

# MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens



**Rallye-WM**  
**Reaktionen auf den  
Ausstieg von VW**

S. 3/19



**Langstrecken-WM**  
**Porsche: Marken-Titel  
mit Sieg verteidigt**

S. 14

## MotoGP

**Interview mit Sepang-  
Sieger Dovizioso**

S. 22



## Formel 1

**Lance Stroll: Das ist der  
neue Williams-Pilot**

S. 8

## MotoGP

**Alle Details zum Debüt  
von KTM in Valencia**

S. 21

## Tourenwagen-WM

**Auch Lada steigt aus –  
wie geht's weiter?**

S. 3

## Superbike-WM

**Weltmeister Rea: Kein  
Interesse an MotoGP**

S. 26

## Formel 3

**Ärger mit Pirelli vor  
Klassiker in Macau**

S. 14

**Formel 1: Holt Rosberg beim Grand Prix von Brasilien den Titel?**

# ZWEITER MATCHBALL



Jeden  
Dienstag  
neu

**motorsport-  
aktuell.com**

Nico Rosberg kann am Wochenende beim GP von Brasilien mit einem Sieg alles klarmachen. Doch gibt sich Verfolger Lewis Hamilton so leicht geschlagen? Wohl kaum.

Das Rennen in Interlagos verspricht viel Spannung. Auch hinter dem Mercedes-Duo – dank der Streithähne Sebastian Vettel und Max Verstappen. **ab S. 4**



## LIEBE LESER!



Christian Eichenberger  
Chef vom Dienst

Beim Rallye-WM-Lauf in Wales waren es «nur» Gerüchte. Nun ist es Gewissheit: VW steigt Ende 2016 aus der Rallye-WM aus. Der Abgas-Skandal hat nach Audi in der Langstrecken-WM sein nächstes «Opfer» gefunden. Wir haben für Sie das Wichtigste zum Volkswagen-Ausstieg auf Seite 3 zusammengefasst. Außerdem sind wir auf Stimmenfang gegangen. Was dabei herausgekommen ist, lesen Sie auf Seite 19. Auch in der Formel 1 wird derzeit mehr lamentiert als Gas gegeben. Der «Fall Vettel» hat nicht nur die FIA, sondern auch die Fans beschäftigt (ab Seite 6). Darf sich ein Fahrer in aller Öffentlichkeit zu solchen Äußerungen, wie sie Vettel beim GP von Mexiko vom Stapel ließ, hinreißen lassen? Wo ist in dem Moment seine Vorbildfunktion geblieben? Und hat sich die FIA einen Gefallen damit getan, Vettel ungeschoren davonkommen zu lassen? Dagegen scheint die MotoGP seit Längerem eine wahre Oase der Glückseligkeit zu sein. Mit dem neunten Sieger der Saison haben wir in Sepang exklusiv gesprochen (Seite 22). Auf den zehnten warten wir sehnsüchtig.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



WER? Domi Aegerter (CH)  
WO? Zürich (CH)

WAS? Für die Sporthilfe fährt der Moto2-Star auch vier Räder



WER? Maro Engel (D) und Ranger van der Zande (NL)  
WO? Macau-Grand-Prix (MAC), FIA GT World Cup

WAS? Mercedes-AMG will in Macau den Titel verteidigen – aber nicht mit dem SLS AMG GT3, sondern im Mercedes-AMG GT3



WER? Lewis Hamilton (GB)  
WO? New York (USA)

WAS? Als böser «Joker» bei Heidi Klums Halloween-Party



WER? Nico Hülkenberg (D)  
WO? Monte Carlo (MC)

WAS? Der Halloween-Kürbis mal als «Hulk-Helm»

## INHALT

## AUTOMOBIL

## THEMEN DER WOCHE

- ! Rallye-WM: Der VW-Paukenschlag; Tourenwagen-WM: Lada auch raus S. 3
- ! FORMEL 1 Rosberg vs. Hamilton war nie enger S. 4
- ! FORMEL 1 Warum Ferrari nicht mehr siegen kann S. 5
- ! FORMEL 1 Das Protokoll vom Mexiko-GP S. 6
- ! FORMEL 1 Lance Stroll – der neue Williams-Pilot S. 8
- ! FORMEL 3 Pirelli vor dem Klassiker in der Kritik S. 13
- ! LANGSTRECKEN-WM Dominant zum Titel S. 14
- DTM Wie für 2017 getestet und geplant wird S. 18
- ! RALLYE-WM Reaktionen zum VW-Ausstieg S. 19

## MOTORRAD

## THEMEN DER WOCHE

- ! MotoGP: So plant KTM für Valencia; Superbike-WM: Vorbereitung für ersten Test S. 21
- ! MOTOGP Interview mit Malaysia-Sieger Dovizioso S. 22
- MOTO2 Lüthi und der geplatzte Titeltraum S. 24
- ! SUPERBIKE-WM Interview mit Weltmeister Rea S. 26
- SPEEDWAY-WM Ernüchterung bei Smolinski S. 28
- MOTOCROSS-WM Interview mit Schweizer Seewer S. 30

## PANORAMA

- MOTORRAD Zum 85. Geburtstag von Jim Redman S. 33
- MOTORRAD Rückspiegel: Highlights im November S. 34
- AUTOMOBIL MSA im Rallye-Simulator S. 36
- BOXENGEFLÜSTER Fan-Shop; Namen & Nachrichten; Leserbrief S. 38
- IMPRESSUM S. 39
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 39

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:  
SUTTON/IMAGES.COM

## KONTAKT

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

MOTOR  
SPORT  
aktuell

**Rallye-WM**

# VWs schneller Abgang

Von REINER KUHN

**Letzten Mittwoch wurde offiziell, was spätestens nach dem Audi-Rückzug aus der Sportwagen-WM, also Tage vor dem Rallye-WM-Lauf in Großbritannien, mehr oder weniger offen kolportiert wurde: Auch die Kernmarke VW muss ihr erfolgreiches WM-Engagement beenden.**

Man kann nur erahnen, wie schwer es VW-Entwicklungsvorstand Dr. Frank Welsch gefallen sein muss, an der Seite seiner Wolfsburger Werksportler im Servicepark auszuhalten und gemeinsam mit den Teammitgliedern auf dem Bildschirm die letzten Wertungsprüfungen der VW-Werkspilote zu verfolgen. Wenig später stand der 53-Jährige zwischen den siegreichen Weltmeistern Sébastien Ogier und Julien Ingrassia ganz oben auf dem Podium und nahm noch vor Ort die WM-Trophäe für den Hersteller-Titel in Empfang. Als erster, und wie drei Tage später offiziell wurde, auch als letzter VW-Vorstand. Selbst führende Teammitglieder beteuern, zu diesem Zeitpunkt nur von Rückzugsgewürten, aber keinesfalls von einer finalen Entscheidung gewusst zu haben.

Ein Blick auf die Antworten von Welsch in «Nachgehakt» (Heft 46, S. 18) hätte allerdings genügt, um zu erkennen, dass



Volkswagen: Nach der Rallye Australien gehen im Rallye-Servicepark die Lichter aus

die Würfel scheinbar längst gefallen waren. Schon nach dem größtmöglichen WM-Triumph am Sonntagmittag sprach der für das Motorsport-Engagement verantwortliche Entwicklungsvorstand in Sachen WM-Team nur noch in der Vergangenheit und darüber, künftig den Kundensport auszubauen.

**Rückzug trotz Zusage bis 2019**

70 Stunden später las sich dies in der offiziellen Pressemitteilung aus Wolfsburg dann so: «Die Marke Volkswagen steht vor gewaltigen Herausforderungen. Mit dem anstehenden Ausbau der Elektrifizierung unserer Fahrzeugpalette müssen wir all unsere Anstrengungen auf wichtige Zukunftstechno-

logien konzentrieren. In der Rallye-WM haben wir unsere sportlichen Ziele weit übertroffen. Nun werden wir Volkswagen Motorsport neu ausrichten und auch dort die Fahrzeugtechnik der Zukunft stärker in den Mittelpunkt rücken. Gleichzeitig wird Volkswagen verstärkt im Kundensport Flagge zeigen. Neben dem Golf GTI TCR auf der Rundstrecke und dem Beetle GRC im Rallyecross möchten wir auch im Rallye-Bereich Spitzenprodukte für Kunden anbieten und werden einen neuen Polo nach R5-Reglement entwickeln.»

Die Zusage des Vorstands, das Rallye-WM-Programm bis einschließlich 2019 fortzuführen, ist damit Schnee von gestern,

obwohl erst im März verkündet. «Die Rallye-WM ist unser Sport», hatte Marketing-Vorstand Jürgen Stackmann seinerzeit vollmundig erklärt. Nach der Rallye Australien (17. bis 20.11.) ist damit jedoch vorzeitig Schluss. So verständlich ein rigider Sparkurs und ein Umdenken im Konzern aufgrund des milliardenteuren Abgaskandals auch sein mögen, wofür auch die Werksportler der einzelnen Marken ihren Beitrag leisten müssen: Der Rückzug aus der Rallye-WM lässt sich nur schwer nachvollziehen. Kaum eine andere Top-Serie ist so dicht am Serienprodukt. Nirgends sind mehr Global Player, darunter mit Toyota, Ford und Hyundai Werkswagen von drei

der fünf größten Automobilhersteller, am Start.

