz offensichtlich getan hat, bis er bei einer Kollision gestürzt ist, liegen die Nerven völlig blank, und die Emotionen haben ein Niveau erreicht, das kaum noch unter Kontrolle zu bekommen ist.

Strafe rückgängig?

Valentino Rossi war nach der Entscheidung der Rennleitung, ihm drei Strafpunkte zu geben, was ihn zusammen mit dem Strafpunkt von Misano bei diesem alles entscheidenden Finalrennen in die letzte Startreihe verbannt, so enttäuscht, dass er schon mehr oder weniger offen über seinen Rücktritt sprach, zumindest vom Fernbleiben vom WM-Finale. Letzteres hat er schon am Sonntagabend wieder revidiert, und nachdem das Yamaha-Werksteam in Sepang bei den FIM-Stewards erfolglos einen Einspruch gegen die Entscheidung der Rennleitung eingelegt hatte, hat Rossi die Sache nun selbst in die Hand genommen. Er hat einen Einspruch beim Internationalen Sportgerichtshof, beim Court of Arbitration for Sport (CAS), einge-

legt. Seine Begründung ist dieselbe, die Yamaha hatte: Er wurde von Marc Márquez bewusst behindert, und seine Reaktion sei so provoziert worden.

Rossi geht aber noch einen Schritt weiter: Er sagt, dass ihm zur Wahrung seiner WM-Chancen keine andere Wahl blieb, als zu versuchen, Márquez zu verlangsamen, um dessen unsportliches Verhalten zu beenden. Er hätte die völlig legitime und die am wenigsten gefährliche Variante gewählt, indem er die Innenspur gewählt und Márquez die Linie gekreuzt hatte, der dann langsamer fuhr, um seinen Gegner so in eine Situation zu bringen, aus der er schlechter herausbeschleunigen konnte. Dass Márquez dabei stürzte, sei weder geplant noch von ihm eingeleitet worden. Der Lenker des Honda-Werkspiloten habe sein Bein berührt, und der Sturz sei dadurch zustande gekommen.

In Sepang waren viele Fahrerkollegen deshalb erzürnt über die Fahrweise von Rossi, weil es von der Außenperspektive so aussah, als hätte er nach Márquez getreten. Rossi betont, dass er noch einmal klarstellen möchte, dass dies nicht der Fall war, wie die Fernsehbilder beweisen, und dass es bei dem Vorfall sonst nichts Illegales gegeben habe. So



Jorge Lorenzo und Valentino Rossi: Wer hat zum Schluss die Nase vorn?

hofft der WM-Leader, dass seine Startstrafe aufgehoben wird.

Fans stehen zu Rossi

Wir werden nie erfahren, ob Marc Márquez sich in Australien bewusst zurückfallen ließ, und wenn, ob er damit Rossi schaden oder nur seine Reifen schonen wollte. In Sepang war es hingegen eindeutig. In der Art, wie er auf Rossi losgegangen ist, kann man keine GP-Distanz so durchfahren, dass man sich auch noch einen Vorteil verschafft. Wollte Márquez, selbst wenn er – wie er behauptet – Probleme mit seiner Front beim Bremsen hatte, zum Schluss des Rennens die beste Position für einen Angriff auf das Podest haben, hätte er hinter Rossi bleiben müssen, um seinen Vorderreifen zu schonen, damit er in der entscheidenden letzten Runde noch Reserven hat. Rossi hingegen musste angreifen, wenn er nicht alle Chancen, Lorenzo einzuholen, verspielen wollte.

Der Vorfall hat seither bei den Fans um den Globus herum sehr eindeutige Reaktionen hervorgerufen. Fast alle sind auf Marc Márquez sauer, weil er einen sportlich sauberen Ausgang dieser WM vereitelt hat. Das Internet ist voll von Shitstürmen

gegen den zweifachen Weltmeister. Er muss nun erkennen, dass er nicht nur Valentino Rossi und dem Sport, sondern auch sich selbst einen großen Schaden zugefügt hat. FIM-Präsident Vito Ippolito hat offen an alle Fahrer appelliert, dem Sport nicht weiter zu schaden.

Die Proteste werden nicht spurlos an Márquez vorbeigehen. Als vor einem Jahr wegen seines Umzugs nach Andorra eine Unterschriftenaktion gegen seine Unterstützung durch ein staatliches spanisches Unternehmen gestartet wurde, brach er völlig ein und betonte, dass er nur Rennen fahren wolle. Dass nun die Art, wie er es macht, öffentlich angeprangert wird, wird ihm noch mehr zusetzen. So bleibt zu hoffen, dass dies bei ihm bewirkt, dass er sich in Valencia völlig aus dem WM-Kampf raushält.

Wer hat die Nerven?

Die Entscheidung der CAS am grünen Tisch wird aber an den beiden WM-Kandidaten nicht spurlos vorbeigehen. Bei Rossi liegen die Nerven wegen seiner Verurteilung bereits blank. Jorge Lorenzo hingegen empfindet die Strafe gegen Rossi noch zu sanft und fühlt sich selbst um seine WM-Chancen betrogen.

Sollte das CAS die Strafe gänzlich aufheben, dürfte es dem sechsfachen Saisonsieger noch einmal schwererfallen, völlig emotionslos und voll konzentriert in das Rennen zu gehen.

Das Sportgericht soll bis Freitag sein Urteil fällen. Sollte die Strafe für Rossi bestehen bleiben, wird dieser es unvergleichlich schwerer haben. Doch der 36-jährige Italiener ist von vornherein auf das Schlimmste vorbereitet, ihn haben solche Situationen in der Vergangenheit eher stärker gemacht. Die Hoffnung seiner Fans, dass Lorenzo eventuell ebenfalls in die letzte Startreihe verbannt wird, weil er Rossi im Rennen angeblich unter gelber Flagge überholt hat, wie es auf einem Foto zu sehen war, wird sich nicht bewahrheiten. Der Fall wurde von Rennleiter Mike Webb mittlerweile geklärt. Die gelbe Flagge war erst draußen, nachdem Rossi und Lorenzo an der Stelle vorbei waren.

Aus dem, wie sie bislang in Valencia abgeschnitten haben, lässt sich wenig zum Showdown vorhersagen, und angesichts der Umstände wird es diesmal eh völlig anders. Dass es ein Krimi wird, wie es ihn in dieser Form noch nie gegeben hat, ist aber schon sicher. ♦

NACHGEHAKT BEI Jorge Lorenzo

(30/E) Der derzeitige WM-Zweite zur Entscheidung der Rennleitung in Sepang und zu seinen WM-Chancen.



Von IMRE PAULOVITS

Wie siehst du das, was zwischen Valentino Rossi und Marc Márquez vorgefallen ist?

Ich wollte es nicht glauben, als ich das Video hinterher gesehen habe. So etwas habe ich nie mit einem anderen Fahrer gemacht. Ich weiß nicht, warum Valentino es mit Marc gemacht hat. Aber es ist passiert, die Rennleitung hat eine Entscheidung getroffen, und diese müssen wir akzeptieren. Ich denke aber, Valentino hätte aus diesem Rennen nicht mehr Punkte mitnehmen dürfen als Marc, den er zum Sturz gebracht hat. Ich denke, er hat dadurch viel Respekt eingebüßt.

Wird sich dein Verhältnis zu ihm in Zukunft ändern?

Ich denke nicht. Ich bin viel mehr mit der milden Strafe für ihn nicht einverstanden. Als ich 2005 etwas Ähnliches

gemacht habe und dabei sogar selber gestürzt bin, bin ich für ein Rennen gesperrt worden. Jetzt wurde mit einem anderen Maßstab gemessen.

Was wäre für dich die angemessene Strafe gewesen?

Eine schwarze Flagge oder eine Durchfahrtsstrafe noch während des Rennens. Denn so, dass Rossi nach dem Vorfall noch im Rennen war, habe ich mehr riskieren müssen, ich hätte stürzen und meine WM-Chancen verlieren können.

Wie siehst du jetzt deine WM-Chancen?

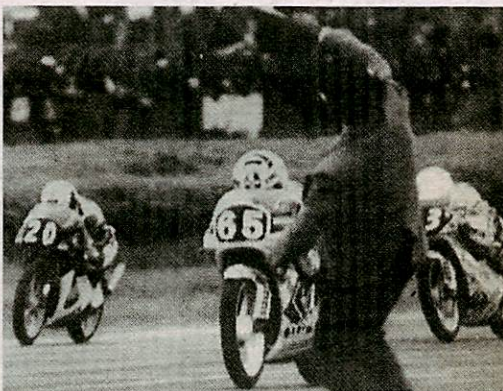
Auch wenn Valentino Rossi wirklich vom letzten Startplatz aus startet, kann noch viel passieren. Es kann regnen, dann braucht er nur ein, zwei Runden, und er ist ganz vorne. Er wird es sicher nicht leicht haben, aber er kann noch immer Weltmeister werden.

Motorrad-WM

Für Volk und Vaterland?



Sepang 2015: Marc Márquez stört Valentino Rossi



1990: Capirossi von Casanova und Romboni abgeschirmt



1982: Fernandez hält Tournadre Herweh vom Leib

Marc Márquez soll Jorge Lorenzo bei den letzten beiden Rennen im WM-Kampf geholfen haben. Hilfe von Landsleuten hat es auch in der Vergangenheit gegeben.

Was beim letzten MotoGP-Rennen in Sepang vorgefallen ist, wird als ein dunkles Kapitel in die Geschichte eingehen.

Der Ursprung der ganzen Geschichte fand bei einem gemeinsamen Video-Abend statt, in dem Valentino Rossis Team und Fahrer aus seiner Academy anwesend waren. Dabei fiel ihnen auf, wie Márquez zuerst zurückfiel, dann hart um seine Position gegen Andrea Iannone und Valentino Rossi kämpfen musste und dann zum Schluss die beiden ganz locker stehen ließ und in der letzten Runde eine Fabelzeit in den Asphalt zauberte. Dass sich in so einer Runde die Emotionen gegensei-

tig hochschaukeln, liegt in der Natur der Dinge. Aber ob das, was daraus gefolgert wurde, wahr ist, ob Márquez seine Reifen wirklich so eingeteilt hat oder er einfach nur ein unterhaltsames Rennen fahren wollte, werden wir nie erfahren.

Was seither daraus geworden ist, lässt sich nicht mehr umkehren. Aber hätte der 22-jährige Spanier wirklich ein Interesse daran gehabt, gegen Rossi und für Lorenzo zu fahren?

Dieses Jahr ist nicht alles nach dem Wunsch des zweifachen MotoGP-Weltmeisters gelaufen. Dass er beim Duell mit Rossi in Argentinien gestürzt ist und in Assen durch eine raffinierte Aktion des neunfachen Weltmeisters um den Sieg gebracht wurde, hat dem völlig auf Erfolg gepolten Spanier merklich zugesetzt. Aber trotzdem war bislang wenig von irgendeiner Feindschaft oder der Tendenz, mehr zu Jorge Lorenzo zu stehen, zu spüren.

Dass das Heranziehen der Öffentlichkeit eine so offene Reaktion ausgelöst hat, zeigt aber, dass eine schwelende Fehde vorhanden war.

Verschwörungstheoretiker mögen herbeiführen, dass die spanischen Medien und Sponsoren sich einen spanischen Weltmeister wünschen und so den ohnehin angekratzten Márquez in irgendeiner Weise dazu angestachelt haben.

Höchst wahrscheinlich war es einfach eine Trotzreaktion eines kompromisslosen Kämpfers, der sich unfair behandelt fühlte.

Alles schon mal da gewesen

Wenn sich die großen vier in den letzten Jahren auch in einer vorbildlichen Weise respektiert haben, wenn sich die Emotionen zwischen Spaniern und Italienern entluden, dann geht es sehr hart zu, da spielen feine Nuancen mit, die aber eine

große Bedeutung haben können. Nicht nur im Rennsport, auch in der Weltgeschichte gibt es dafür unzählige Beispiele. In dieser Hinsicht ist in Sepang vor dem Rennen auch nicht wenig provoziert worden, sowohl von den Medien als auch von den Fans. Wenn Jorge Lorenzo auch Mallorquiner und Márquez Katalane ist, unter so einem Druck fühlen sie sich dann doch beide als Spanier.

Und dass Landsleute beim WM-Ausgang sich auch dann helfen, wenn sie nicht für den selben Arbeitgeber fahren, hat es auch schon mehrfach gegeben. Aber ganz ehrlich: Haben sich die deutschen Fans nicht auch gewünscht, dass die deutschen Fahrer zusammenhalten, wenn es um den WM-Titel von einem von ihnen ging?

1982 hätte der damals aufstrebende Manfred Herweh beim WM-Finale der 250er in Hockenheim genau dies tun kön-

nen, wenn es ihm gelungen wäre vor Jean-Louis Tournadre ins Ziel zu kommen. Dann wäre Toni Mang Weltmeister gewesen. Doch Tournadre hatte mit Patrick Fernandez und Christian Estrosi gar einen französischen Helfer mehr. Die hielten Herweh in Schach und verhalfen ihrem Landsmann zum Titel.

Beim WM-Finale der 125er auf Phillip Island 1990 hatte Loris Capirossi gleich vier seiner Landsleute zur Hilfe. Dabei wurde WM-Leader Stefan Prein der Schalthebel abgefahren, sodass er aufgeben musste. Und Hans Spaan wurde so geschickt in die Zange genommen, dass Loris Capirossi als der bis dahin jüngste Weltmeister aus diesem WM-Kampf herauskam. Ein Jahr später hat er dann keine Hilfe mehr gebraucht, um seinen Titel zu verteidigen.