Und nun zieht sich ausgerechnet der erfolgreichste Wettbewerber zurück, um einen hohen zweistelligen Millionenbetrag zu sparen. Dem entgegen stehen Erfolge auf globalen Schlüsselmärkten wie Argentinien, Australien, Frankreich, Deutschland, Mexiko oder Spanien. Bei 51 WM-Rallyes holte Volkswagen 42 Siege und 621 Bestzeiten – kein anderes Auto in der Geschichte der Rallye-WM hat eine bessere Erfolgsquote als der Polo R WRC.

**Auch VW plant elektrisch**

Dessen bereits fertig entwickelter Nachfolger für 2017 wandert direkt ins Museum. Die Hoffnungen, wenigstens noch eine Saison mit dem neuen Auto zu bestreiten, erfüllten sich nicht. Da erging es Audi besser: Die Ingolstädter dürfen sich immerhin weiter in der DTM engagieren – mit sechs Boliden, deren veraltete V8-Technik sich kaum mit der Neuausrichtung des Konzerns vereinbaren lässt. Zudem stoppten die Wolfsburger erst im Frühjahr eine vom damaligen VW-Motorsport-Direktor Jost Capito initiierte Entwicklung eines elektrifizierten Rallyecross-Autos auf Basis des VW Polo R WRC. Nun proklamiert Welsch, «dass auch bei Volkswagen Motorsport die Fahrzeugtechnik der Zukunft stärker in den Mittelpunkt rückt.» ♦

**Tourenwagen-WM**

# Lada auch raus – wie geht's weiter?

**Vielleicht schon in dieser Woche wird Lada offiziell den werksseitigen Ausstieg aus der Tourenwagen-WM (WTCC) bekannt geben.**

Beschlossene Sache ist der Ausstieg dabei laut russischen Medien längst. Der Grund sei demnach eine Neuausrichtung der Marke, welche sich im sportlichen Bereich wieder auf die heimischen Gefilde konzentrieren möchte. Mit anderen Worten: Die Tourenwagen-Weltmeisterschaft passt nicht mehr in die Motorsport-Strategie.

Damit sind auch die drei aktuellen Werksfahrer Gabriele Tarquini, Nick Catsburg und Hugo Valente ohne WTCC-Drive für 2017, obwohl zumin-

dest im Falle Catsburg der Vertrag schon unterschrieben war.

Da sich auch Citroën bekanntlich aus der WTCC zurückzieht, reduziert sich die Anzahl der Werksteams auf nur noch zwei: Volvo und Honda. Was vielleicht noch schwerer wiegt: Damit werden nach aktuellem Stand auch drei der ganz großen Namen aus der WM verschwinden: José María López, Yvan Muller und eben Tarquini. Der letzte verbleibende Ex-Weltmeister im Feld wäre damit Rob Huff. Klar, es gibt weitere, vor allem nationale Stars wie Tom Coronel oder Norbert Michelisz, doch der Verlust solcher Namen schmerzt.

Mit dann also nur noch zwei Werksteams dürfte sich auch

die Gesamtzahl der Fahrzeuge im Feld verringern. Volvo stockt höchstwahrscheinlich auf drei Autos auf, auch Honda bleibt mit einem Dreierteam dabei. Darüber hinaus werden natürlich die erfolgreichen (und begehrten) Citroën C-Elysée weiterhin im Feld dabei sein. Dann eben nur noch in Händen der diversen Privatfahrer.

**«Class One» als letzte Chance?**

Ob Lada seine Fahrzeuge für Privatiser zugänglich macht, ist noch nicht bekannt. Und wie konkurrenzfähig die RML-Chevrolet (die wie die Citroën auf dem Stand 2016 eingefroren werden) 2017 sind, ist fraglich.

So oder so: Schon jetzt – mit vier Werksteams – tut sich die

WTCC schwer, ein annähernd 20 Fahrzeuge starkes Feld zusammenzubekommen. Ohne die Werke wird es da natürlich ungleich schwerer.

Das stellt die Munkelien um eine mögliche Reglementänderung («Class One», siehe

MSa Nr. 45) noch mal in ein ganz anderes Licht. Einige Beobachter meinen: Vielleicht ist das die letzte Chance, die Serie vor einem möglicherweise Ende 2018 drohenden Aus zu bewahren. Bis dahin werden es scheinbar zwei harte Jahre. ♦ MBR



Lada: Die Verkündung des WTCC-Ausstiegs steht bevor



Rosberg vs. Hamilton

# Zweiter Matchball

Wer gratuliert am Sonntag wem? Hamilton Rosberg zum Titel? Rosberg Hamilton zum Sieg? Oder verdirbt in Brasilien jemand ganz anderes die Silber-Party?

Von MICHAEL SCHMIDT

**Zum dritten Mal in Folge läuft die Formel-1-Weltmeisterschaft auf ein Duell der Mercedes-Fahrer hinaus. Doch so eng wie in diesem Jahr war es zwischen Nico Rosberg und Lewis Hamilton noch nie.**

Noch zwei Rennen. Den ersten Matchball in Mexiko hat Lewis Hamilton mit seinem achten Saisonsieg abgewehrt. Jetzt bekommt Rosberg beim GP Brasilien einen zweiten. Weil er mit seinem zweiten Platz im Autódromo Hermanos Rodríguez im Marschplan blieb, ist die Aufgabe in Interlagos jetzt einfach. Gewinnt Rosberg (oder hat nach dem Rennen 25 Punkte Vorsprung), ist er Weltmeister.

Zum ersten Mal in den letzten drei Jahren hat man das Gefühl, dass Rosberg diese Weltmeisterschaft gewinnen kann. Auch wenn er 2014 bis zum letzten Grand Prix eine theoretische Chance hatte. Es gab da aber keinen Dritten, der sich hätte einmischen können. Höchstens die Technik – die ließ am Ende Rosberg im Stich. Auch diesmal könnte sich der Defektteufel in das WM-Duell einmischen.

Er schlug beim GP Malaysia grausam zu: Ein kapitaler Motorschaden riss Hamilton aus dem Rennen. An einem Wochenende, das er ab der ersten Trainingsrunde dominiert hatte.

## Hamiltons Motor-Paranoia

Nicht zum ersten Mal machten Hamiltons Motoren in diesem Jahr Zicken. Beim GP Belgien musste er wegen diverser Motorschäden von ganz hinten starten. Die Motorprobleme in China und Russland verschafften Rosberg einen geruhlosen Nachmittagsantritt an der Spitze des Feldes. Kein Wunder, dass Hamilton die letzten Rennen mit einem Gespenst im Nacken fährt: «Ich werde erst mit der Zielflagge in Abu Dhabi aufhören zu zittern. Dauernd höre ich verdächtige Geräusche.»

Die Angst vor einem Defekt hat sich beim Titelverteidiger zu einer Paranoia ausgewachsen. Beispiel Mexiko: Während bei Rosberg der Motor das komplette Wochenende im Auto blieb, bestand Hamilton darauf, dass sich an seinem W07 zwei Motoren die Aufgabe teilen.

In der Endphase des WM-Duells haben beide Mercedes-Piloten beschlossen, nur noch von Rennen zu Rennen zu

denken. «Ich fokussiere mich auf das, was ich beeinflussen kann. Mein Ziel muss es sein, alle drei Rennen zu gewinnen», treibt sich Hamilton an. Rosberg sagt es so: «Ich lebe im Moment und denke nicht an den WM-Stand. Das macht das Leben einfacher. Damit bin ich die gesamte Saison gut gefahren. Ich fahre nach Brasilien, um das Rennen dort zu gewinnen.» Dazu rät ihm auch Niki Lauda.

Die Branche sucht nach Gründen, warum der Zweikampf zwischen den WM-Anwärtern immer in Wellen verläuft. Warum gewinnt Rosberg die ersten vier Grands Prix am Stück? Warum Hamilton dann fünf von sechs Rennen? Und warum hatte Rosberg danach wieder die Oberhand? Die englischen Medien sehen in Hamiltons Lotterleben den Grund. Andererseits: Seit ein paar Rennen verzichtet Hamilton auf Skandale und große Festivitäten.

Rosberg ist seit der Sommerpause nicht besser, als er vorher war. Und Hamilton nicht schlechter. Beide sind einfach verdammt gute Rennfahrer, die auf einem gleich hohen Niveau fahren, sodass der geringste Fehler, die kleinste Anomalie im Programm, über Sieg und

Niederlage entscheiden. Am offensichtlichsten ist der Start: Sechsmal hat er in dieser Saison den Zweikampf der Mercedes-Fahrer entschieden, ohne dass der Unterlegene danach noch eine Chance gehabt hätte.