In Valencia wird sich zeigen, ob ein weiteres solches Kapitel geschrieben wurde. ♦ IP

MotoGP

Wenn Bikes über die Strecke fliegen

In letzter Zeit wird immer offensichtlicher, wie die Motorrad-Techniker von anderen Disziplinen lernen, damit die MotoGP-Bikes noch schneller werden.

Es ist schon interessant, wie zum Schluss der Ära mit Bridgestone und der eigenen Software die Bikes der drei Hersteller bei ihren Rundenzeiten noch einmal ganz dicht zusammengerückt sind, und wie sie dies erreichen. Die Honda kann sehr enge Linien fahren, die Yamaha ist auf weiten Bögen sehr schnell und die Ducati nutzt mittlerweile perfekt ihre aerodynamischen Hilfen, um

ihre Kraft auf den Geraden auf den Boden zu bringen.

Motorräder sind nicht wie Autos, sie bewegen sich in drei Ebenen. Aber sie können nicht aufsteigen wie Flugzeuge. Was Autos und Flugzeuge technisch

beeinflusst, gilt auch für Bikes. Ihre Konstrukteure haben in letzter Zeit bei ihren Kollegen sehr genau gesehen, was sie von anderen Fahrzeugtypen übernehmen und wie sie all das am besten für sich nutzen können.

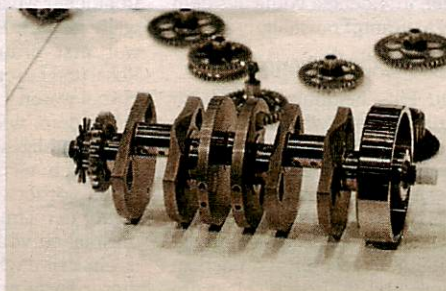
Bei Flugzeugen und Motorrädern wirken sich neben der Aerodynamik auch Kreiselmomente stark aus. So fällt auf, dass immer mehr Hersteller im MotoGP die Kurbelwellen rückwärtsdrehen lassen. Neben

Yamaha auch Ducati und Suzuki. Die zusätzliche Welle kostet etwa zwei Prozent Kraft, doch das leichtere Einlenken, weil sich die gyroskopischen Kräfte gegen die Räder aufheben, lassen dies rechtfertigen. Bei den breiteren Reihenvierzylindern spielt dies eine größere Rolle als bei den V4, Ducati hat sich hierfür entschieden, weil sie mehr Handlings- als Leistungsprobleme haben.

Sieht man sich aber an, wie gut die Honda mit vorwärtsrotierender Kurbelwelle einlenkt, wird klar, wie viel andere Komponenten in diesem Gleichgewicht ausmachen. Das Gleiche gilt auch für die Flügelversuche in diesem Jahr. ♦ NS



Flügel drücken die Ducati auf den Asphalt



Schwungmasse und Drehrichtung zählen viel

Moto3

Wird RTG Peugeot?

Die Vertragsverhandlungen sind weit fortgeschritten: Demnach soll das Racing Team Germany im nächsten Jahr das Peugeot Werks-Team werden.

Mittlerweile wurde dem Racing Team Germany auch der zweite Fahrerplatz von der IRTA zugesichert, das Geld für eine Commercial Entry muss nicht ausgegeben werden.

Teamchef Terrell Thien ist mit seinen Verhandlungen seither weit fortgeschritten. «Wir haben uns mit Peugeot mündlich geeinigt, dass wir nächstes Jahr ihr Werksteam sein werden», verrät Thien. «Der Vertrag ist in der

Ausarbeitung, nach dem derzeitigen Stand soll das Team am 17. November präsentiert werden. Das soll eine stark werksunterstützte Geschichte werden, und sie wollen mit uns sehr eng zusammenarbeiten.»

Mit Alexis Masbou wurde bereits eine Absichtserklärung unterzeichnet, der Vertrag ist ebenfalls in der Ausarbeitung. John McPhee wollte sich bis Mittwoch letzter Woche entscheiden, lässt sich aber noch Zeit.

Unklar ist, wie es mit dem Team in der Junior-WM weitergeht. «Da steht weder das Programm noch der Hersteller fest», so Thien. «Das wird erst im Dezember besprochen.» ♦ IP



Alexis Masbou: Absichtserklärung unterschrieben, Vertrag folgt

NACHRICHTEN

Aegerter will in Valencia starten

Moto2 Der Schweizer Dominique Aegerter (25, Kalex), in Aragón vom Belgier Xavier Siméon aus dem Sattel geholt, hat sich gut von den Brüchen an den Rückenwirbelfortsätzen und im rechten Handgelenk erholt und will versuchen, beim WM-Finale in Valencia wieder in den Sattel zu steigen: «Ich werde am Donnerstag mit den Ärzten schauen, ob ein Start möglich ist. Ich konnte gut trainieren, doch bei Brüchen sind keine Wunder möglich, das braucht seine Zeit. Wir haben alles Mögliche probiert, aber ich spüre sowohl den Rücken als auch in der Hand bei Belastung noch Schmerzen, das will ich nicht verheimlichen.» Warum hakt Aegerter die Saison nicht einfach ab und konzentriert sich bereits jetzt auf 2016? «Ganz einfach», lacht Aegerter, «weil ich Rennen fahren geil finde, und bis zum nächsten Event dauert es dann bis März nächsten Jahres, und das ist mir definitiv zu lang. Aber ohne das Okay der Ärzte läuft natürlich nichts, und ich will auch nichts erzwingen. Wenn

ich grünes Licht kriege, entscheide ich am Donnerstagnabend oder Freitagmorgen ganz allein, ob ich einen Einsatz wage oder nicht.»

Gemäß Technomag-Teamchef Frédéric Corminboeuf wird der Ersatzfahrer Josh Hook (22, AUS), der Aegerter in Japan, Australien und Malaysia ersetzt hatte, auf jeden Fall auch nach Valencia reisen. Durch die Verletzungspause ist Aegerter vom 10. auf den 17. WM-Rang zurückgefallen. ♦ ML

KOMPAKT

»» **Moto2** Mit seinem Sieg in Sepang hat Weltmeister Johann Zarco den Rekord von Marc Márquez und Tito Rabat von 14 Podestplätzen bereits ein Rennen vor Schluss eingestellt.

»» **Moto3** Das Team des Sepang International Circuit hat für 2016 von KTM zu Honda gewechselt. Der Tscheche Jakub Kornfeil bleibt, Zulfahmi Khairuddin wird durch den bisherigen Asia-Cup-Piloten Adam Norrodin ersetzt. ♦ IP

Freitag, 6. November 2015

09.00-09.40	Moto3	1. Freies Training
09.55-10.40	MotoGP	1. Freies Training
10.55-11.40	Moto2	1. Freies Training
13.10-13.50	Moto3	2. Freies Training
14.05-14.50	MotoGP	2. Freies Training
15.05-15.50	Moto2	2. Freies Training

Samstag, 7. November 2015

09.00-09.40	Moto3	3. Freies Training
09.55-10.40	MotoGP	3. Freies Training
10.55-11.40	Moto2	3. Freies Training
12.35-13.15	Moto3	Qualifying
13.30-14.00	MotoGP	4. Freies Training
14.10-14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35-14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.05-15.50	Moto2	Qualifying

Sonntag, 8. November 2015

08.40-09.00	Moto3	Warm-up
09.10-09.30	Moto2	Warm-up
09.40-10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Rennen Moto3	24 Rdn. 96,1 km
12.20	Rennen Moto2	27 Rdn. 108,1 km
14.00	Rennen MotoGP	30 Rdn. 120,2 km

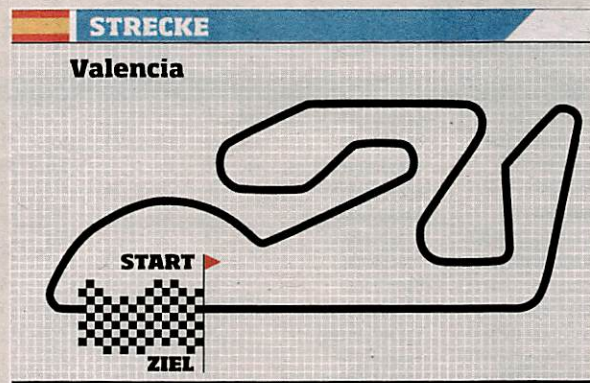
Sieger 2014:
Moto3: Jack Miller (AUS), KTM
Moto2: Thomas Lüthi (CH), Suter
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2014:
Moto3: N. Antonelli (I), KTM, 1:39,183
Moto2: Esteve Rabat (E), Kalex, 1:35,199
MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha, 1:30,843 (= 158,7 km/h)

Schnellste Runde 2014:
Moto3: Evrén Vázquez (E), Honda, 1:39,400 (= 145,0 km/h), Rekord
Moto2: Thomas Lüthi (CH), Suter, 1:35,312 (=151,2 km/h), Rekord

MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:45,350 (= 157,5 km/h), Rekord

Rundenrekorde:
Moto3: Evrén Vázquez (E), Honda, 1:31,515 (= 145,0 km/h), 2014
Moto2: Thomas Lüthi (CH), Suter, 1:35,312 (=151,2 km/h), 2014
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:45,350 (= 157,5 km/h), 2014



	TOTAL	16.3. Doha/QAT	12.4. Austin/USA	19.4. Las Termas/RA	3.5. Jerez/E	17.5. Le Mans/F	31.5. Mugello/I	14.6. Barcelona/E	27.6. Assen/NL	12.7. Sachsenring/D	9.8. Indianapolis/USA	16.8. Brünn/CZ	30.8. Silverstone/GB	13.9. Misano/I	27.9. Aragón/E	11.10. Motegi/J	18.10. Phillip Island/AUS	25.10. Sepang/MAL	8.11. Valencia/E	
MOTOGP																				
1. Valentino Rossi (I), Yamaha	312	25	16	25	16	20	16	20	25	16	16	16	25	11	16	20	13	16	-	-
2. Jorge Lorenzo (E), Yamaha	305	13	13	11	25	25	25	25	16	13	20	25	13	-	25	16	20	20	-	-
3. Marc Márquez (E), Honda	222	11	25	-	20	13	-	-	20	25	25	20	-	25	-	-	13	-	-	-
4. Dani Pedrosa (E), Honda	190	10	-	-	-	13	16	8	20	13	11	11	7	20	25	11	25	-	-	-
5. Andrea Iannone (I), Ducati	188	16	11	13	10	11	20	13	13	11	11	13	8	9	13	-	16	-	-	-
6. Bradley Smith (GB), Yamaha	171	8	10	10	8	10	11	11	9	10	10	9	9	20	8	9	6	13	-	-
7. Andrea Dovizioso (I), Ducati	153	20	20	20	7	16	-	-	4	-	7	10	16	8	11	11	3	-	-	-
8. Cal Crutchlow (GB), Honda	118	9	9	16	13	-	-	-	10	9	8	-	-	5	9	10	9	11	-	-
9. Danilo Petrucci (I), Ducati	107	4	6	5	4	6	7	7	5	7	6	6	20	10	-	-	4	10	-	-
10. Pol Espargaró (E), Yamaha	103	7	-	8	11	9	10	-	11	8	9	6	-	-	7	-	8	7	-	-
11. Alex Espargaró (E), Suzuki	97	5	8	9	9	-	-	-	7	6	2	7	7	6	10	5	7	9	-	-
12. Maverick Viñales (E), Suzuki	92	2	7	6	5	7	9	10	6	5	5	-	5	2	5	-	10	8	-	-
13. Scott Redding (GB), Honda	83	3	-	7	3	-	5	9	3	-	3	4	10	16	4	6	5	5	-	-
14. Yonny Hernández (COL), Ducati	53	6	-	-	6	8	6	-	2	4	4	5	-	-	6	2	-	4	-	-
18. Stefan Bradl (D), Yamaha/Aprilia	17	-	-	1	-	-	-	8	-	-	-	2	-	-	-	-	-	6	-	-
MOTO 2																				
1. Johann Zarco (F), Kalex	343	8	20	25	20	16	20	25	20	20	25	25	25	10	25	9	25	-	-	-
2. Alex Rins (E), Kalex	214	13	16	20	-	-	5	20	13	16	25	16	20	-	20	5	25	-	-	-
3. Esteve Rabat (E), Kalex	206	-	13	4	16	20	25	16	20	-	11	20	16	20	25	-	-	-	-	-
4. Sam Lowes (GB), Speed-up	175	-	25	16	-	13	13	13	16	11	-	11	10	-	16	8	20	3	-	-
5. Thomas Lüthi (CH), Kalex	163	16	4	10	13	25	-	10	11	10	10	9	7	6	11	-	1	20	-	-
6. Jonas Folger (D), Kalex	161	25	-	7	25	-	-	9	9	2	4	10	11	10	13	20	-	16	-	-
7. Xavier Siméon (B), Kalex	113	20	-	-	11	8	10	-	10	25	8	-	-	4	-	-	11	6	-	-
8. Takaaki Nakagami (J), Kalex	95	2	6	-	-	9	3	-	3	9	7	4	2	16	8	-	13	13	-	-
9. Franco Morbidelli (I), Kalex	90	11	11	11	10	11	-	8	-	-	16	6	-	-	-	-	5	1	-	-
10. Sandro Cortese (D), Kalex	87	9	2	9	-	2	8	-	-	5	-	8	8	8	3	-	-	9	-	-
11. Lorenzo Baldassarri (I), Kalex	83	6	-	8	3	-	6	6	-	8	-	-	-	9	6	4	16	11	-	-
17. Dominique Aegerter (CH), Kalex	62	1	-	3	-	4	16	7	4	6	13	3	3	-	-	-	-	-	-	-
20. Marcel Schrötter (D), Kalex	31	-	3	-	6	3	-	-	-	-	2	-	5	-	1	7	4	-	-	-
21. Randy Krummenacher (CH), Kalex	31	-	-	-	2	4	2	-	2	3	-	-	4	2	-	6	6	-	-	-
28. Robin Mulhauser (CH), Kalex	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOTO 3																				
1. Danny Kent (GB), Honda	253	16	25	25	25	13	20	25	16	25	-	9	25	10	-	10	-	9	-	-
2. Miguel Oliveira (P), KTM	229	-	-	13	20	8	25	11	25	-	1	8	3	20	25	20	25	25	-	-
3. Enea Bastianini (I), Honda	196	20	13	7	7	20	11	20	10	16	10	20	-	25	-	9	-	8	-	-
4. Romano Fenati (I), KTM	176	-	8	8	10	25	16	8	11	13	13	10	4	13	16	-	10	11	-	-
5. Niccolò Antonelli (I), Honda	174	5	9	-	-	11	10	13	7	11	9	25	16	16	10	25	-	13	-	-
6. Efrén Vázquez (E), Honda	155	13	16	20	11	-	-	16	-	20	-	13	7	-	13	6	20	-	-	-
7. Brad Binder (ZA), KTM	146	6	11	11	16	-	6	7	9	9	8	16	-	11	-	-	16	20	-	-
8. Jorge Navarro (E), Honda	137	4	-	-	8	-	9	10	13	10	7	11	-	-	20	16	13	16	-	-
9. Isaac Viñales (E), Husqvarna	105	10	7	16	5	9	8	9	-	11	-	-	7	-	13	8	2	-	-	-
10. Fabio Quartararo (F), Honda	92	9	20	10	13	-	-	2	20	-	5	-	13	-	-	-	-	-	-	-
11. John McPhee (GB), Honda	83	11	10	1	6	-	-	6	-	20	6	10	-	-	7	-	6	-	-	-
12. Alexis Masbou (F), Honda	77	25	-	-	1	-	7	-	-	8	-	-	5	9	8	-	7	7	-	-
13. Jakub Kornfeil (CZ), KTM	73	-	5	2	-	10	-	-	2	-	7	20	-	2	4	11	10	-	-	-
14. Francesco Bagnaia (I), Mahindra	73	7	-	5	9	16	13	-	5	-	-	4	-	8	5	1	-	-	-	-
15. Philipp Öttl (D), KTM	67	2	3	-	-	6	-	6	1	5	16	1	-	6	11	-	9	1	-	-

Saisonstatistik 2015

Das Jahr von Jonathan Rea

SUPERBIKE-WM / Saisonstatistik 2015

Fahrer	Team/Motorrad	Rennen	gefahren	gewertet	gepunktet	Quali-Position	gesamt	pro Rennen	Phillip Island (AUS)	Buriram (T)	Aragon (E)	Assen (NL)	Imola (I)	Donington (GB)	Portimão (P)	Misano (I)	Laguna Seca (USA)	Sepang (MAL)	Jerez (E)	Magny-Cours (F)	Losail (QAT)	
																						Quali
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki World Superbike	26	25	25	3.2	548	21.1	1/2	1/1	1/2	1/1	1/1	1/1	2/2	1/1	2/1	3/3	1/2	4/4	1/1	2/NC	
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Corse	26	24	24	5.4	416	16.0	3/3	11/15	2/1	2/2	-/NC	3/3	3/4	3/4	1/1	2/1	2/1	6/2	4/2		
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki World Superbike	26	25	25	3.0	399	15.3	6/4	3/5	3/NC	5/5	2/2	1/1	-2/8	1/5	2/2	5/14	1/5	2/3	3/3		
4. Leon Haslam (GB)	Aprilia Red Devils	26	25	24	4.2	332	12.8	2/1	2/2	-4/3	-4/4	4/NC	-4/4	-12/3	5/3	13/5	-7/6	5/3	16/5	6/1		
5. Jordi Torres (E)	Aprilia Red Devils	26	22	22	6.8	247	9.5	4/NC	4/4	5/4	6/6	-/3	7/7	11/7	NC/7	5/4	10/3	-12/2	12/8	1/NC		
6. Sylvain Guintoli (F)	Pata Honda	26	23	23	9.4	218	8.4	7/5	5/6	9/NC	8/7	5/NC	8/8	5/6	9/9	7/NC	4/4	10/9	3/6	10/5		
7. Michael v. d. Mark (NL)	Pata Honda	26	19	19	10.2	194	7.5	5/NC	NC/7	NC/8	3/3	9/NC	NC/NC	9/5	10/10	8/7	NC/5	3/13	4/4	5/4		
8. Leandro Mercado (E)	Barni Ducati	26	25	24	12.0	142	5.5	12/11	10/10	8/7	11/14	7/8	11/13	8/9	11/NC	9/9	15/15	14/10	9/12	9/6		
9. Matteo Baiocco (I)	Ducati Althea	24	21	21	11.8	139	5.8	11/9	6/8	12/11	12/11	8/6	NC/10	6/10	15/NC	NC/13	8/9	8/6	7/11	11/-		
10. Alex Lowes (GB)	Suzuki Crescent	26	19	18	7.0	135	5.2	9/NC	7/3	NC/14	NC/9	12/10	6/6	10/13	12/NC	6/NC	6/8	7/18	8/10	NC/NC		
11. Davide Giugliano (I)	Ducati Corse	10	9	7	2.0	119	11.9					3/4	17/5	4/2	4/2	4/NC						
12. Arton Badovini (I)	BMW Motorrad Italia	20	17	16	11.9	103	5.2					NC/9	NC/12	6/5	5/9	7/12	7/11	NC/6	15/14	14/NC	11/10	
13. Leon Camier (GB)	MV Agusta Reparto Corse	26	17	16	12.8	89	3.3	10/8	NC/NC	10/15	10/10	NC/NC	9/NC	NC/NC	13/16	10/10	13/12	9/8	5/15	NC/NC		
14. David Salom (E)	Kawasaki Pedercini	23	19	18	15.8	83	3.6			8/9	NC/6	14/13	10/-	10/12	12/NC	17/15	NC/NC	11/7	11/12	NC/14	8/9	
15. Ramon Ramos (E)	Kawasaki Go Eleven	26	23	20	16.8	71	2.7	16/10	15/14	13/12	13/15	11/7	13/11	16/11	14/14	12/12	14/10	13/NC	15/16	NC/NC		
16. Niccolò Canepa (I)	Ducati Althea	22	16	14	14.3	55	2.5	NC/-	NC/-	15/18	15/NC		15/NC	17/17	NC/12	NC/8	9/11	17/11	10/7	NC/8		
17. Nicolas Terol (E)	Ducati Althea	12	10	10	11.7	54	4.5	8/6	12/12	7/10	9/NC		12/NC	15/15								
18. Randy De Puniet (F)	Suzuki Crescent	26	19	13	17.5	52	2.0	17/7	13/NC	NC/13	NC/NC	-/NC	14/14	13/16	NC/17	11/11	12/13	16/NC	16/18	12/7		
19. Xavi Forés (E)	Ducati 3C	5	5	5	6.0	47	9.4					6/5	7/8								7/NS	
20. Max Biaggi (I)	Aprilia Racing	4	3	3	4.5	36	8.5									6/6		3/NC				
21. Michele Pirro (I)	Ducati Corse	4	4	4	8.5	35	8.8									8/8			6/7			
22. Christophe Ponsson (S)	Kawasaki Pedercini	26	21	8	19.1	18	0.7	NC/15	NC/NC	14/16	16/16	14/NC	16/NC	18/14	18/18	14/15	16/16	21/15	18/19	14/11		
23. Steve Barragan (E)	Kawasaki Grillini	18	12	5	19.9	17	0.9	19/3	17/NC	11/17	17/NC	13/11	NC/15	NC/NC	19/20	NC/18						
24. Troy Bayliss (AUS)	Ducati Corse	4	4	3	10.5	15	3.8	13/16	9/11													
25. Michel Fabrizio (I)	Ducati Althea	2	2	2	13.0	13	6.5					10/9										
26. Gianluca Vizziello (I)	Kawasaki Grillini	12	11	5	19.3	13	1.1								20/19	15/14	NC/17	22/17	11/17	5/12		
27. Luca Scassa (I)	Ducati Corse	2	2	2	6.0	10	5.0													13/9		
28. Sylvain Barrier (F)	BMW Motorrad Italia	4	4	4	15.5	10	2.5	15/2	14/3													
29. Gábor Rizmayer (H)	BMW Team Toth	22	20	3	23.9	9	0.4					19/NS	18/18	16/13	18/16	19/18	21/21	NC/16	17/18	18/16	17/20	13/13
30. Imre Tóth (H)	BMW Team Toth	26	24	2	22.8	7	0.3	20/17	18/18	18/20	NC/NC	15/12	19/17	20/19	22/22	16/17	19/20	20/20	20/21	1/14		
31. Markus Reiterberger (D)	VanZon Remeha BMW	4	4	2	13.0	6	1.5									16/13						
32. Larry Pegram (USA)	Hero EBR	7	4	1	22.5	2	0.3	18/14	NC/-	17/19	NC/NC											
33. Jed Metcalf (AUS)	Kawasaki Center Demolition	2	2	1	16.0	2	1.0	14/NC														
34. Alex Phillis (AUS)	Kawasaki Grillini	8	8	1	21.7	1	0.1															
- Xavier Alvis (E)	Kawasaki Pedercini	4	2	-	21.0							16/-	-/17					18/19	19/19	19/22	16/15	
- Chanon Chumjai (THA)	BMW RAC Oil Racing	2	1	-	26.0					-/20												
- Greg Gildenhuis (RSA)	Kawasaki Pedercini	2	2	-	22.0					16/16												
- A. Nakcharoensri (THA)	Honda YSS TS Racing	2	1	-	21.0					-/17												
- Ireneusz Sikora (PL)	BMW Team Toth	2	2	-	25.0					19/19												
- Pawel Szopek (PL)	Szopek Poland Position	2	-	-	19.0																-/-	

Meiste Pole-Positionen

1. Tom Sykes	6
2. Davide Giugliano	2
Jonathan Rea	2
Leon Haslam	2
3. Chaz Davies	1

Beste Startplatz

1. Tom Sykes	Pole-Position (6)
2. Davide Giugliano	Pole-Position (2)
Jonathan Rea	Pole-Position (2)
Leon Haslam	Pole-Position (2)
3. Chaz Davies	Pole-Position (1)
4. Jordi Torres	2. Startplatz (1)
5. Sylvain Guintoli	3. Startplatz (1)
Alex Lowes	3. Startplatz (1)
6. Michael v. d. Mark	4. Startplatz (2)
7. Max Biaggi	4. Startplatz (1)

Meiste Siege (Fahrer)

1. Jonathan Rea	14
2. Chaz Davies	5
3. Tom Sykes	4
4. Leon Haslam	2
5. Jordi Torres	1

Meiste Siege (Teams)

1. Kawasaki World Superbike	18
2. Ducati Corse	5
3. Aprilia Racing Red Devils	3

Schnellste Rennrunden (Fahrer)

1. Jonathan Rea	11
2. Tom Sykes	7
3. Chaz Davies	5
4. Leon Haslam	2
5. Davide Giugliano	1

Schnellste Rennrunden (Teams)

1. Kawasaki World Superbike	18
2. Ducati Corse	6
3. Aprilia Racing Red Devils	2

Podestplätze Fahrer (1./2./3.)

1. Jonathan Rea	23 (14/7/2)
2. Chaz Davies	18 (5/7/6)
3. Tom Sykes	15 (4/6/5)
4. Leon Haslam	9 (2/3/4)

5. Jordi Torres	4 (1/1/2)
6. Davide Giugliano	3 (-/2/1)
Michael van der Mark	3 (-/-/3)
8. Alex Lowes	1 (-/-/1)
Sylvain Guintoli	1 (-/-/1)
Max Biaggi	1 (-/-/1)

Podestplätze Teams (1./2./3.)

1. Kawasaki World SBK	38 (18/13/7)
2. Ducati Corse	21 (5/9/7)
3. Aprilia Racing Red Devils	13 (3/4/6)
4. Pata Honda	4 (-/-/4)
5. Suzuki Crescent	1 (-/-/1)
6. Aprilia Racing Max Biaggi	1 (-/-/1)

WM-Endstand Hersteller

1. Kawasaki	599
2. Ducati	471
3. Aprilia	395
4. Honda	273
5. Suzuki	163
6. BMW	116
7. MV Agusta	89
8. EBR	4

WM-Endstand Teams

1. Kawasaki World Superbike	947
2. Ducati Corse	626
3. Aprilia Racing Red Devils	564
4. Pata Honda	412
5. Ducati Althea Racing	258
6. Suzuki Crescent	187
7. Ducati Barni Racing	142
8. BMW Italia	113
9. Kawasaki Pedercini	98
10. MV Agusta Racing	89
11. Kawasaki Team Go Eleven	71
12. Aprilia Racing Max Biaggi	36
13. Kawasaki Grillini Team	35
14. BMW Toth	16
15. VanZon Remeha BMW	6
16. Hero EBR	4
17. Race Center Demolition Plus	2



SBK-Champion Jonathan Rea

Junior-Moto-WM Jerez

Abrechnung in Valencia



Start Moto3: Mir auf der Leopard-Honda vor Bulega und Arenas

Beim zweitletzten Rennen der Saison in Jerez gab es zwei neue Sieger in der Moto3-Junior-WM: Lauf 1 gewann der Spanier Albert Arenas, Lauf 2 der Italiener und neue Gesamtleader Nicolò Bulega. Der bisherige Leader Arón Canet stürzte im Training und konnte wegen einer Fußverletzung nicht starten.