## Nur ein Rosberg-Fehler

Nur beim GP Monaco drehte sich die Reihenfolge bei Mercedes nach der ersten Runde um. Dafür gab es Gründe. An Rosbergs Mercedes blieben die Reifen und Bremsen kalt. Er war im Regen chancenlos. «Es war Nicos einziger Fehler in diesem Jahr», sagen die Ingenieure. Die Zuspitzung auf den einen Moment zu Beginn des Rennens hat auch technische Gründe. Der Mercedes ist das beste Auto im Feld. Aber nur, wenn es an der Spitze fährt und die perfekte Anströmung genießt. Im Verkehr ist der Silberpfeil ein ganz normales Rennauto.

Es ist aber nicht immer nur der Start, der das Endergebnis festlegt. Manchmal entscheidet sich das Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Rosberg und Hamilton schon im Training. So wie in Singapur, als Hamilton wegen zahlreicher Defekte Trainingszeit verlor. Das reduzierte Trainingspensum und der fehlende

Wohlfühlfaktor im Auto kosteten Hamilton auch im Rennen Zeit, wie die Ingenieure verraten: «Beide Fahrer mussten ihre Bremsen managen, weil sie zu heiß wurden. Nico hat das besser hingekriegt als Lewis. Nicht nur, weil er vorne in sauberer Luft gefahren ist. Lewis hatte keine Rennsimulation im zweiten Training, um das zu üben. Sein erster Longrun war der erste Stint des Rennens.»

Rosberg könnte Gleiches von Spielberg oder Silverstone erzählen. Mit so einem Defizit ist der Kampf schon verloren. Rosberg machte diese Erfahrung auch in Mexiko: «Meine Reifen blieben einfach immer zu kalt. Es gibt da nicht viel zu diskutieren. Lewis war an dem Wochenende einfach besser als ich.»

Toto Wolff sieht es so: «Am Ende läuft es immer darauf hinaus, dass sich einer unserer beiden Fahrer im Auto nicht hundertprozentig wohlfühlt, und bei dem anderen alles nach Plan läuft.» Hamilton zog aus der Niederlage von Singapur die folgende Lehre: «Du kannst nur mit einem perfekten Wochenende gewinnen.» Und sein Stallkollege Rosberg ergänzt: «Und mit der besseren Tagesform.» ♦

**Ferrari**

# Verfluchter Samstag

Von MICHAEL SCHMIDT

**Ferrari wartet seit Monza auf ein Podium. Das von Mexiko verloren die Italiener drei Stunden nach den Rennen im Büro der Rennleitung. Es war der negative Höhepunkt eines Wochenendes, in dem sich Ferrari wieder einmal auf den eigenen Füßen stand.**

Ferrari kann einfach nicht mehr gewinnen. Schlimmer noch: Das letzte Podium ist jetzt schon sechs Rennen her. Der GP Mexiko war für Ferrari ein Spiegel der Saison. Es gab Rennen, in denen die Scuderia von Anfang an chancenlos war. Und solche, in denen sogar ein Sieg möglich gewesen wäre, hätte man drei fehlerlose Tage geschafft. Doch irgendwann während dieser Wochenenden stolperte das Team immer.

In Melbourne ging die Risiko-Strategie mit den weichen Reifen nicht auf. In Barcelona verlor man das Taktik-Duell gegen Red Bull. In Monaco fanden die Reifen am Samstag plötzlich keinen Grip. In Montreal traute man sich kein Rennen mit einem Boxenstopp zu. In Spielberg platze ein Reifen. In Singapur verbannte ein Problem Vettel in die letzte Startreihe.

**Heikles Reifenthema**

In Mexiko scheiterte Ferrari zum wiederholten Male am Verständnis der Reifen. Ferrari war schnell am Freitag und am Sonntag. Das Rennen wurde am Samstag verloren. Als die Ingenieure wieder einmal nicht in der Lage waren, die Reifen auf einen Anstieg der Asphalttemperaturen um 27 Grad anzupassen. Wetterwechsel stellen die

Ferrari-Ingenieure offenbar vor unlösbare Probleme.

Zugegeben, die Reifen sind heikel. Williams-Technikchef Pat Symonds sagt, dass unter bestimmten Umständen das Reifenfenster manchmal mikroskopisch klein wird: «Drei Grad rauf oder runter können einen Riesenunterschied ausmachen.» Das zu treffen, wird besonders schwierig, wenn sich die Temperaturen so verschieben, dass der schnellste Reifentyp nicht zum Wetter passt. Wie in Mexiko.

Der Supersoft-Gummi ist ein sogenannter «Low working range»-Reifen. Er fühlt sich bei niedrigen Temperaturen besonders wohl. Wenn

**«Drei Grad können einen Riesenunterschied machen.»**

PAT SYMONDS

hatte? Wer nach zehn Runden 11,3 Sekunden Rückstand auf die Spitze hat, weil er im Verkehr steckt, wird mit der besten Taktik nicht gewinnen.

Der frühere Ferrari-Mitarbeiter Luca Baldisserrri hat mit seiner Kritik Recht gehabt, dass in Maranello ein Klima der Angst herrscht. Da kann Arrivabene im Tagesgeschäft noch so viel auf gute Stimmung machen. Der Druck ist unsichtbar. Er kommt von ganz oben.

**Enormer Druck auf Ferrari**

Präsident Sergio Marchionne bringe sich zu stark ins FI-Geschäft ein, so eine Meinung. Er mache sein Image als erfolgreicher Manager vom Erfolg des Rennteams abhängig.

Es kann nicht sein, dass es im Designbüro von Ferrari keine Ideen gibt. Doch seit drei Jahren sieht man an den roten Autos nichts mehr, das ein Alleinstellungsmerkmal hätte. Wer Angst vor dem Scheitern hat, traut sich nichts. Weder am CFD-Computer noch am Kommando. Genau das ist die Stärke von Mercedes und Red Bull. «Wenn bei uns in Hockenheim beim Boxenstopp ein Fehler mit der Stoppuhr passiert, dann ist die Stoppuhr schuld und nicht der Mann, der sie bedient», erklärt Teamchef Toto Wolff.

Viele im Formel 1-Zirkus befürchten, dass Ferrari aus diesem Dilemma nur schwer wieder rauskommen wird. Marchionne hat seinem Team die Daumenschrauben noch fester gezogen. Für das Unternehmen Wiederaufbau gibt es keinen Cent mehr als jetzt. Mit anderen Worten: Das Budget für 2017 ist auf dem jetzigen Stand eingefroren. ♦



Oft schon entscheidend: Der Start, wie hier in Mexiko



Der Grund für Hamiltons Motor-Paranoia: Aus in Malaysia



«Rosbergs einziger Fehler»: Im Monaco-Regen chancenlos



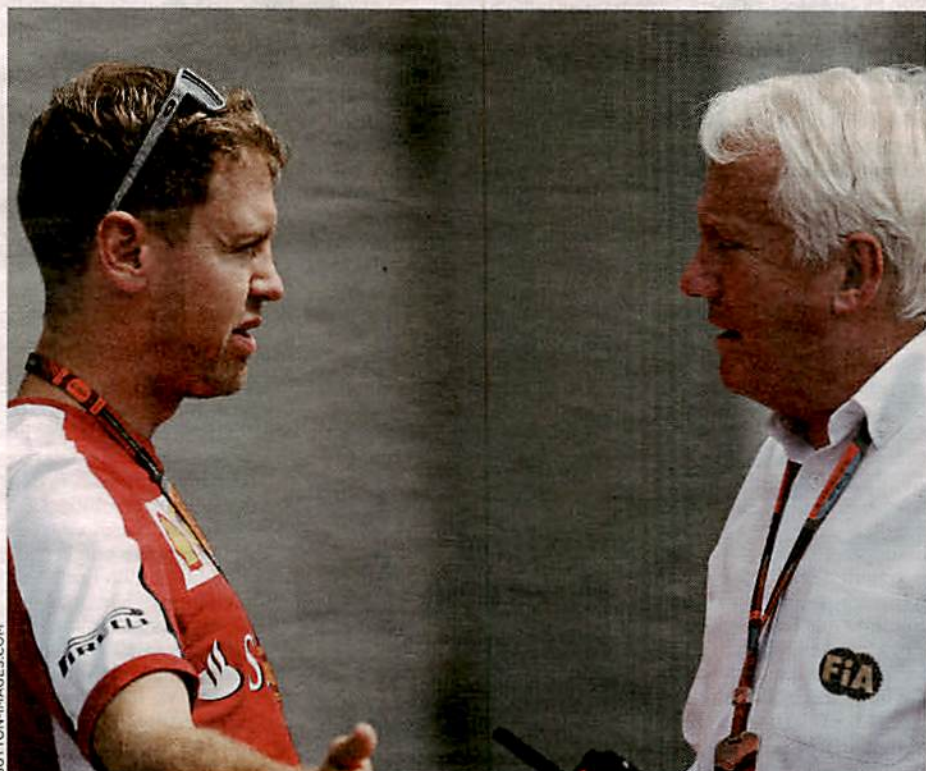
Rosberg und Wolff: Wird bald der Fahrer-WM-Titel gefeiert?