Mehr als zehntausend Zuschauer ließen sich den vorletzten Event der Junior-WM 2015 in Jerez nicht entgehen. Die im ersten Moto3-Rennen vom vorhergehenden Regen teilweise noch feuchte Strecke stellte hohe Anforderungen an die Piloten. Viele Stürze waren die Folge, der einzige Deutsche Max Kappler fiel nach einer Karambolage schon in der ersten Kurve aus. Schon früh setzte sich das Trio Joan Mir, Nicolò Bulega und Albert Arenas vom Feld ab und bekämpfte sich bis

zum Zielstrich. In der letzten Runde wechselte die Führung mehrmals, Arenas gewann 0,037 sec vor Bulega und 0,043 sec vor Mir. Der Viertplatzierte Bo Bendsneyder, Sieger des Red Bull Rookies Cup 2015, lag bereits 20 Sekunden zurück.

Noch 4 Fahrer im Titelrennen

Das zweite Rennen zeigte zuerst ein ähnliches Bild: Bulega, Arenas und Mir donnerten zu dritt vorneweg. In der Mitte des Rennens rutschte Mir aus und fiel weit zurück. Im Finale konnte sich Bulega, ein Schützling aus Valentino Rossis VR46 Academy, von Arenas etwas lösen, der Italiener gewann sicher und übernahm dank der verletzungsbedingten Abwesenheit des Spaniers Arón Canet auch die Gesamtführung.

Das Finale am 15. November in Valencia (2 Rennen) verspricht viel Spannung: Bulega liegt nur vier Punkte vor Canet, auch Arenas und Mir haben mit



Arenas: erster Moto3-Sieg



Bulega: neuer Gesamtleader

25 bzw. 28 Punkten durchaus noch Titelchancen.

Moto2: WM-Pilot Vierge vorn

Moto2-GP-Pilot Xavi Vierge holte mit der Tech3 in Jerez erneut einen Sieg. Nach einem harten Duell über das ganze Rennen setzte er sich im Finale gegen den Japaner Tetsuta Nagashima (Kalex) energisch

durch. Gesamtleader Edgar Pons (Kalex) ging im Hinblick auf die Gesamtwertung keine Risiken ein und wurde mit klarem Rückstand Dritter. Pons führt vor dem Finale in Valencia (2 Rennen) mit 31 Punkten Vorsprung auf Vierge. Der in der Moto2-WM bei QMMF entlassene Anthony West belegte mit einer FTR Rang 6. ♦ ML

MOTO3-JUNIOR-WM / Moto2, Resultate

Jerez/E, 30. Oktober / 1. November 2015, Wetter: bewölkt, trocken.
Moto3, 1. Lauf: 1. Albert Arenas (E/Husqvarna), 16 Runden in 29:14,252; 2. Nicolò Bulega (I/KTM) +0,037; 3. Joan Mir (E/Honda) +0,043. 4. Bo Bendsneyder (NL/Honda) +19,727; 5. Lorenzo Dalla Porta (I/Husqvarna) +22,165; Ausgeschieden: Max Kappler (D/FTR-Honda)
Moto3, 2. Lauf: 1. Bulega, 16 Runden in 29:25,584; 2. Arenas +1,493; 3. Dalla Porta +10,627; 4. Jaume Masia (E/Honda) +10,713; 5. Tony Arbolino (I/KTM); - Ferner: 18. Kappler +45,530
Stand nach 10 von 12 Rennen: 1. Bulega 160 Punkte; 2. Canet 156; 3. Arenas 135; 4. Mir 132; 5. Pawl 93; 6. Bendsneyder 93; 7. Masia 87; 8. Dalla Porta 74. - Ferner: 23. Kappler 11
Moto2: 1. Xavi Vierge (E/Tech3), 17 Rdn. in 30:06,166; 2. Tetsuta Nagashima (J/Kalex) +0,636; 3. Edgar Pons (E/Kalex) +6,359; 4. Luca Marini (I/Kalex) +7,394; - Ferner: 14. Thomas Gradinger (A/FTR); 15. Max Enderlein (D/Kalex); 25. Marc Buchner (D/Kalex)
Stand nach 9 von 11 Rennen: 1. Pons 197; 2. Vierge 166; 3. Tech3 109; 4. Marini 105; 5. Odendaal 97; Ferner: 11. Pittet 25; 16. Nekvasil 18; 25. Gradinger 6; 26. Brenner 3; 27. Enderlein 2; 28. Frossard 2; 26. Buchner 1

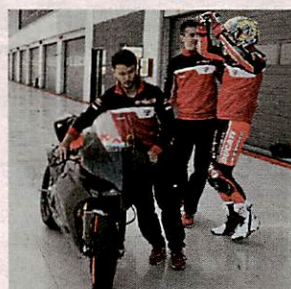
Superbike-WM

Kawa und Ducati legen los

Sowohl das Weltmeister-Team von Kawasaki als auch das Ducati-Werksteam haben bereits ihre Testarbeit für die nächste Saison aufgenommen. Letzte Woche testeten sie gemeinsam zwei Tage in Aragon. Dabei war der erste Tag ab Mittag verregnet, am zweiten konnten Chaz Davies und Tom Sykes aber wertvolle Testarbeit für die Entwicklungsingenieure leisten. Weltmeister Johnny Rea ließ sich entschuldigen, weil er daheim bei der Geburt seines zweiten Kindes dabei war.

Sykes kam auf 1:50,5, Davies auf 1:50,8, womit sie im Hinblick auf die Bedingungen mit den neuen Bikes zufrieden waren.

Zum Vergleich: Die Superpole von Leon Haslam lag im Juli bei 1:49,664. Bei Kawasaki gibt es für 2016 ein neues Modell, Sykes testete einen Hybrid aus seinem 2015er Bike mit 2016er Teilen.



Davies: Abstimmung im Regen

«Wir haben dabei einige unserer diesjährigen Probleme behoben», so Sykes. «Das Bike lässt sich nun leichter fahren.»

Das Testen geht fleißig weiter. Diese Woche werden Sylvain

Guintoli und Alex Lowes in Jerez erstmals in den Sattel der neuen Werks-Yamaha-R1 steigen. Nicky Hayden wird die Honda erstmals am 16. November in Aragon fahren. ♦ IP



Kawasaki: In Aragon fuhr Tom Sykes einen 2015/16er Hybrid

NACHRICHTEN

Kawasaki-Team will Klarheit haben

IDM Superstock 1000

Kawasaki Schneck Team Moto-rex-Boss Rainer Schneck und sein Cheftechniker Roman Raschle haben in dieser Woche ein Meeting mit dem deutschen Importeur. Raschle und Schneck arbeiten seit zehn Jahren zusammen. Fünf Vizemeistertitel sprangen heraus: Drei mit Roman Stamm und Daniel Sutter in der IDM Supersport 600, zwei mit denselben Fahrern in der Superstock 1000-Klasse. «Wir tummeln uns schon lange vorne herum. Die Konstanz ist da, nur die Titel fehlen noch», sagt Raschle. 2016 kommt eine neue 1000er-Kawasaki auf den Markt. Raschle und Schneck setzen große Hoffnungen in das Modell und wollen nun wissen, inwiefern sich der Importeur in Zukunft in der IDM engagiert, um zu klären, ob das Team weiterbestehen kann. Die Konzentration liegt weiter auf Superstock-Einsätzen. Für einen Wechsel in die IDM Superbike fehlt das Geld.

Waldmann auch 2016 als Lehrmeister tätig

SuperNaked Ralf Waldmann steht nach seinen Gastspielen in der SuperNaked-Klasse auch weiter in Kontakt mit Ducati Frankfurt-Chef Matthias Moser, Auftritte für 2016 sind aber kein Thema. Der 20-fache GP-Sieger wird allerdings seinen Job als Riding Coach bei ADAC Junior Cup-Pilotin Marie Mende fortführen. ♦ AWI

KOMPAKT

»» IDM Supersport 600

Meister Jan Bühn ist nach mehreren Feiern auf dem Sprung in die IDM Superstock 1000. Ein kompetentes Team sei im Spiel: «Ich wäre froh, wenn der Vertrag schon unterschrieben wäre.» Diego Romero, der ihn zum Titel schraubte, ist nicht mehr dabei: «Er hat die Erfahrung nicht und bleibt bei den 600ern.»

»» Supersport-WM

Der 30-jährige Briten Kieran Clarke, der im Mai bei einem Fahrertraining schwer verunglückt ist, hat kaum noch Hoffnung, seine Rennkarriere fortzusetzen. Er hofft aber, bald wieder als Stuntman arbeiten zu können. ♦ AWI/IP

NACHRICHTEN

Enduro-WM ohne GP-Klasse

Enduro-WM Für die kommende Saison wird es in der WM keine reine Enduro-GP-Klasse geben. Trotzdem wird eine zusätzliche Overall-Wertung eingeführt. Dabei werden alle Fahrer entsprechend ihrer aktuellen Platzierung, ohne Berücksichtigung ihrer Hubraumklasse, hintereinander gestartet. Eine derartige Overall-Wertung hatte von 2001 bis 2004 der Finne Juha Salminen gewonnen.

Dennis Ullrich kehrt zurück zu KTM

Motocross Nach einem bescheidenen Jahr auf Suzuki kehrt Dennis Ullrich 2016 zu KTM zurück. Der zweifache ADAC-MX-Masters-Sieger wird nächstes Jahr neben Angus Heidecke für Sarholz-KTM fahren. Das Spitzenduo wird an der MXGP-WM bei den Rennen in Europa teilnehmen, verzichtet aber erneut aus Kostengründen auf Starts bei den sieben GP-Läufen in Übersee. Ullrich wird auch nicht an



Dennis Ullrich

der ADAC-SX-Serie teilnehmen. Den Winter verbringt er mit Vorbereitungen auf die Freiluftsaison.

Wildcards für Polen, Dänen, Schweden

Speedway-GP WM-Promoter BSI Speedway vergab die permanenten Wildcards für die GP-Saison 2016: Erwartungsgemäß gingen sie an den als WM-Neunter ausgeschiedenen Dänen Peter Kildemand, den Zehnten Andreas Jonsson sowie an den lange verletzten Polen Jaroslaw Hampel und den aus Brasilien stammenden Schweden Antonio Lindbäck. Damit sind für 2016 vier Polen, drei Dänen, je zwei Briten, Australier und Schweden sowie ein Amerikaner und ein Slowene fix. Trotz des Deutschland-GP 2016 in Teterow war Martin Smolinski offenbar kein Wildcard-Thema.

◆ RP/AH/TS

Enduro-DM und -EM Woltersdorf

Doppelt hält besser

Gleich zwei Finalläufe veranstaltete der MC Woltersdorf in und um den Museumspark in Rüdersdorf: den Endlauf der Enduro-Europameisterschaft und die Abschluss-Veranstaltung der Deutschen Meisterschaft.

In der EM hatte der Brite Tom Sagar bereits bei der letzten Veranstaltung die Führung in der Gesamtwertung übernommen. Mit zwei weiteren Tagessiegen konnte der KTM-Fahrer nach der Titelverteidigung in der E3-Klasse damit erstmals auch den Overall-Titel gewinnen. Hinter ihm, an beiden Tagen auf dem 2. Platz, lag «Gaststarter» Eddi Hübner, der damit auch die EI-Tageswertung gewinnen konnte. Die anspruchsvollen Sonderprüfungen – zwei der drei Tests führten mitten

durch dichten Baumbestand – kamen dem Deutschen so gelegen, dass er mit seinen Zeiten auch in der Wertung zum Deutschen Enduro-Championat ganz vorn lag und dort zwei Tagessiege einfahren konnte.

Die anspruchsvolle Strecke lag auch Jan Schäfer: Er startete als Gast in der EM bei den Junioren, wo er Platz 2 in der Veranstaltungswertung belegte. In der E3-DM-Klasse holte sich der aus dem Trialsport kommende KTM-Pilot seinen ersten Tagessieg.

Platz 6 reichte für Schröter

In der E2-DM konnte Davide von Zitzewitz mit zwei Tagessiegen Meister Andi Beier entthronen und setzt damit die Familientradition des Deutschen Enduro-Meisters von Großvater Volker, Vater Bert und Onkel Dirk fort.