Zu oft taktische Fehler und fehlendes Reifenverständnis: Ferrari stellt sich gern selbst ein Bein

Vettel vs. FIA und Verstappen

# Gnade vor Recht im Fall Vettel



Vettel und Whiting: Nach dem Rennen entschuldigte sich der Ferrari-Pilot für seinen Wutausbruch

Von TOBIAS GRÜNER und  
CHRISTIAN EICHENBERGER

**Der Große Preis von Mexiko wird in erster Linie wegen des Duells um P3 und der Funksprüche von Sebastian Vettel in Erinnerung bleiben. Wir rekapitulieren noch mal, was ab Runde 68 gesagt wurde, und warum die FIA im Fall Vettel Gnade vor Recht ergehen ließ.**

Sebastian Vettel muss nach dem Rennen in Mexiko ein ziemlich schlechtes Gewissen geplagt haben. Er entschuldigte sich nicht nur mündlich bei FIA-Rennchef Charlie Whiting. Er verfasste auch noch zwei Briefe: einen an Whiting, den anderen an FIA-Präsident Jean Todt.

Beides zusammen hatte offenbar Wirkung gezeigt. Am Dienstag verschickte die oberste Automobilbehörde ein Schreiben. Darin stand, dass Vettel für seine Wutausbrüche keine weitere Strafe bekommt. Die Beleidigungen gegenüber Rennleiter Charlie Whiting und Red-Bull-Pilot Max Verstappen hätten zwar nach FIA-Statuten durchaus eine Strafe nach sich ziehen können. Doch der Weltverband zeigte sich noch einmal gnädig.

## Gespräch mit Verstappen

Wie die FIA mitteilte, habe Vettel außerdem angedeutet, dass er auch das Gespräch mit Max Verstappen suchen werde.

Zudem versicherte der Ferrari-Pilot, dass sich solche Vorfälle nicht wiederholen werden. FIA-Präsident Todt kündigte deshalb an, ausnahmsweise auf weitere disziplinarische Maßnahmen zu verzichten.

Die verbale Entgleisung Vettels war an den TV-Schirmen nur bruchstückweise zu verfolgen. Die TV-Zuschauer hatten zum Beispiel nur die Information für Verstappen mitbekommen,

«Hier ist eine Message an Charlie: Fuck off! Ehrlich: Fuck off!»

SEBASTIAN VETTEL

dass er seinen Platz nach dem Verbremser in Kurve 1 wahrscheinlich an Vettel abgeben müsse. Nicht gesendet wurde dagegen, dass ihn der Kommandostand kurz danach aufforderte, die Position wegen der andauernden Untersuchung doch zu halten. Der Niederländer hat also nicht eigenmächtig gehandelt. Vettel dagegen wurde fälschlicherweise gesagt, dass Verstappen den Platz abgeben müsse. Was zur gereizten Stimmung beim Ferrari-Piloten beitrug.

Vettel bezeichnete Verstappen in der Folge als «Bastard». Das wird den Barcelona-Sieger nicht besonders stören. Er wird seiner Linie treu bleiben. Verbale Wutausbrüche seiner Gegner wird er als Ritterschläge abtun. «Ich verstehe die Strafe immer noch nicht», so Verstappen Stunden nach dem Rennen. «Hamilton hat man schließlich auch nicht eingebremst. Und er hat Kurve 1 genauso abgekurzt wie ich.»

## Vettel schießt gegen FIA

Schlimmer als die verbale Attacke auf Verstappen war Vettels Angriff auf Oberschiedsrichter Whiting. Als ihm der Ferrari-Kommandostand mitteilen wollte, dass man mit dem FIA-Rennchef in Kontakt stehe und der Name Charlie fiel, schimpfte Vettel: «Ja, wisst ihr was? Hier ist eine Message an Charlie: Fuck off! Ehrlich – Fuck off!»

Das war sogar Ferrari-Teamchef Maurizio Arrivabene zu viel. Er erwiderte Vettel über Funk: «Sebastian, Sebastian... beruhige dich! Der Vorfall wird untersucht. Ich weiß, dass es nicht fair ist. Aber du musst runterkommen. Reiß dich zusammen. Wir werden es anschließend diskutieren.»

Nach der Zieldurchfahrt gingen die Gespräche weiter. Red-Bull-Teamchef Christian Horner gratulierte Verstappen zu Platz 3: «Gut gemacht Maxie,



Strafe oder nicht? Verstappen gegen Vettel beim Mexiko-GP



Versuchte zu beruhigen: Ferraris Arrivabene am Kommandostand

das war eine tolle Fahrt. Zu Kurve 1 gibt es keine Diskussionen. Ferrari hat etwas rumgejammert, aber du warst klar in Führung, und es war deutlich weniger schlimm als bei Rosberg zu Beginn des Rennens.»

Auch Verstappens Teamkollege Daniel Ricciardo, der in dem Moment noch nicht ahnen konnte, dass er drei Stunden nach dem Rennen als Dritter geführt werden würde, musste sich am Funk Luft verschaffen:

«Was war denn mit den Jungs los, die sich in der ersten Schikane selbst ausgebremst haben? Erst Lewis am Start und dann das Gleiche noch mal mit Max. Da sollte eine verdammte Mauer hingestellt werden. Dann machen die das auch nicht. Das ist einfach scheiße. Das ist ja wie im Kindergarten.»

Damit wäre das Thema Streckenbegrenzung auch angesprochen. Mehr dazu auf der gegenüberliegenden Seite. ♦

## KOMMENTAR

Emotionen ja! Aber das war zu viel des Guten!

Von CHRISTIAN  
EICHENBERGER

Der Sport lebt von Emotionen. Und die Formel 1, die in den vergangenen Jahren oft als zu steril galt, braucht sie erst recht. Doch alles hat seine Grenzen. Und Sebastian Vettel hat diese in Mexiko überschritten. Der Ferrari-Pilot hat nicht nur Rennchef Charlie Whiting verbal angegriffen. Er hat auch seine Vorbildfunktion als Sportler missachtet. Dass er sich hinterher entschuldigt, mögen ihm einige – darunter auch die FIA – ja anrechnen.

Doch solche Wutausbrüche gehören bestraft. Entschuldigungen hin oder her. In welchem Sport darf der oberste Schiedsrichter mit dem F-Wort bezeichnet werden, ohne dass es Konsequenzen hat? Richtig! Nur in der Fl. Dort wo keine klaren Regeln herrschen – für nichts und niemanden. Eine saftige Geldstrafe wäre das Minimum gewesen. Eine Sperre angemessener. So weiß jeder: Man darf alles – man muss hinterher nur artig Briefchen schreiben. Ein weiterer Präzedenzfall ist geschaffen. Bravo, Formel 1!

**Streckenbegrenzungen**

# Bestrafung muss sein



Immer noch die wirkungsvollste Abschreckung für Fahrer, die abkürzen: Kiesbett (im Bild: Red Bull Ring)

Von MICHAEL SCHMIDT und MICHAEL BRÄUTIGAM

**Die Beteiligten und die Fans reden sich nach dem GP von Mexiko in Rage, ob Max Verstappen beim Abkürzen der ersten Kurve zu Recht bestraft wurde oder nicht. Und ob Lewis Hamilton nicht bestraft hätte werden müssen. Juan Pablo Montoya schlägt vor: «Baut ein Kiesbett hin, und die Debatten hören auf.»**

Da scheiden sich die Geister. War es ein Vorteil, dass Lewis Hamilton und Max Verstappen in der ersten Kurve nach einem Verbrenner durch die Wiese abgekürzt haben? Red-Bull-Pilot Daniel Ricciardo hat dazu eine klare Meinung: «Wenn das kein Vorteil war, weiß ich nicht mehr, was ein Vorteil ist. Beide gehören bestraft dafür.» Die Sportkommissare sahen es anders. Verstappen bekam fünf Sekunden aufgebrummt und verlor den dritten Platz. Hamilton blieb unbehelligt, obwohl er durch das Auslassen von Turn 2 für seinen kapitalen Verbrenner nach dem Start wohl eher belohnt als bestraft wurde.

**Zu viel Auslauf-Asphalt**

«Der Start ist ein entscheidender Moment. Ein solcher Fehler, mit so vielen Autos um einen herum, muss teurer bezahlt werden», sagt Ricciardo.

«Wo war Max' Aktion anders als die von Lewis (Hamilton) in Monaco oder in Mexiko?», versteht auch der selbst sehr rennerfahrende Red-Bull-Teamchef Christian Horner die Entscheidungen nicht.

Vergessen wir die Kommentare der beiden Fahrer und der beteiligten Teams. Die sehen logischerweise alles durch die eigene Brille und sind dabei naturgemäß wenig objektiv. Es ist ein generelles Problem, das die Formel 1 immer öfter umtreibt, seit neben der Strecke asphaltierte Auslaufzonen dazu einladen, das Limit auch einmal zu überschreiten. «Wenn es keine Strafe dafür gibt, macht das jeder», so Ricciardo weiter.