EM-Fahrer Tom Sagar war auf seiner KTM der Schnellste

Das alles konnte den Deutschen Enduro-Champion Dennis Schröter aber nicht aus der Ruhe bringen. Am 1. Tag reichte ihm ein Klassensieg vor Christian Weiß zur Titelverteidigung in der E3-Klasse. Am Sonntag

ließ er es etwas vorsichtiger angehen: «Ich hatte gleich zu Beginn einen Sturz, dann wollte ich lieber nichts mehr riskieren.» Doch Platz 6 reichte völlig für seinen zweiten Titel im Championat. ◆ RP

ENDURO-DM / ENDURO-EM / Resultate

Woltersdorf: 9.+10. DM-Lauf / 7.+8. EM-Lauf; Wetter/Strecke: sonnig/trocken, griffig
Klasse E1, 1. Tag (6 Fahrer gestartet, 5 gewertet): 1. Edward Hübner (KTM), in 1.04:31,21 h; 2. Tim Apolle (Husqvarna), +4:54,61 min; 3. Daniel Hänel (Kawasaki) +7:42,88 min.
2. Tag (6 Fahrer gestartet, 4 gewertet): 1. Hübner, in 1.04:39,70 min; 2. Apolle, +5:15,04 min; 3. Hänel, +7:53,15 min; 4. Martin Kradorf (KTM)
Endstand: 1. Hübner, 250 Pkte; 2. Hänel 185; 3. Rosse 170; 4. Kradorf 134; 5. Apolle 104
Klasse E2, 1. Tag (10 Fahrer gestartet, 9 gewertet): 1. Davide von Zitzewitz (KTM), in 1.05:30,59 h; 2. Marco Neubert (Honda) +10,71 sec; 3. Andreas Beier (Husqvarna), +35,04 sec; 4. Nick Emmrich (Husqvarna); 5. Sascha Meyhoff (Beta); 6. Bruno Wächtler (KTM)
2. Tag (10 Fahrer gestartet, 9 gewertet): 1. von Zitzewitz, in 1.05:32,16 h; 2. Beier, +1:05,61 min; 3. Neubert, +1:24,81 min; 4. Emmrich; 5. Wächtler; 6. Meyhoff
Endstand: 1. von Zitzewitz, 241 Punkte; 2. Beier 200; 3. Neubert 181; 4. Emmrich 178
Klasse E3, 1. Tag (14 Fahrer gestartet, 12 gewertet): 1. Dennis Schröter (Husqvarna), in 1.05:15,03 h; 2. Christian Weiß (KTM), +13,75 sec; 3. Jan Schäfer (KTM) +46,38 sec; 4. Björn Feldt (KTM); 5. Mark Risse (Beta); 6. Paul Roßbach (KTM); 7. Marc Neumann (KTM).
2. Tag (14 Fahrer gestartet, 11 gewertet): 1. Schäfer, in 1.06:08,87 h; 2. Weiß, +22,08 sec; 3. Schröter, +40,32 sec; 4. Risse; 5. Roßbach; 6. Feldt; 7. Pascal Springmann.
Endstand: 1. Schröter, 242 Punkte; 2. Weiß 215; 3. Feldt 181; 4. Roßbach 163.
Championat, 1. Tag (38 Fahrer gestartet, 33 gewertet): 1. Hübner; 2. Schröter; 3. Weiß; 4. von Zitzewitz; 5. Neubert; 6. Schäfer; 7. Beier; 8. Feldt; 9. Risse; 10. Emmrich.
2. Tag (38 Fahrer gestartet, 29 gewertet): 1. Hübner; 2. von Zitzewitz; 3. Schäfer; 4. Weiß; 5. Beier; 6. Schröter; 7. Neubert; 8. Emmrich; 9. Wächtler; 10. Risse.
Endstand: 1. Schröter, 698 Punkte; 2. Hübner 672; 3. von Zitzewitz 672; 4. Weiß 602.
Europameisterschaft, 1. Tag (124 Fahrer gestartet, 117 gewertet): 1. Tom Sagar (GB/KTM), in 1.06:02,72 h; 2. Edward Hübner (D/KTM), +32,81 sec; 3. Jeremy Carpentier (F/Honda), +59,46 sec; 4. David Abgrall (F/Yamaha); 5. Anthony Geslin (F/Yamaha); 6. Rannar Uusana (EST/KTM); 7. Tommy Sjöström (S/GasGas); 8. J. Romancik (CZ/KTM)
2. Tag (99 Fahrer gestartet, 82 gewertet): 1. Sagar, in 1.04:19,28 h; 2. Hübner, +20,42 sec; 3. Matteo Rossi (I/KTM), +1:00,65 min; 4. Geslin; 5. Maurizio Micheluz (I/Husqvarna); 6. Romancik; 7. James Lewis (GB/KTM); 8. Roni Nikander (FIN/KTM); 9. Carpentier
Endstand nach 8 Tagen: 1. Sagar, 144 Punkte; 2. Micheluz 88; 3. Carpentier 57; 4. Benoit Fortunato (F/Yamaha), 55; 5. Nikander 45. – Ferner: 12. Hübner 34; 14. Neubert 32

Internet: www.enduro-dm.de

Speedway-U21-Team-WM-Finale Mildura

In Down Under chancenlos

Das deutsche Quartett hatte beim U21-WM-Finale erwartungsgemäß gegen Polen, Dänemark und Australien nicht den Hauch einer Chance.

Die vier qualifizierten Teams sahen sich im australischen Frühsommer mit einer schwierigen, schlechten Bahn konfrontiert. Auf dem 300 Meter kurzen Oval gab es insgesamt sieben Stürze, die zumeist auf die Bahnverhältnisse zurückzuführen waren. Nach Heat II, das wegen Stürzen von Thomsen und Härtel dreimal gestartet wurde, musste ein Extra-Bahndienst eingeschoben werden. Anders Thomsen konnte anschließend nicht mehr starten und wurde durch taktische Reserve ersetzt. An der Reihenfolge Polen-

Dänemark-Australien-Deutschland änderte sich während des ganzen Rennens nichts. Michael Härtel stürzte im 1. und im 3. Durchgang und wurde jeweils ausgeschlossen.

Achter Titel für Polen

Teammanager Pepi Rudolph setzte Erik Riss in Lauf 13 als Joker, doch der Ex-Weltmeister stürzte. Dessen Bruder Mark fiel im Finaldurchgang. Nur Eriks Punktergebnis gegen Jack Holder war erkämpft.

Die drittplatzierten Aussies profitierten von ihren Bahnkenntnissen. Polen lag nur in fünf der 20 Heats nicht an der Spitze. Einzelweltmeister Piotr Pawlicki und seine drei Mitstreiter verteidigten überlegen den Titel und gewannen zum 8. Mal die Team-WM. ◆ TS

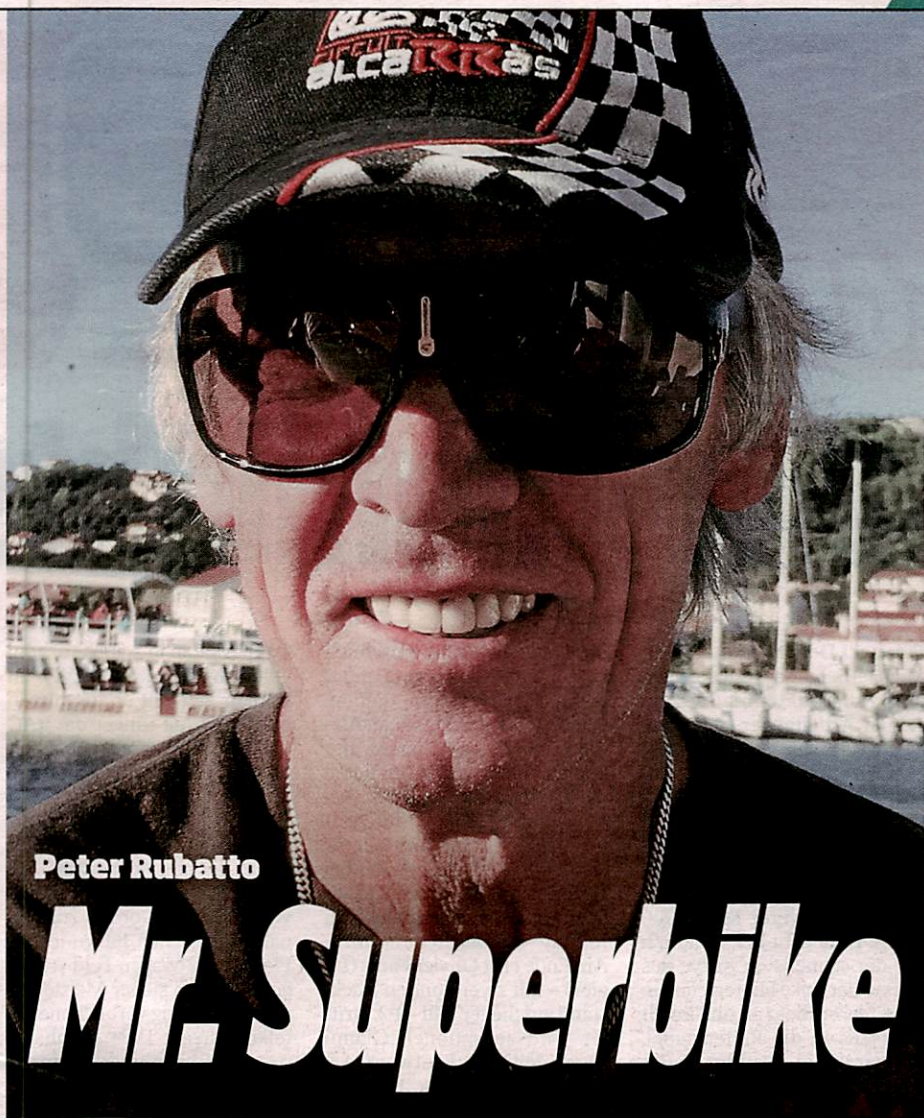


Kurtz vor Bech und Przedpelski, Erik Riss am Boden

SPEEDWAY-U21-TEAM-WM / Resultate

Mildura/AUS: 31. Oktober 2015; Bahnlänge: 300 m; Wetter: sonnig, 30 Grad
1. Polen 50 Punkte: Maksym Drabik 13, Piotr Pawlicki 15, Bartosz Zmarzlik 15, Pawel Przedpelski 7; **2. Dänemark 39 Punkte:** Nikolaj B. Jacobsen 15, Anders Thomsen 4, Mikkel Bech 14, Mikkel Michelsen 6; **3. Australien 29 Punkte:** Nick Morris 12, Max Fricke 6, Jack Holder 4, Brady Kurtz 7; **4. Deutschland 5 Punkte:** Valentin Grobauer 0, Mark Riss 2, Michael Härtel 1, Erik Riss 2

Internet: www.speedwaygp.com



Peter Rubatto

Mr. Superbike

Von IMRE PAULOVITS

Sein Spitzname kam ganz früh in seiner Karriere, doch noch heute ist Peter Rubatto eine schillernde Persönlichkeit in der deutschen Rennszene. Am Mittwoch, 4. November, wird der Italo-Schwabe 60 Jahre alt.

Das Achtstunden-Rennen auf dem Nürburgring 1982 war ein absoluter Höhepunkt in der Geschichte der deutschen Privatis. Helmut Dähne und Alois Tost führten auf der Eckert-Honda bis zum Sturz von Tost uneinholbar vor den übermächtigen Werksteams. Dann arbeitete sich das Team Rubatto/Rott auf der Rau-Kawasaki des Kölner Jung-Teams unaufhaltsam Richtung Podest. Rubatto? Jemand je was von ihm gehört? Der vermeintliche Italiener wurde in die Sprecherkabine von Jochen Luck und Kalli Hufstadt gerufen und erzählte in astreinem Schwäbisch von dem, was bei dieser Regenschlacht in der Grünen Hölle abging.

Dass damals so gut wie niemand den Mann aus Langenargen am Bodensee kannte, hatte einen guten Grund: Er hatte erst ein Jahr zuvor über-

haupt mit dem Rennsport angefangen. «Dabei lag das Rennfahren bei uns in der Familie», blickt Rubatto zurück. «Mein Vater Romeo war in Italien ein erfolgreicher Rennfahrer. Als er einmal in Deutschland gefahren ist, hat er meine Mutter kennengelernt. Sie ist zunächst zu ihm nach Brixen gezogen,

«Michael Schumachers Unfall hat mir arg zugesetzt.»

PETER RUBATTO

wie mein Bruder Mario und ich zur Welt kamen. Als er zehn und ich acht waren, sind wir dann nach Deutschland gekommen. Mein Bruder hat 1980 das Rennfahren angefangen, und ich war sein Mechaniker. Bei den Zuvis habe ich dann das Gefühl gehabt, dass ich das auch kann. So habe ich mir 1981 eine Rau-Suzuki gekauft und den OMK-Pokal gewonnen. Der Manfred Rau hat mich dabei gesehen, und über ihn bin

ich für 1982 in das Team von Jung gekommen. Das Achtstunden-Rennen auf dem Nürburgring war mein erstes internationales Rennen und gleich ein Highlight, wie ich an Jacques Cornu im Regen vorbeigefahren bin und Dritter wurde.»

Superbike-Pionier

1983 rief der Kölner Udo Stüsser den Superbike-Cup ins Leben, und Peter Rubatto gewann ihn mit der Rau-Kawasaki überlegen. Im Jahr darauf war die Klasse bereits als OMK-Trophy ausgeschrieben. Rubatto wechselte ins Kossler-Kawasaki-Team, das die vorjährige Werks-Kawasaki aus der Endurance-WM erworben hatte, und gewann zehn von zwölf Rennen. Durch seine Dominanz in den beiden Pionierjahren der deutschen Superbike-Geschichte wurde Peter Rubatto für immer zum «Mr. Superbike».