In Mexiko führt der Sturzraum der ersten Kurve nur zum Teil über Asphalt. Der größte Teil ist Wiese. «Auch das ist nicht viel besser, weil du da nicht genug Speed verlierst, wenn du richtig abkürzen kannst», moniert Ex-F1-Pilot Juan Pablo Montoya. Bernie Ecclestone hat wie Ricciardo einen pragmatischen Ansatz, der im Zuge einer manchmal übersteigerten Sicherheitskampagne aber nicht mehr realisierbar ist: «Stellt Mauern auf. Dann kürzt auch keiner ab.»

**Fahrer plädieren für Kies**

Montoya hat einen anderen Vorschlag: «Baut ein Kiesbett hin, und die Debatten hören auf.» Auch Ricciardo könnte sich mit Kiesbetten abfinden: «Ich bin ein Fan von Kies. Weil er dich bestraft, auch wenn du nicht stecken bleibst. Du hast dann Steine auf den Reifen oder in den Kühlern. Das klaut dir den Vorteil, den dir das Abkürzen oder die schnellere Linie vielleicht bringt.»

Horner vertritt die gleiche Meinung: «Wenn man im Kies landet, verliert man entweder viel Zeit oder ist aus dem Rennen. Aktuell liegt es allein bei

den Stewards des jeweiligen Events, eine Entscheidung zu fällen. Wenn es Kiesbetten gibt, zahlt man seinen Preis. Es ist ganz simpel.»

Die TV-Experten Christian Danner und Martin Brundle sind ebenfalls der Meinung, dass ein Verlassen der Strecke mit einer Strafe verbunden sein muss. Genau wie Horner sehen auch sie es so, dass diese Strafe nicht unbedingt aus dem Raum der Sportkommissare kommen muss. Die Rennstrecke soll es richten, Kies, Gras, Randsteine, an langsamen Stellen vielleicht auch eine Mauer: «Die gibt es in Monte Carlo ja auch.»

**Schikanen als Lösung?**

Der große Haken an den Diskussionen um die ideale Auslaufzone: Die FIA will von Kiesbetten nichts wissen. Sie seien einfach nicht mehr letzter Sicherheitsstandard. Nicht nur, weil ein Auto dort einhaken und sich dabei überschlagen könnte. «Pirelli jammert, weil so viele Steine herumliegen, die ihnen die Reifen beschädigen. Mit Kiesbetten würde das noch schlimmer», heißt es aus FIA-Kreisen. Also wird weiter diskutiert.

Force-India-Fahrer Nico Hülkenberg hat noch eine andere Idee: «Man könnte in der Auslaufzone auch eine enge Gasse aus Pylonen aufbauen, so wie in Monza in der ersten Schikane. Wenn du dich da durchfädeln musst, verlierst du richtig Zeit.» Zumindest für Mexiko wäre das auch eine Möglichkeit. Ein mit einer Schikane versehbarer «Notweg» wäre schnell asphaltiert. Und damit allen Straf-Diskussionen vorgebeugt. ♦

**Sauber**

# Schweizer klar im Aufwind

**Seit der Übernahme durch schwedische Investoren im Juli kann Sauber wieder für die Zukunft planen. Der Ausstieg von Audi aus der Sportwagen-WM schafft neue Möglichkeiten. Personell und bei der Vermietung des Windkanals.**

Sportlich gesehen ist das Jahr 2016 für das Schweizer Sauber-Team eines zum Vergessen. Als Einziger der elf Formel-1-Mannschaften steht man zwei Rennen vor Saisonende ohne WM-Punkt da und befindet sich folgerichtig am Ende der Gesamtwertung. Trotzdem dürfen die Damen und Herren aus Hinwil gespannt in die Zukunft blicken.

Denn: Im Juli begann für das seit 1993 ununterbrochen in der Königsklasse engagierte Team eine neue Ära. Da übernahmen schwedische Investoren den Schweizer Rennstall. Seitdem steht Sauber finanziell auf sicheren Beinen. Gleich danach konnten die Ingenieure das Aero-Paket umsetzen, das eigentlich für den GP Spanien geplant war. Es kam in drei Schritten und war in Singapur komplett.

Im Juli wurde auch die Entwicklung des 2017er Autos mit Volldampf angeworfen. Vorher lief es auf Sparflamme, weil die Kriegskasse nur dürtig gefüllt war. Wegen des späten Startschusses entschied Sauber, auf den 2016er Ferrari-Motor zurückzugreifen. Von diesem sind Abmessungen und Kühlbedarf bekannt.

**Sauber rüstet personell auf**

Teamchefin Monisha Kaltenborn glaubt, dass sich die PS-Einbußen in Grenzen halten: «Im nächsten Jahr dürfen nur vier, ab 2018 nur drei Motoren pro Fahrer eingesetzt werden. Der Großteil der Entwicklung wird in Haltbarkeit und nicht in Leistung gesteckt.»

Seit der Rettung des Rennstalls haben in Hinwil auch die Maßnahmen für den Wiederaufbau begonnen. So langsam füllt Sauber sein Technikbüro wieder auf, das sich in der Zeit der Ungewissheit ausgedünnt hat. Ex-Williams- und -Toro-Rosso-Ingenieur Xevi Pujolar wird neuer Einsatzleiter an der Strecke sein, Renault-Mann Nicolas Hennel de Beaupreau wird neuer Aerodynamikchef.

Die Posten für den Technikdirektor und den Chef der Fahrzeugdynamik sind noch vakant. Doch da hat sich für Sauber durch den Rücktritt von Audi in der Sportwagen-WM eine unverhoffte Chance aufgetan. Audi bleibt zwar mit seinem DTM-Auto und dem Formel-E-Projekt im Windkanal von Hinwil, kann jetzt aber die freigewordene WEC-Kapazität an andere Kunden verkaufen. Das ermöglicht neue Partnerschaften.

**Zander vor Sauber-Rückkehr**

Auch personell kann sich Audis Ausstieg aus der WEC für Sauber lohnen. Der Fahrerlagerfunk meldete, dass Audi-Technikchef Jörg Zander in Zukunft das Technik-Büro von Sauber leiten soll. Zander wäre für Sauber ein alter Bekannter: Der 52-Jährige aus Ratingen ist seit 1996 im Motorsport tätig, auch in der Formel 1. Zander arbeitete bei BAR, Williams, Honda – und zu BMW-Sauber-Zeiten auch bereits in Hinwil.

Um das Jahr sportlich noch versöhnlich abzuschließen, fehlt nur noch eine Punkteplatzierung – denn in der F1-Historie schloss man das Jahr noch nie als WM-Letzter ab und blieb bislang nur 2014 punktlos. In Mexiko war Marcus Ericsson mit Platz 11 schon ganz nah dran. Das damit erzielte beste Saisonergebnis (und das bei nur einem Ausfall!) zeigt den klaren Aufwärtstrend. ♦ MS/MBR



Es geht aufwärts: Ericsson verpasste in Mexiko die Punkte nur knapp

Williams

# Der teuerste F1-Sitz

Von MICHAEL SCHMIDT

**Williams fährt 2017 mit Valtteri Bottas und Lance Stroll. Neuling Stroll löst mit seinen 18 Jahren Max Verstappen als jüngsten Fahrer im Feld ab. Der Formel-3-Europameister steigt so gut vorbereitet wie kein anderer Rennfahrer in die Formel 1 ein. Alles bezahlt von seinem Vater.**

Es war ein schlecht gehütetes Geheimnis. Williams fährt 2017 mit Valtteri Bottas und Lance Stroll. Ein Mischung aus Jung und Alt, aus Erfahrung und Debüt. Für Bottas ist es die fünfte Saison mit dem Team. Der Finne bestand allerdings darauf, dass sein Vertrag nur um ein Jahr verlängert wird. Williams hatte sich zwei Jahre gewünscht, doch Bottas will sich für 2018 alle Optionen offenhalten. Da schwingt die Furcht mit, Williams könnte mit dem 2017er Auto noch weiter abstürzen als in diesem Jahr. Zwischen den Zeilen deutete Bottas seine Sorgen an: «Williams ist wie meine Familie. Seit 2010 gehöre ich dazu. Es fühlt sich wie mein Zuhause an. Allerdings glaube ich, dass wir noch nicht das erreicht haben, was wir erreichen sollten.»

## Mode-Millionen für den Junior

Nach drei Jahren mit Felipe Massa an seiner Seite wird sich Bottas im nächsten Jahr mit einem Debütanten die Arbeit teilen. Lance Stroll ist nicht irgendein Neuling. Der Formel-3-Europameister ist der Sohn des kanadischen Milliardärs Lawrence Stroll, der sein Geld mit den Modefirmen Pierre Cardin, Ralph Lauren und Tommy Hilfinger gemacht hat. Das Vermögen von Stroll wurde in diesem Jahr vom Wirtschafts-magazin Forbes auf 2,4 Milliarden Dollar geschätzt.

Williams hat seine Fahrerpaarung mit Bedacht am 3. November bekannt gegeben – sechs Tage nach dem 18. Geburtstag seines Neuzugangs. Stroll löst damit im nächsten Jahr Max Verstappen als jüngsten Fahrer im Feld ab. «Ich kann Williams nicht genug dafür danken, dass sie mir die Chance geben. Ich habe schon als Kind davon geträumt, einmal in der Formel 1 zu fahren. 2017 wird ein Lehrjahr für mich. Ich werde die Sache Runde für Runde, Rennen für Rennen angehen und hoffe, mich so zu steigern, wie



ich das auch in der Formel 4 und der Formel 3 getan habe.»

Strolls Weg in die Formel 1 setzt neue Maßstäbe. Der Vertrag mit Williams war das teuerste Geburtstagsgeschenk in der Geschichte des Motorsports. Und noch kein Rennfahrer vor ihm kam besser vorbereitet in die Königsklasse. Lawrence Stroll ist ein Autornarr. Ihm gehört die frühere Formel-1-Rennstrecke Mont-Tremblant und er besitzt eine der umfangreichsten Ferrari-Sammlungen der Welt. Vor zwei Jahren hatte Stroll mit Sauber über den Kauf des Teams verhandelt, man konnte sich jedoch nicht einigen. Danach suchte Stroll senior

für seinen Sohn einen anderen Weg in die Formel 1. Er kaufte mit Prema den besten Formel-3-Rennstall. Die Autos brachten viele Stunden im Windkanal, die Mercedes-Motoren bekamen dank einer Entwicklungshilfe von Vater Stroll spezielle Kennfelder und damit mehr Leistung. Und der Formelsport-erfahrene Teamkollege Nick Cassidy sollte Stroll junior beim Abstimmen des Dallara F312 helfen. Man munkelt, dass es im Prema-Team einen Nichtangriffspakt gab. Teamkapitän Stroll durfte angeblich von seinen Teamkollegen nicht überholt werden. Und sie mussten ihn im Rennen vorbeilassen. Trotz aller Schützenhilfe war

Stroll der beste Mann im Feld der diesjährigen Formel-3-Europameisterschaft. Der Kanadier gewann im Alter von 17 Jahren die Meisterschaft überlegen mit 507 zu 322 Punkten gegen seinen Stallrivalen Maximilian Günther. Stroll startete bei 14 der 30 Rennen von der Pole-Position und ging genauso oft als Sieger vom Platz, davon die letzten fünfmal am Stück.

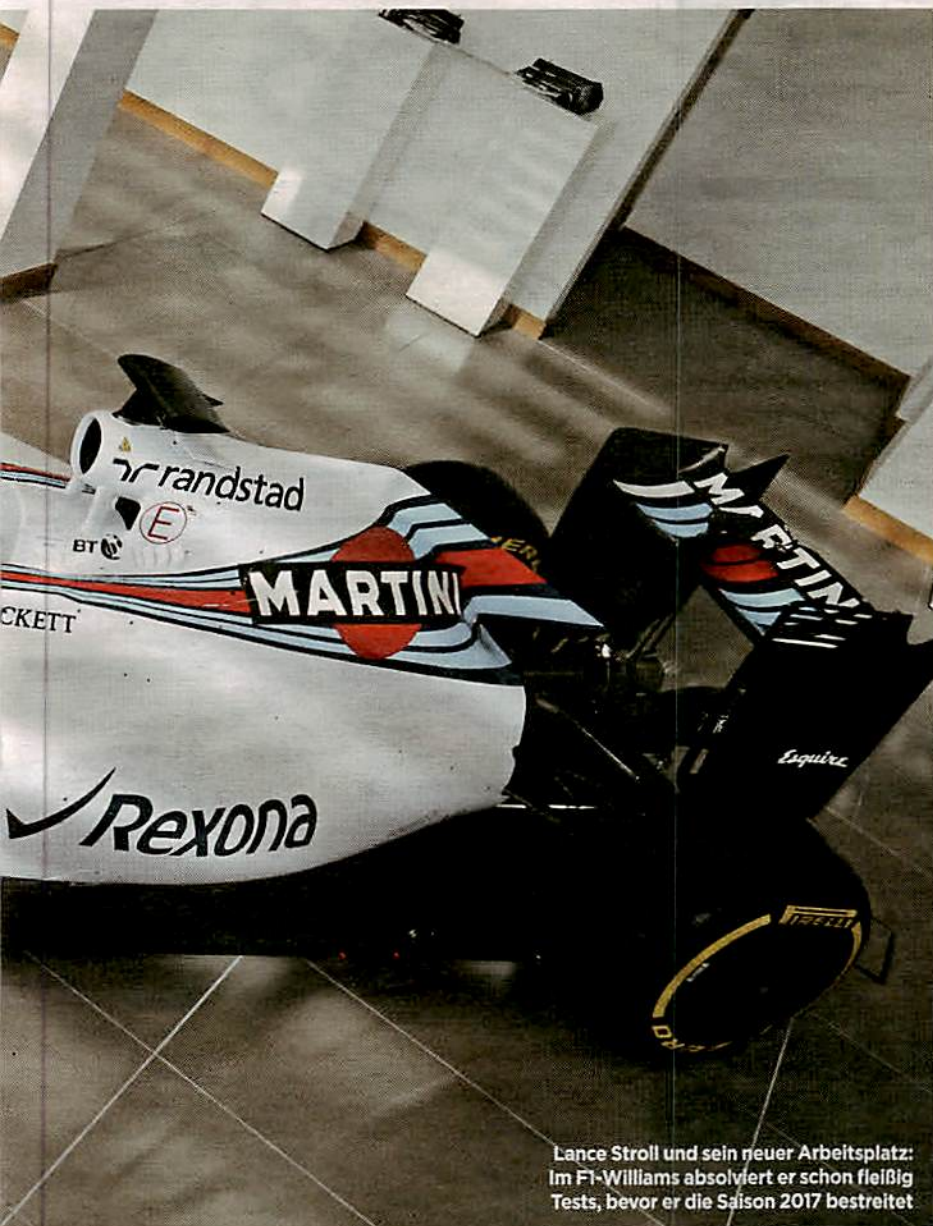
## Umfangreiches Testprogramm

Nach dem überlegenen Auftritt des Sohnes entschied Stroll senior, dass man die GP2-Serie auslassen und den direkten Weg in die Formel 1 nehmen wird. Ein großer Schritt von rund 230 auf 950 PS. Angeblich

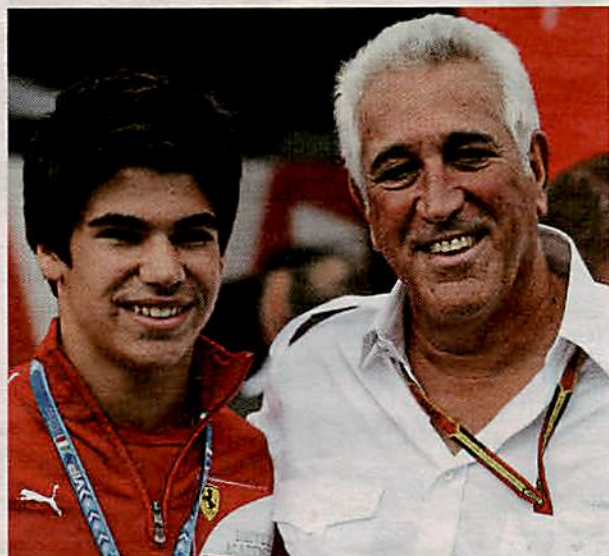
kostet das Cockpit bei Williams 35 Millionen Dollar. Doch das ist nur ein Teil der Investition in das Abenteuer Formel 1. Stroll bezahlte ein umfangreiches Testprogramm in einem zwei Jahre alten Williams. Die geheimen Testfahrten unter Ausschluss der Öffentlichkeit begannen im August.

Der Williams FW36 von 2014 ist mit dem ersten Hybridantrieb von Mercedes bestückt. Damit hat Lance Stroll realistische Testbedingungen: «Die Power und der Abtrieb sind unglaublich. Ich versuche alles zu lernen, was ich kann. DRS, Reifenmanagement, den Rhythmus und das Limit zu finden. Mit jedem Test fühle ich mich wohler

# aller Zeiten



Lance Stroll und sein neuer Arbeitsplatz: Im F1-Williams absolviert er schon fleißig Tests, bevor er die Saison 2017 bestreitet



Noch zu Ferrari-Academy-Zeiten: Lance und Lawrence Stroll



Das Team für 2017: Lance Stroll, Claire Williams, Valtteri Bottas



Strolls klarer F3-Durchmarsch: EM-Titel 2016 mit 14 Laufsiegen

in dem Auto.» Williams stellt für den Crashkurs ein 20-köpfiges Testteam und Mercedes fünf Techniker, nur um den Motor zu betreuen. In Brixworth wurden zwei neue 2014er Triebwerke für die Privat-Tests aufgebaut. Pirelli liefert sogenannte Academy-Reifen in den Mischungen hart, medium und soft. Sie werden extra für Testfahrten mit alten Formel-1-Autos hergestellt.

Stroll sollte nicht nur das Auto und die Hybrid-Power kennenlernen, sondern auch die Rennstrecken. Das Testprogramm begann in Silverstone, gefolgt von Budapest und dem Red Bull Ring. Am Wochenende des GP USA in Austin

drehte Lance Stroll zwei Tage in Monza seine Runden. Auf dem weiteren Testprogramm-Kalender stehen Barcelona, Abu Dhabi, Austin, Sotschi und möglicherweise Shanghai. Williams-Technikchef Pat Symonds vergleicht: «Der letzte Neuling, der mit so vielen Testkilometern in die Formel 1 gekommen ist, war Jacques Villeneuve.»