Wenn ihm der Titel danach auch mal durch technische Probleme, mal durch Pech immer durch die Finger glitt, fuhr Rubatto danach noch fast ein Jahrzehnt auch international ganz vorne mit. Dabei zeigte er auch eine große Stärke auf Straßenkursen: 1985 schaffte er auf der Isle of Man als Newcomer



Peter Rubatto, Kossler-Kawa 1984: 10 von 12 Rennen gewonnen



Rubatto und die Bimota YB4: Heute Stars bei Oldtimer-Events

gleich den vierten Platz. 1987 führte er gar zeitweilig die TT-FI-WM an, 1988 pflügte er im ersten Jahr der Superbike-WM mit seiner Bimota zwischen den Werksfahrern mit. 1990 fuhr er den ewigen Rundenrekord auf dem alten Sachsenring.

Gute und schlechte Zeiten

Peter Rubatto hatte einfach Spaß an der Rennerei. So fuhr er im Winter in Südostasien beim Macau-GP nicht weniger als neun Mal. «In Macau bin ich dreimal Zweiter hinter einer 500er geworden», grinst er. «Als dann 1990 keine 500er dabei war, habe ich gewonnen.» Und da wird Rubatto melancholisch. «Damals habe ich den Michael Schumacher kennengelernt. Ich habe den Motorrad-Lauf, er die Formel 3 gewonnen. Der Kontakt ist dann bis zu seinem Unfall nie abgebrochen. Es gibt zwei Ereignisse, die mir arg zugesetzt haben: Michaels Unfall und der Tod von meinem Freund und Teamkollegen Klaus Klein 1987. Wir fuhren zusammen nach Irland, und ich kam alleine wieder nach Hause. Er hat mich in Dundrod im Regen überholt, und dann musste ich mit ansehen, wie er bei 270 auf Aquaplaning gestürzt ist und sofort tot war.»

Nachdem Rubatto Ende 1993 zurücktrat, machte er als Teamchef weiter. 1995 wurde er mit Udo Mark Meister der Thunderbike-Trophy, der ersten von der Dorna ausgeschriebenem Viertakt-Serie. 1997 gewann er mit Markus Barth die Supersport-IDM. 2002 spannte Rubatto mit dem chinesischen Hersteller Zongshen zusammen, seine beiden Mannschaften belegten die ersten beiden Plätze beim prestigeträchtigen 8-Stunden-Rennen in Suzuka in der Stocksport-Klasse. Als sein Freund Martin Wimmer dann mit MZ in die Moto2-WM kam, war Rubatto bis zum bitteren Ende mit Herz und Seele dabei.

Doch auch das Fahren kann «Mr. Superbike» nicht lassen. Seine Bimota lässt er bei Oldtimer-Events noch immer mächtig krachen, dort gehört er zu den ganz großen Stars. Seine Tochter Jasmin, die selbst eine erfolgreiche Auto-Karriere hatte, betreibt heute ein Hotel in Österreich, und dort führt er im Winter Touren mit Zieseln, elektrischen Pistenraupen. Aber vor allem ist Peter Rubatto bis heute ein völlig angefressener Motorsport-Fan geblieben, der, wenn er es auch selbst sehr weit gebracht hat, die großen des Sports verehrt. ♦

IM RÜCKSPIEGEL

1995

1985

1975

1965

Die November-Highlights

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

... vor 20 Jahren



RAC-Sieg und WM-Titel geholt: McRae (r.) und Copilot Ringer

Formel 1 Der Fahrertitel ist an Michael Schumacher vergeben, der Konstrukteurspokal an seinen Arbeitgeber Benetton. Doch das Finale in Adelaide hat es noch einmal in sich. Genaueres gesagt bereits das Freitagstraining. Zuerst rammt Karl Wendlinger seinen Sauber-Ford mit 150 km/h in einen Reifenstapel. Wenig später trifft es ungleich schwerer Mika Häkkinen: Dem geht bei 250 km/h vor der schnellsten Kurve des Kurses der linke Hinterreifen in die Knie, er fliegt ab und knallt breitseits in die Reifenstapel. Rennarzt Sid Watkins rettet dem blutverschmierten Finnen mit einem Luftröhrenschnitt das Leben. Häkkinen übersteht den Crash mit Kopfverletzungen, ansonsten aber unverletzt.

Auch das letzte F1-Rennen in Adelaide bietet viel Zündstoff. David Coulthard (Williams), der Pole-Mann und Teamkollege Damon Hill die Führung am

Start abluhst, fährt zu schnell in die Boxengasse und muss nach Mauerkuss aufgeben. Schumacher wird von Jean Alesi im Ferrari abgeschossen und beide fallen aus. Danach fallen die jeweils zweitplatzierten Autos wie die Fliegen: Motorenproblem bei Gerhard Berger (Ferrari), Getriebeschaden bei Heinz-Harald Frentzen (Sauber), Antriebswellendefekt bei Johnny Herbert (Benetton). Am Ende erbt Olivier Panis (Ligier) – mit zwei Runden Rückstand auf Sieger Hill – P2. Dritter wird sensationell Gianni Morbidelli im Footwork/Arrows. Hinter Mark Blundell (McLaren) und Mika Salo (Tyrell) holt Pedro Lamy im Minardi auf P6 den einzigen WM-Punkt seiner F1-Laufbahn. Nur acht Autos kommen ins Ziel.

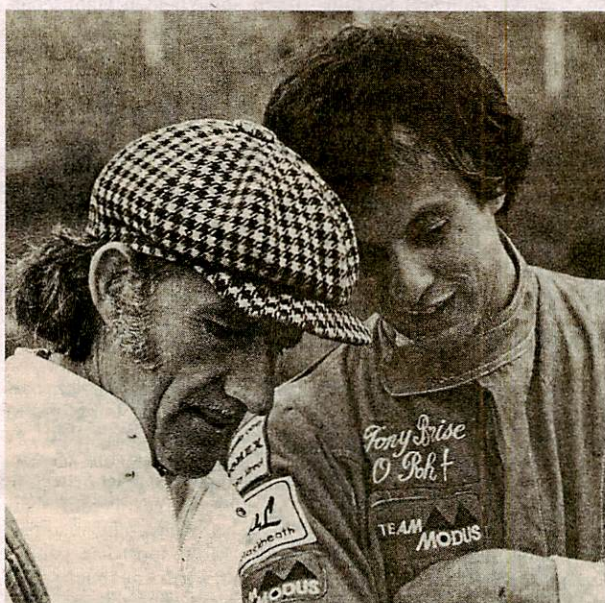
Rallye-WM Was für ein Showdown: Im WM-Duell mit Subaru-Teamkollege Carlos Sainz setzt sich der 27-jährige Schotte

Colin McRae in seinem dritten vollen WM-Jahr durch. Wie im Vorjahr gewinnt er zusammen mit Co Derek Ringer die RAC Rallye Großbritannien und holt damit auch den Titel gegen den Spanier, der in Rallye und WM Platz 2 belegt. Für den 2007 verstorbenen Publikumsliebbling soll es der einzige bleiben.

NASCAR Als haushoher Favorit reist Jeff Gordon zum Finale nach Atlanta. Ein vorletzter Platz im 42-Wagen-Feld würde genügen, um sicher Meister zu sein. Der einzig verbliebene Titelkonkurrent Dale Earnhardt tut, was er kann, und siegt in dominanter Manier. Gordon hat tatsächlich technische Probleme, schafft es aber auf Platz 32 ins Ziel und krönt sich 24-jährig erstmals zum Champ.

Formel 3 Fünf Jahre nach Bruder Michael gewinnt nun auch Ralf Schumacher den Macau GP – vor F3-Rookie Jarno Trulli und Pedro de la Rosa.

... vor 40 Jahren



Bei Absturz umgekommen: Graham Hill (l.) und Tony Brise

Formel 1 Anfang November sorgt Lord Alexander Hesketh für einen Paukenschlag: Er will sein Team auflösen! Vor allem nach den Erfolgen von James Hunt (u. a. Sieg in Zandvoort), der diverse Wechselangebote hat (Surtees, Brabham, Lotus), ist der Rennstall eigentlich im Aufwind. Umso erstaunter reagiert die Fachwelt, als Hesketh erklärt, dass er keinen Sponsor finden konnte. Ausgerechnet die damalige Playboy-Truppe schlechthin, die schon zu Formel-3-Zeiten mit Rolls-Royce zur Strecke kam, Champagner in Strömen fließen ließ und das gesamte Team in Fünf-Sterne-Hotels unterbrachte, soll pleite sein? Insider vermuten, dass der exzentrische Lord eine ganz spezielle Taktik spielt, um einen saumseligen Sponsor zu einer Entscheidung zu zwingen. Außerdem kursieren Verkaufsergüsse um das Team.

Nachdem Emerson Fittipaldi kurz darauf mit seinem Abgang von McLaren zur Copersucar-

Truppe für eine Überraschung sorgt, herrscht Ende des Monats in der F1 und in England tiefe Trauer: Der Weltmeister von 1962 und 1968, Graham Hill (46), ist tot. Und mit ihm praktisch das gesamte Embassy-Team. Beim Rückflug von Testfahrten in Le Castellet streift Hill mit seiner Piper Aztec beim Landeanflug auf den kleinen Londoner Flughafen Elstree einen Baumwipfel und stürzt ab. Mit an Bord sind sein Fahrer Tony Brise (23), Teammanager Ray Brimble (34), Konstrukteur Andy Smallman (24) sowie die Mechaniker Terry Richards (26) und Tony Alcock (32), die allesamt ebenfalls umkommen. Hill hat das Wetter unterschätzt – die großen Londoner Flughäfen Gatwick und Heathrow waren zum Zeitpunkt des Absturzes wegen dichten Nebels geschlossen.

Rallye-WM Zum dritten Mal in Folge sichert sich Timo Mäkinen mit Co Henry Liddon den Sieg bei der RAC Rallye

Großbritannien. Mit seinem «Leihwagen», einem Ford Escort, führt er einen Ford-Dreifachsieg vor Clark/Mason und Powkes/Harris an.

IMSA-Serie Beim Finale in Daytona gewinnt John Greenwood mit einer übermächtigen 725-PS-Silhouetten-Corvette. P2 und P3 für Brian Redman und Sam Posey bescheren BMW den Titel bei den Tourenwagen, während Peter Gregg im 340-PS-Porsche Carrera RSR mit P4 die Fahrermeisterschaft einfährt.

NASCAR Richard Petty (Dodge) gewinnt in Bristol, Buddy Baker (Ford) die letzten beiden Rennen in Atlanta und Ontario. Im Titelrennen ist Pettys Sieg in Bristol jedoch der entscheidende – denn dieser bringt ihm drei Rennen vor Schluss die sechste NASCAR-Meisterschaft ein.

USAC Beim Finale der Formel-Fahrzeuge in Phoenix gewinnt der bereits fixe Meister Anthony Joseph «A. J.» Foyt.

des Automobilsports

... vor 30 Jahren



Last Man standing: Adelaide-Sieger Keke Rosberg



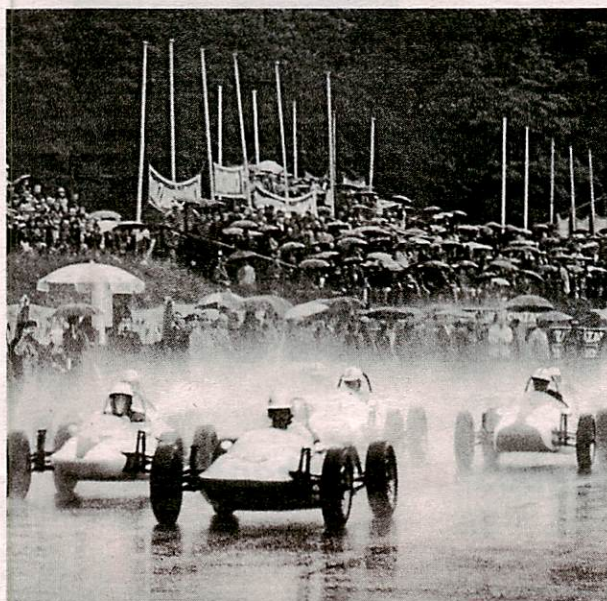
In Adelaide F1-Fahrer-Karriere mit Crash beendet: Niki Lauda

Formel 1 Abschied tut weh – vor allem, wenn er so abläuft wie der von Niki Lauda aus der Königsklasse. Beim Saisonfinale, dem erstmals in Adelaide ausgetragenen Australien-GP, crasht er in Führung liegend mit Bremsproblemen und beendet seine Formel-1-Fahrerkarriere mit einer Nullrunde. Damit befindet er sich jedoch in bester Gesellschaft, nur acht von 25 gestarteten Autos kommen in die Wertung. Alan Jones fällt in seinem 100. Grand Prix ebenso aus wie die sechs Autos der drei Teams, die zum (vorerst) letzten Mal am Start stehen: Alfa Romeo, Renault und Toleman. Auch Nigel Mansell (Getriebe), der Sieger der letzten beiden Rennen, sowie Pole-Mann Ayrton Senna (Motor) zählen zu den Ausfallopfern. Einziger Fahrer der Spitzengruppe, der ohne Probleme durchkommt, ist Keke Rosberg, der im Williams das Rennen gewinnt. Es ist

der fünfte und letzte GP-Sieg des Finnen – und der vierte auf einem Stadtkurs! Kurios endet das Rennen für die beiden Ligier auf den Plätzen 2 und 3: Philippe Streiff greift Teamkollege Jacques Laffite in der vorletzten Runde an und kollidiert mit diesem. Laffite kann recht unbeschadet weiterfahren, Streiff schafft es mit drei intakten und einem wild umherspringenden Rad ebenfalls über die Distanz und holt mit P3 sein bestes Karriereresultat. Guy Ligier ist jedoch wenig begeistert von der Aktion, die zwei sichere Podestplätze hätte kosten können. Der Doppel-Ausfall für McLaren (Prost fiel mit Motorschaden aus) bleibt ohne Folgen: Da Stefan Johansson im Ferrari nur P5 belegt und der zweite Ferrari (Alboreto) ebenfalls ausfällt, geht der Konstrukteurs-Titel trotzdem an McLaren-TAG. **Rallye-WM** An der Elfenbeinküste holen Juha Kankkunen/

Fred Gallagher und Björn Waldegård/Hans Thorszelius einen Toyota-Doppelsieg. Beim Finale in Großbritannien siegt Henri Toivonen (Lancia). Als Weltmeister steht Timo Salonen (Peugeot) schon längst fest. **IndyCar** Der spannende Titel-Showdown in Miami zwischen Al Unser Jr. und Sr. endet zugunsten des «Oldies». Beim Sieg von Danny Sullivan reicht dem als Tabellenführer ange-reisten 46-Jährigen P4, um einen Punkt vor dem 23-jährigen Filius (P3) zu bleiben. **NASCAR** Bill Elliott in Atlanta und Ricky Rudd in Riverside sind die Sieger der beiden abschließenden Saisonrennen im November. Meister wird jedoch – zum dritten und letzten Mal – Darrell Waltrip (Chevrolet). **Formel 3** Beim Macau-Grand-Prix geht es drunter und drüber. Im Chaos-Rennen siegt Mauricio Gugelmin vor Mike Thackwell und Jan Lammers.