### Stroll: «Habe Platz verdient»

Lawrence Stroll finanzierte Williams auch den Bau eines neuen Hightech-Simulators. In diesem Jahr durfte nur der Sohn die Anlage nutzen. Die Software war für ein Formel-3-Auto geschrieben. Valtteri

Bottas und Felipe Massa mussten sich mit dem alten Simulator begnügen. Erst jetzt werden die Simulationsprogramme für den nächstjährigen Williams FW40 adaptiert.

Und was hat der Weg von Lance Stroll in die Königsklasse unter dem Strich gekostet? Insider vermuten zwischen 70 und 80 Millionen Dollar. Lance Stroll will seine Ernennung zum Williams-Stammpiloten jedoch nicht nur vom Geld des Vaters abhängig machen: «Ich hatte Erfolg im Kart, in der Formel 4, in der Toyota-Rennserie und zuletzt in der Formel 3. Ich glaube, ich habe mir meinen Platz auf der Rennstrecke verdient.» ♦

Vorschau Brasilien

# Action zwischen den Seen



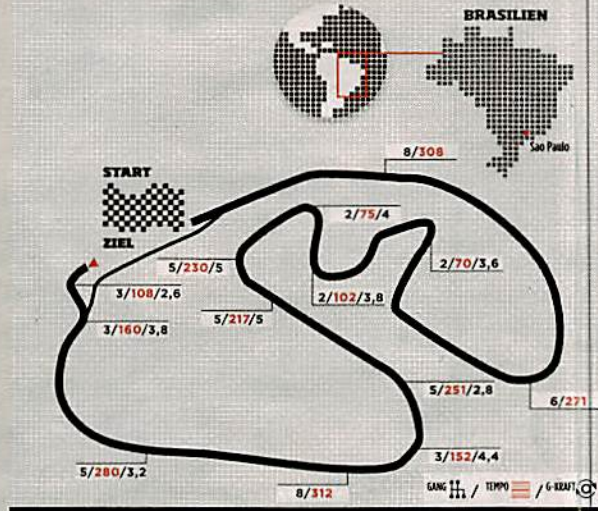
2015: Rosberg vor Hamilton



Vier Interlagos-Siege: Schumi

VOLLGAS-ANTEIL	55%
GRIP-NIVEAU	Mittel
ABTRIEBSLEVEL	Hoch
BREMSEN-VERSCHLEISS	Niedrig
GANGWECHSEL	45 pro Runde
BENZINVERBRAUCH	1,8 Liter

**STRECKE**  
GP Brasilien / Interlagos (São Paulo)



**Zeitplan und Statistik GP Brasilien/Interlagos**

<b>Freitag, 11. November</b>	
13.00–14.30 (MEZ)	1. Freies Training
17.00–18.30	2. Freies Training
<b>Samstag, 12. November</b>	
14.00–15.00	3. Freies Training
17.00–18.00	Qualifying
<b>Sonntag, 13. November</b>	
17.00–19.00	Rennen (71 Runden)
Infos:	www.gpbrasil.com
Streckenlänge:	4,309 km
Rennstanz:	305,909 km

**Sieger 2015:**  
Nico Rosberg (D), Mercedes W06 AMG Hybrid, 1:31:09,090 h (= 201,362 km/h)

**Pole-Position 2015:**  
Nico Rosberg (D), Mercedes W06 AMG Hybrid, 1:11,282 min (= 217,620 km/h)

**Schnellste Runde 2015:**  
Lewis Hamilton (GB), Mercedes W06 AMG Hybrid, 1:14,832 min (= 207,296 km/h)

**Streckenrekord:** Juan Pablo Montoya 2004, 1:11,473 min (= 217,038 km/h)

**Ergebnis 2015:** 1. Rosberg, Mercedes; 2. Hamilton, Mercedes; 3. Vettel, Ferrari;

4. Räikkönen, Ferrari; 5. Bottas, Williams; 6. Hülkenberg, Force India; 7. Kvyat, Red Bull; 8. Grosjean, Lotus; 9. Verstappen, Toro Rosso; 10. Maldonado, Lotus

**Boxenstopp-Strategie des Siegers 2015:**  
3 Stopps – Rd. 13 (von Soft auf Medium), Rd. 33 (von Medium auf Medium), Rd. 48 (von Medium auf Medium)

**Die meisten Siege:** M. Schumacher 4  
**Die meisten Poles:** Senna, Häkkinen, Massa, Barrichello je 3  
**Die meisten S. R.:** M. Schumacher 5

**FORMULA 1 GRAND PRIX OF BRAZIL INTERLAGOS - SELECTED SETS PER DRIVER**

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

**WM-STAND**

Fahrer	Punkte
1. Nico Rosberg	349 Punkte
2. Lewis Hamilton	330 Punkte
3. Daniel Ricciardo	242 Punkte
4. Sebastian Vettel	187 Punkte
5. Kimi Räikkönen	178 Punkte
6. Max Verstappen	177 Punkte
7. Sergio Pérez	85 Punkte
8. Valtteri Bottas	85 Punkte
9. Nico Hülkenberg	60 Punkte
10. Fernando Alonso	52 Punkte
11. Felipe Massa	51 Punkte
12. Carlos Sainz jr.	38 Punkte
13. Romain Grosjean	29 Punkte
14. Daniil Kvyat	25 Punkte
15. Jenson Button	21 Punkte
16. Kevin Magnussen	7 Punkte
17. Jolyon Palmer	1 Punkt
18. Pascal Wehrlein	1 Punkt
19. Stoffel Vandoorne	0 Punkte
20. Esteban Gutiérrez	0 Punkte
21. Marcus Ericsson	0 Punkte
22. Felipe Nasr	0 Punkte
23. Rio Haryanto	0 Punkte
24. Esteban Ocon	0 Punkte

Teams	Punkte
1. Mercedes-Benz	679 Punkte
2. Red Bull Racing	427 Punkte
3. Scuderia Ferrari	365 Punkte
4. Force India	145 Punkte
5. Williams	136 Punkte
6. McLaren Honda	74 Punkte
7. Toro Rosso	55 Punkte
8. HaasF1	29 Punkte
9. Renault	8 Punkte
10. Manor Racing	1 Punkt

**TERMINE 2016**

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

**MOTORSPORT**  
aktuell

# TOP AUSSTATTUNG

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

## MANNESMANN-Werkzeugbox

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

BRÜDER  
**MANNESMANN**  
WERKZEUGE



**GRATIS**

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

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum \_\_\_\_\_ 19\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Wohnort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

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

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

IBAN \_\_\_\_\_

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

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

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

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

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

Formel 3.5. Barcelona

# Delétraz noch abgefangen



Tom Dillmann vor Louis Delétraz: Auch dieser Zieleinlauf hätte dem Genfer nicht gereicht – der Franzose durfte auf keinen Fall gewinnen, doch genau das tat er

Von CHRISTIAN  
EICHENBERGER

**Der Schweizer Louis Delétraz sah beim Finale in Barcelona am Sonntagmorgen wie der sichere Champion aus. Doch dann ging alles schief. Und der Franzose Tom Dillmann sicherte sich mit einem Sieg die Krone in der Formel 3.5.**

Sechs Punkte Vorsprung hatte Louis Delétraz nach dem vorletzten Lauf am Samstagabend. Und auch der psychologische Vorteil lag auf seiner Seite. Im Rennen um die Meisterschaft hatte er seinen härtesten Konkurrenten Tom Dillmann am Samstag in Turn 1 in einen Fehler getrieben. Dillmann wurde nur Dritter, Delétraz hinter Sieger Egor Orudzhev Zweiter.

Noch vielversprechender sah es am Sonntagmorgen aus. Bei abtrocknender Strecke sicherte sich der 19-jährige Genfer seine dritte Pole-Position, während sich Dillmann nur für die vierte Reihe zu qualifizieren vermochte. Die Sache schien geritzt. Doch dann packte Dillmann den Hammer aus. Und bei Delétraz & Co. lief alles verkehrt. «Es war ja nicht so, dass nur mein Start schlecht war und nur unser Boxenstopp in die Hose ging. Auch die anderen direkt hinter mir (und vor Dillmann) patzten mit der Strategie.» So war Dillmann plötzlich Erster und Delétraz nur Vierter. «Tom ist das perfekte Rennen gelun-

gen», meinte ein geknickter Delétraz. «Ich hatte nichts entgegengesetzt.»

## Sieben Punkte fehlten

In der Endabrechnung fehlten dem Schweizer sieben Punkte. «Das ist nicht einfach zu akzeptieren», sinnierte Louis hinterher. «Wir hatten so hart gearbeitet. Und dann das!»