... vor 50 Jahren



Im Versuchsjahr: Formel-V-Rennen auf der Stuttgarter Solitude

Formel 1 Nach der Saison ist vor der Saison. Und so wird gerätselt: War Richie Ginthers Honda-Sieg beim Finale in Mexiko eine Eintagsfliege oder der Start zu etwas Großem? Nur so viel ist klar: Statt sich voll auf die neue Dreiliter-Formel vorzubereiten, hat Honda Entwicklungskapazitäten geopfert, um am Ende der 1500er-Ära so gut wie möglich dazustehen. Das hat geklappt. Doch war der Preis zu hoch? Offen wird ein episches Jahr 1966 prophezeit, in dem die großen Werke ohne Rücksicht auf Verluste wie in alten Zeiten miteinander um die Vorherrschaft in der Königsklasse kämpfen werden. **Formel V** Als Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein auf Geheiß von Ferry Porsche 1964 die ersten Formel-V-Renner aus den USA importierte, wusste er wohl selbst noch nicht, welche Lawine er damit losretten würde. Während die Renner jenseits des Großen Teichs bereits großen Erfolg

genossen, waren 1965 die Anfänge auf deutschem Boden eher bescheiden. Doch im November des gleichen Jahres ist die Formel V angekommen. Ein komplett rennfertiges Auto kostet rund 10000 Mark, als Bausatz und mit Neuteilen aus dem VW-Regal – oder besser: Gebrauchtteilen – wird es sogar noch ein paar 1000 Mark günstiger. Die «Powerslide», wie MSa ja damals noch heißt, betitelt die Formel V damals als «Rennwagen für jedermann» und verkauft die neue Klasse als den «größten Erfolg seit der Einführung der Granturismos». Nach dem Versuchsjahr beschäftigt sich die deutsche Rennszene mehr und mehr mit dem Thema. Zu Beginn der langen Winterpause schwirrt somit in vielen Rennfahrerköpfen die Frage herum: «Mache auch ich 1966 mit?» **Sportwagen** Beim wichtigsten Langstreckenrennen Südafrikas, den 9h von Kyalami, fällt die Entscheidung erst fünf Minuten

vor dem Ende. Der bis dato souverän führende Ford GT40 von Peter Sutcliffe und Innes Ireland bekommt Probleme mit dem Öldruck. Somit hat die Stunde des Ferrari-Duos Richard Attwood/David Piper geschlagen, wobei «Dick» Attwood Sutcliffe erst drei Runden vor Schluss passieren kann. **Rallye-EM** Europa- und Finnland-Meister Rauno Aaltonen siegt im Mini Cooper S zusammen mit Copilot Tony Ambrose bei widrigsten Wetterbedingungen auf der RAC Rallye Großbritannien. Nach knapp 4000(!) WP-Kilometern nur um rund zwei Minuten geschlagen, werden Timo Mäkinen/Paul Easter (Austin Healey 3000) Zweite. **USAC** Bei den Stock Cars krönt Norm Nelson seine Meister-Saison mit einem Sieg beim Saisonabschluss in Hanford. Bei den «Championship Cars», also den Formelfahrzeugen, siegt beim Finalrennen in Phoenix A. J. Foyt, als Meister steht aber Mario Andretti bereits fest.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW

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

BMW Alpina

Alpina D3 Biturbo Touring, Bj. 9.2011, 68000 km, spacegrau, 1. Hd., unfallfrei, Autom., Winterreifen, gegen Gebot. Tel. 06744/71070

Ferrari

575 Maranello F1, rot-beige, 5/04, super Zust., viel Zubehör, 45000 km, günstig zu verkaufen. Tel. 07621/43311

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

Gebrauchteile für 328/348/355/360/360 CH/550. www.ub-unfallwagen.de H

Jaguar

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

Lancia



Lancia Delta Integrale, Evo I 16V Martini 6, Bj. 1992, wunderschöner Originalzustand. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

Maserati

Maserati Bi-Turbo, Jg. 87, schwarz-anthr., Vollleder-Ausst., neuer Motor, perfekter Zust., 5500,- €. T. 0041797116363

McLaren

www.mclarenf1.de H

Mercedes

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

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

Porsche

Porsche-Fan sucht CARRERA GT, 959, 918er unfallfrei, zum Kauf. Telefon 0172/5159727

997 II, PDK, Modell 2009, 40000 km, Vollleder, Sportabgas, sehr gepf., VB 49.900,- €, Anzahlung. Tel. 0175/1838787

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

991 Car. S, Bj. 2014, 12000 km, rot, Navi, SHZ, PDC, Speere usw., 7-Gang-Schalter, 93.900,- €. Tel. 0174/7394917

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

993 Carrera S4, Bj. 97, orig. 21000 km, neuwertiger Zust., Gebot ab 150.000,- €. Tel. 0034/636499894

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

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renn/Rallye

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

www.luetticke-motorsport.de H

BELL
Rennfahrhelme -
Ihr Lieferant und Importeur
Service & Vertrieb
BSA-Motorsport.com
Viernheim
e-mail: info@bsa-motorsport.com

www.indysport.de H

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

BELL
HELM-ZUBEHÖR
BERATUNG • VERKAUF • SERVICE
ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR
Tel.: 02651-9625 0
www.isa-racing.de

www.Rennsportshop.com

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos ■ Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Automobil-Stars gestern & heute

WAS MACHT EIGENTLICH...?

STEFANO MODENA



1989



2014

Er war eines der größten Talente Italiens. Selbst Ayrton Senna, der gegen ihn Kart gefahren ist, schwärmte von ihm. Doch Stefano Modena hat sich nicht durchsetzen können. Weil er anders war. Nicht in diese Glamourwelt passte. Und sich auch nicht anpassen wollte. Modena war Modena – immer eigenwillig. Distanziert. Schwer zugänglich. Und extrem abergläubisch. Die italienische Presse nannte ihn «Il Diverso», den Andersartigen. Die Engländer kanzelten ihn aufgrund seines zerzausten Haars als «Vogelscheuche» ab.

Modena war auch Sponsoren gegenüber ein Graus. Es war ein Wunder, dass ihn Marlboro Italien unter seine Fittiche nahm. Mit dieser Unterstützung holte er 1987 den Titel in der Formel-3000-EM im Onyx-Rennstall von Mike Earle. Als Frank Williams beim Finale in Adelaide einen Ersatz für Nigel Mansell brauchte, holte er Riccardo Patrese von Brabham. Für Bernie Ecclestone, damals noch Brabham-Teamchef, war klar: «In dem Fall nehme ich Stefano.» Doch der damals 24-jährige Italiener war nicht bereit. Vor allem nicht physisch. «Ich hatte bereits für Benetton getestet. In Imola. Aber ich war nach 30 Runden platt.» Heute sagt der Mann, der bei insgesamt 70 Formel-1-Rennen an den Start ging: «Wenn ich die Chance noch einmal bekäme, würde ich vorher anders trainieren.»

Modenas Hoffnung, auch 1988 für Brabham zu fahren, zerschlugen sich, weil Ecclestone ein Jahr Pause machte. Stattdes-

sen wechselte er zum neuen Rennstall EuroBrun. «Ein Fehler», wie Modena heute sagt. 1989 kehrte er zu Bernie zurück. Und wurde beim Monaco-GP Dritter. Die erfolgreichste Saison erlebte er 1991 bei Tyrrell. In Kanada belegte er Platz 2, in der WM wurde er Achter. 1992 wechselte er zu Jordan. Doch mit Yamaha-Triebwerken stand er auf verlorenem Posten. Die Formel-1-Karriere des ehemaligen Monaco-F3-Siegers war am Ende.

Nach der Formel 1 versuchte Modena sein Glück bei den Tourenwagen. In Italien und Deutschland fuhr er von 1993 bis 1999 für Alfa. «Als Italiener bei Alfa – das war nicht schlecht. Doch leider fuhr ich nie im Werksteam. Und hatte so nie eine Chance, einen Titel zu gewinnen.» 2000 beendete er nach einer Saison bei Opel seine Karriere. Seine Bilanz: «Rennsport ist das eine. Siegen was anderes. Ich hatte in der F1 nie den Erfolg, von dem ich geträumt hatte.» Auch der Traum, eines Tages für Ferrari zu fahren, ging nicht in Erfüllung. Immerhin: Stefano hatte einmal eine Audienz bei Enzo Ferrari. Der hätte ihn gerne genommen. Ein Modena aus Modena, der für die Scuderia fährt – das hätte gepasst. «Doch so weit kam es leider nie», meint Stefano heute.

Heute lebt Modena in Rom. Immer noch mit seiner «Prinzessin» Sveva, die ihn schon zu Formel-3000-Zeiten begleitete. Den Rennsport hat er nicht ganz aus den Augen verloren. Für Bridgestone entwickelt und testet er seit Jahren Reifen. CHRISTIAN EICHENBERGER

LESERBRIEFE

Der muss blind sein
Zu «Rossi gegen Márquez»,
MSa 45/2015

Ich stelle mich ganz klar auf die Seite von Valentino Rossi. Und stimme dem Leserbrief von Rudolf Kowalski aus MSa 45 zu. Wer nicht gesehen hat, dass Marc Márquez nur darauf aus war, Rossi einzubremsen, muss blind sein. Ich bin Jonas-Folger-Fan. Und mute mir zu, diese Auseinandersetzung neutral betrachten zu können. Klaus Holler, D-35410 Hungen

Rossi ist eine Legende
Zu «Rossi gegen Márquez»,
MSa 45/2015

Was soll das? Haben wir alle schon vergessen, wie Márquez mit Stefan Bradl oder Tom Lüthi in der Moto2 umgegangen ist? Von Skandal abgesehen ist? Von Skandal abgesehen damals die Rede. War es nicht Márquez, der Pedrosa den Sensor am Hinterrad abfuhr und dieser dann folgenschwer stürzte? Jetzt will man Rossi für dieses Manöver aufhängen? Egal was geschieht, Rossi ist und bleibt eine Legende. Daran ändert auch die spanische Allianz nichts! Hugo Vögeli, CH-8765 Engi

Sperrung für Márquez
Zu «Rossi gegen Márquez»,
MSa 45/2015

Ihr Schreiber Imre Paulovits ist offensichtlich kein Rennfahrer. Er schießt an den Facts vorbei. Leser Rudolf Kowalski stellt es in seinem Leserbrief in MSa 45 genau richtig dar. Denn Fakt ist: Márquez hat sich von der ersten Runde an nicht auf das Rennen konzentriert, sondern einzig darauf, Rossi zu behindern – um den Titelkampf zu beeinflussen! Etwas Unsportliches gibt es nicht! Das war so offensichtlich, dass eine wache Rennleitung Márquez mit einer Durchfahrtsstrafe hätte belegen müssen. So hat Márquez nicht nur das Rennen, sondern auch die WM ruiniert. Die Reaktion von Rossi ist mehr als verständlich und auch sehr human. Denn Márquez hat mit seinen gefährlichen Manövern sich und Rossi viel mehr gefährdet als Rossi, der den Hitzkopf praktisch auf null gebremst hat, um ihn dann zur Vernunft zu bringen. Hätte Rossi die Nerven verloren oder wäre er böse, hätte er Márquez bei 250 km/h locker aus dem Sattel geholt. Die verhängte Strafe geht voll am Ziel einer fairen WM-Entscheidung vorbei. Die Stewards sollten Márquez für das Rennen in Valencia sper-

ren und Lorenzo und Rossi ungehindert um den Titel fighten lassen. Erwin Grenacher, CH-9442 Berneck

Die Liste ist lang
Zu «Rossi gegen Márquez»,
MSa 45/2015

Álvaro Bautista, Jorge Lorenzo, Tom Lüthi, Pol Espargaró, Dani Pedrosa – die Liste der Fahrer, die von MM zu Sturz gebracht worden sind oder wegen ihm ein Rennen vorzeitig beenden mussten, ist lang. Und alles blieb bisher ohne irgendwelche Sanktionen. Ein Schelm, der Böses dabei denkt, dass Honda in der MotoGP viel mitreden darf. Wenn man sich die Kommentare von ehemaligen GP-Fahrern zum Vorfall in Sepang anhört, sieht die Schuldfrage sehr eindeutig aus. Etwas mehr Weitblick wäre wünschenswert – und klare Regeln, die auch ein Behinderen auf der Strecke sanktionieren. Ein anderer Fahrer als Rossi wäre wahrscheinlich bei einigen dieser Ausbremsmanöver zu Sturz gekommen! Ob es dann eine Strafe gegen Márquez gegeben hätte? Jörg Gammler, D-82363 Weilheim

Rosberg tut mir leid
Zum «WM-Titel von Lewis
Hamilton», MSa 45/2015

Als Zuschauer kann man es nicht mehr ertragen, Lewis Hamilton siegen zu sehen. Es ist offensichtlich, dass Nico Rosberg als Wasserträger verheizt wird. Aus Marketing-Gründen wurde Hamilton in den USA zum Weltmeister gekrönt. Mehrere Safety-Car-Phasen schoben das Feld immer wieder zusammen und sorgten dafür, dass Hamilton aufholen konnte. Natürlich fabriizierte Rosberg – wie immer – einen entscheidenden Fahrfehler, den Hamilton gnadenlos ausnutzte. Falls sich Nico auf der Strecke wehrt, wird er sofort von der Rennleitung und dem eigenen Team kritisiert. Hamilton dagegen kommt fast immer ungeschoren davon. Nico kann einem leid tun, denn Vettel versucht ihm jetzt noch den Vizetitel abzujagen. Volker Heinrich, D-32547 Bad Oeynhausen

KONTAKT

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

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

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

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

Freie Mitarbeiter:
Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubl, Georg Dobs, Andreas Göhring, Martin Gruhler, Michael Heinrich, Klaus-Eckhard Jost, 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: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera
Japan: Shigeo Kibiki
Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat
Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, Werner Schneider, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jörg Kaufmann, Peter Wyss
Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

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

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

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

Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

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

Redaktionelle Gesamtleitung:
Ralph Alex, Jens Kätemann
Stellvertreterin: Birgit Priemer

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

Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

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

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

Auftragsmanagement:
Iris Eifrig
iefri@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1613
Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1522

Herstellung:
Rainer Jüttner (verantwortlich)

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

Druck:
D70 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

Vertrieb:
DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

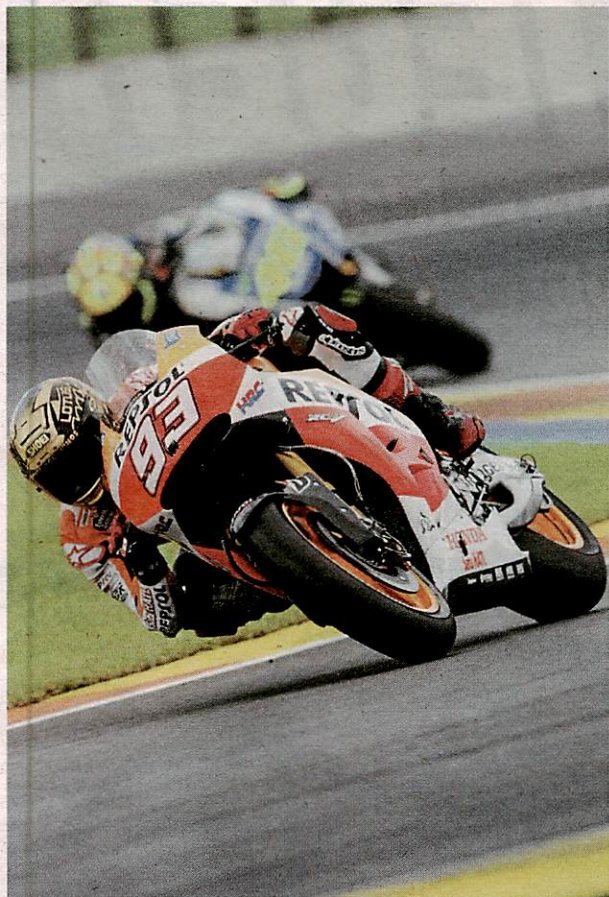
Einzelheft:
2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:
€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: € 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kleinstkauf 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
© 2015 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG,
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
ISSN 1421-8488



Modena 1989 im Brabham – gefolgt von Mansell auf Ferrari



MotoGP in Valencia: Vorjahressieger Márquez vor Erzfeind Rossi



Formel E in Malaysia: Der zweite Lauf wird zur Hitzeschlacht

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 3.11.

- 8.00 NASCAR, Martinsville/Virginia (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**
- 12.40 Classic Races: Die Argentinien-Rallye (Doku.) **MOTORVISION TV**
- 15.00 European Le Mans Series/ELMS, Estoril (P), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
- 17.00 Formel 1, Mexiko City (MEX), Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 18.00 Tourenwagen-WM, Buriram (T), 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 18.30 Tourenwagen-WM, Buriram (T), 2. Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 19.45 Formel E, Peking (RC), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
- 20.00 NASCAR Truck Series, Chicagoland (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**
- 21.45 Formel 1, Mexiko City (MEX), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
- 22.15 Langstrecken-WM, Schanghai (RC), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
- 23.00 Inside ERC: Magazin zur Rallye-EM, Reportagen und Interviews **EUROSPORT**
- 23.30 WTCC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM, Reports/Interviews **EUROSPORT**

MITTWOCH, 4.11.

- 7.45, 23.45 Formel E, Peking (RC), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
- 8.00 NASCAR Truck Series, Chicagoland (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**
- 8.45 Porsche Supercup, Saisonrückblick 2015 **EUROSPORT**
- 9.15 WTCC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM, Reports/Interviews **EUROSPORT**
- 9.45 Formel 1, Mexiko City (MEX), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
- 12.40 Classic Races: 1000-km-Rennen Nürburgring 1984 (Doku.) **MOTORVISION TV**
- 19.00 Porsche Supercup, Austin/Texas (USA), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
- 20.00 NASCAR Sprint Cup, Chicagoland (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**
- 21.45, 14.45 Tourenwagen-WM, Buriram (T), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 22.45, 15.30 Tourenwagen-WM, Buriram (T), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

DONNERSTAG, 5.11.

- 8.00 NASCAR Sprint Cup, Chicagoland (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**
- 10.00 Langstrecken-WM, Shanghai (RC), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 10.30 Porsche Supercup, Saisonrückblick 2015 **EUROSPORT**
- 12.40 Classic Races: Die CanAm-Serie 1973 (Doku.) **MOTORVISION TV**
- 16.30 Rallye-ÖM, Rallye Waldviertel (A), Auftakt/Rennen (live) **ORF SPORT+**
- 20.00 NASCAR Truck Series, New Hampshire (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**

FREITAG, 6.11.

- 8.00 NASCAR Truck Series, New Hampshire (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**
- 12.40 Classic Races: Die goldenen Zeiten des Rallye-Sports (Doku.) **MOTORVISION TV**

- 19.00 Formel 1, Mexiko City (MEX), Rennen (W) **SKY SPORT 1**
- 20.00 NASCAR Sprint Cup, Sylvania (USA), Highlights (W) **MOTORVISION TV**

SAMSTAG, 7.11.

- 6.15 Formel E, Putrajaya (MAL), Qualifikation (Zus.) **EUROSPORT**
- 6.45 Formel E, Putrajaya (MAL), Rennen (live) **EUROSPORT**
- 7.00 Classic Races: Die Argentinien-Rallye (Doku.) **MOTORVISION TV**
- 11.30 VLN, Nürburgring (D)/Münsterlandpokal, Rennen (Zus.) **SPORT 1**
- 12.00 TCR International Series, Buriram (T), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
- 12.15 NASCAR Sprint Cup, Sylvania (USA), Highlights (W) **MOTORVISION TV**
- 19.35 VLN, Nürburgring (D)/Münsterlandpokal, Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 20.00 TCR International Series, Buriram (T), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 20.00 NASCAR Truck Series, Martinsville (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**
- 21.00 NASCAR, Martinsville/Virginia (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**

SONNTAG, 8.11.

- 7.45 NASCAR Truck Series, Chicagoland (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**
- 8.35 NASCAR Sprint Cup, Chicagoland (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**
- 14.35 FIA World-Rallycross Belgien, Highlights (W) **MOTORVISION TV**
- 18.30 NASCAR Truck Series, Martinsville (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**
- 19.30 NASCAR, Fort Worth/Texas (USA), Rennen (live) **MOTORVISION TV**

MONTAG, 9.11.

- 8.00 NASCAR Sprint Cup, Sylvania (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**
- 12.40 Classic Races: Afrika-Rallye 1959 (Doku.) **MOTORVISION TV**
- 20.00 NASCAR, Fort Worth/Texas (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**

MOTORRAD

DONNERSTAG, 5.11.

- 18.35 Motocross-WM, Saisonrückblick 2015 (Zus.) **SPORT 1+**
- 19.00 Motorrad-WM, Sepang (MAL), Rennen aller Klassen (Zus.) **EUROSPORT**

FREITAG, 6.11.

- 7.45 Motorrad-WM, Sepang (MAL), Rennen aller Klassen (Zus.) **EUROSPORT**
- 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Valencia (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
- 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
- 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E), 1. Freies Training (live) **EUROSPORT**
- 11.45 Motorrad-WM, Sepang (MAL), Rennen aller Klassen (Zus.) **EUROSPORT**
- 13.00 Motorrad-WM/Moto3, Valencia (E), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT**

- 14.00 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT**
- 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E), 2. Freies Training (live) **EUROSPORT**

SAMSTAG, 7.11.

- 5.10 High Octane: US-Freestyle-Motocross, Rückblick 2010 **MOTORVISION TV**
- 8.05 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E), Freies Training (Zus.) **EUROSPORT**
- 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Valencia (E), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT**
- 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT**
- 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E), 3. Freies Training (live) **EUROSPORT**
- 11.45 Motorrad-WM, Valencia (E), Vorberichte zur Qualifikation (live) **EUROSPORT**
- 12.30 Motorrad-WM/Moto3, Valencia (E), Qualifikation (live) **EUROSPORT**
- 13.30 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E), Qualifikation (live) **EUROSPORT**
- 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E), Qualifikation (live) **EUROSPORT**

SONNTAG, 8.11.

- 8.30 Motorrad-WM, Valencia (E), Warm-up (live) **EUROSPORT**
- 10.00 Motorrad-WM, Valencia (E), Vorberichte zu den Rennen (live) **EUROSPORT**
- 11.00 Motorrad-WM/Moto3, Valencia (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
- 12.05 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E), Rennen (live) **SRF 2**
- 12.15 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
- 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E), Rennen (live) **EUROSPORT**
- 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E), Rennen (live) **ORF SPORT+**
- 13.55 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E), Rennen (live) **SRF INFO**
- 18.20 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

MONTAG, 9.11.

- 11.00 Motorrad-WM/Moto3, Valencia (E), Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 11.45 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E), Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 12.30 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E), Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 19.30 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
- 20.00 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E), Rennen (W) **EUROSPORT**

IM NÄCHSTEN HEFT / 10.11.2015

AUTOMOBIL
Formel 1: Vor Brasilien-GP
Formel E: Lauf in Malaysia
Rallye-WM: Vor Wales/GB
NASCAR: Fort Worth/Texas

MOTORRAD
MotoGP: Finale in Valencia
Supercross: Leipzig

TERMINE

AUTOMOBIL

5.-7.11.	Rallye Waldviertel/Grafenegg	ÖM	A
7.11.	Formel E, Putrajaya		MAL
8.11.	NASCAR, Fort Worth/Texas		USA
8.11.	Super Formula, Suzuka		J

MOTORRAD

6./7.11.	Supercross/Superenduro, Leipzig		D
7.11.	Speedway, Dohren		D
7.11.	Freestyle-MX, Caragualatuba	WM	BR
8.11.	MotoGP/Moto2/Moto3, Valencia	WM	E

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächste Einsätze des DSK-Busses: 27. November bis 6. Dezember: Essener Motor Show 2015. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



MOTORSPORT
aktuell

ÜBERFLIEGER

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

14%
PREISVORTEIL

GRATIS

RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

Komplexe Manöver in jede
Richtung – auch Loopings!
Gyro-Technik, verschiedene Flugmodi,
Maße: ca. 7 x 7 x 3 cm, inkl. Akku und
Fernsteuerung.



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302 Geschäftsführer: Dr. Volker Bredel, Michael Lehmann, Vertrieb: Beilerung, Beilerung und Inhasce
erhalten durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nail Obererling (Voritz), Heino Dünnes, Dr. Michael Hahn, Düsterstraße 1-3, 20355 Hamburg, im Internet: www.motorsport-aktuell.com, HRB 96732.

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
■ Exklusives Gratis-Extra dazu ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach einem Jahr können Sie das Abo jederzeit kündigen

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1277525

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl. MwSt. und Versand. **Mein Geschenk, den RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006**, 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
_____ Straße, Nr.	_____ 19
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@dvpv.de widerrufen.

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

IBAN	_____
BIC	_____
	Geldinstitut

Ich bezahle per Rechnung.

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

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