Bei der Mannschaft um Dillmann kannte der Jubel keine Grenzen. Verständlich. Das Team AVF ist nur einen Steinwurf von der Strecke entfernt. Und nach dem morgendlichen Qualifying sah es gar nicht danach aus, als ob die Orangen die Meisterschaft noch drehen könnten. «Was war das für ein Thriller!», meinte der

**«Wir hatten so hart gearbeitet. Und dann das!»**

LOUIS DELÉTRAZ

Elsässer nach dem Rennen – außer sich vor Freude. «Wir haben die meiste Zeit über geführt. Doch dann gab es in Jerez ein Problem am Auto. Irgendetwas ist da kaputtgegangen. Und das Wochenende war ein Alptraum. Aber hier in Barcelona lief alles wieder wie am Schnürchen. Ich kann mich

beim Team gar nicht oft genug bedanken. Das war eine absolute Meisterleistung.»

Delétraz verpasste als Vierter das Podium. Sein Team Fortec hätte noch einen Trumpf gehabt. Man hätte Teamkollege Pietro Fittipaldi (von P3) zurückpfeifen können, das hätte an der Niederlage aber nichts geändert: Delétraz hätte als Dritter nur drei Zähler mehr geholt. Also verzichtete das Team auf Stallorder. So kam der junge Fittipaldi als Dritter (hinter Roy Nissany) wenigstens noch in den Genuss seines ersten Podestplatzes 2016. Doch das hellte die Miene bei den Briten auch nicht wirklich auf.

Trotz der bitteren Niederlage kann Delétraz stolz auf seine erste Saison bei den «Großen» sein. Mit neun Podestplätzen in 18 Rennen bewies der Renault-Schützling FI-Vorzimmer-Format. Bei den Rookies stand er schon längst als Champion fest. Mit 13 Siegen aus 18 Läufen konnte ihm niemand das Wasser reichen. «Ich darf in diesem bitteren Moment nicht vergessen, dass ich gegen sehr viel erfahrenere Piloten angetreten bin», meinte Delétraz.

Einer von ihnen ist René Binder. Der Tiroler beendete die Saison als Gesamtsiebter. In Barcelona schied der Lotus-Fahrer im ersten Lauf aus, nachdem ihm Jack Aitken übers linke Hinterrad gefahren war. Im zweiten Durchgang kam Binder als Sechster ins Ziel. ♦



Dillmann und Teamchef Adrián Vallés – ein Ex-GP2-Rennfahrer

## FORMEL 3.5 V8 / Resultate

Barcelona (E) 4,655 km, 1. Lauf à 38 min (+1 Rd.) = 25 Rdn (= 116,375 km); 16 Fahrer gestartet, 12 gewertet; 2. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 25 Rdn (= 116,375 km); 16 gestartet, 14 gewertet; Wetter Sa/So: leicht bewölkt/trocken.

1. Lauf: 1. Egor Orudzhev (RUS/Arden) in 39:40,100 min (= 176,0 km/h); 2. Louis Delétraz (CH/Fortec) +9,891; 3. Tom Dillmann (F/AVF) +12,240; 4. Aurélien Panis (F/Arden) +13,422; 5. Matevos Isaakyan (RUS/SMP Racing) +22,646; 6. Vitor Baptista (BRA/RP Motorsport) +26,592; 7. Pietro Fittipaldi (BR/Fortec) +31,454; 8. Yu Kanamaru (J/Teo Martin Motorsport) +32,139; 9. Roy Nissany (ISR/Lotus) +35,321; 10. Beitske Visser (NL/Teo Martin Motorsport) +37,188; – out: René Binder (A/Lotus)  
2. Lauf: 1. Tom Dillmann (F/AVF) in 39:47,303 min (= 175,9 km/h); 2. Roy Nissany (ISR/Lotus) +1,405; 3. Pietro Fittipaldi (BR/Fortec) +10,434; 4. Louis Delétraz (CH/Fortec) 12,489; 5. Matevos Isaakyan (RUS/SMP Racing) +12,998; 6. René Binder (A/Lotus) +14,055; 7. Egor Orudzhev (RUS/Arden) +16,262; 8. Beitske Visser (NL/Teo Martin Motorsport) +39,609; 9. Jack Aitken (GB/RP Motorsport) +41,250; 10. Yu Kanamaru (J/Teo Martin Motorsport) +41,923  
Endstand nach 18 Läufen: 1. Dillmann 237 Punkte; 2. Delétraz 230; 3. Orudzhev 197; 4. Nissany 189; 5. Panis 183; 6. Vaxivière 175; 7. Binder 161; 8. Kanamaru 85; 9. Isaakyan 70; 10. Fittipaldi 59; 11. Celis 55; 12. Baptista 51; 13. Visser 48; 14. Cecotto 43; 15. Aitken 14; – Teams: 1. Arden 380; 2. Lotus 350; 3. AVF 292; 4. Fortec 289; 5. SMP Racing 245; 6. Teo Martin Motorsport 133; 7. RP Motorsport 120; 8. Durango 6

Internet: www.formulav8.com

Formel 3

# Kritik an Pirelli

Von ANNETTE LAQUA

**Am 19./20. November steigt in Macau der F3-Klassiker. Erstmals seit 1983 gibt es mit Pirelli einen neuen Reifenausrüster. Und genau der steht nun in der Kritik. Nicht nur die Reifen sind ein Problem. Auch die Vorgehensweise beim Testen lässt viele Fragen offen.**

Die Formel-3-EM 2016 ist seit Mitte Oktober beendet, doch die Protagonisten dieser Rennsportkategorie befinden sich keinesfalls schon im Winterschlaf. Die einen bringen bereits ihre Pläne für 2017 in trockene Tücher – hier wäre vor allem der amtierende Formel-3-Europameister Lance Stroll zu nennen, der vergangene Woche als neuer Williams-Pilot für die kommende Formel-1-Saison bestätigt wurde

(Seite 8). Die anderen fiebern noch einem traditionellen Saisonhighlight entgegen. Der Macau-Grand-Prix Mitte November lockt aber nicht nur die diesjährigen Formel-3-Piloten an, sondern auch ehemalige Stars der Szene. Mit Felix Rosenqvist, Daniel Juncadella und António Félix da Costa gehen gleich drei ehemalige Sieger an den Start und stellen sich der Herausforderung.

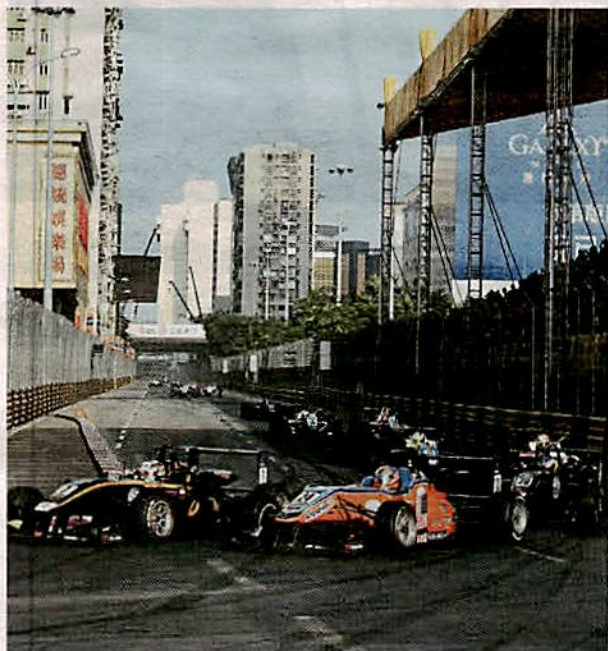
Dass das Trio überhaupt für den Macau GP 2016 zugelassen wurde, erstaunte nicht wenige, denn als Qualifikationsbedingung gilt: Man muss mindestens an zwei F3-Läufen nach aktuellem FIA-Reglement teilgenommen haben. Das haben allerdings weder Rosenqvist, noch Juncadella oder da Costa. Auch wenn dazu kein offizielles Statement der FIA zu bekommen war, munkt Radio Fahrer-

lager, dass der Weltverband mit dieser Regel nur sicherstellen möchte, dass alle Macau-Starter bereits über F3-Erfahrung auf diesem Niveau verfügen. Was bei den ehemaligen Siegern dieses Rennens sicherlich niemand anzweifeln würde.

**Wenn das nur gut geht...**

Ihre Formel-3-Rückkehr begann vor Kurzem mit Testfahrten auf dem Red Bull Ring, wo die drei diesjährigen DTM-Piloten mächtig Spaß hatte. Dabei versuchten sie auch, sich auf die erstmals in Macau eingesetzten Pirelli-Reifen einzuschließen. «Die Pirellis sind zwar auf einer Runde schnell, aber sie bauen auch schnell ab», sagte Rosenqvist nach den Testfahrten. «Falls sie sich auf der Strecke von Macau genauso verhalten sollten, wird das eine echte Herausforderung für uns alle.» Doch es gibt auch Stimmen im Fahrerlager, die das Thema kritisch betrachten. «Diese Pirelli-Reifen entsprechen zu 100 Prozent denen aus der Formel 4. Ich frage mich, wie man darauf kommen kann, F4-Pneus einfach an einen F3-Boliden zu montieren und dann zu erwarten, dass diese problemlos funktionieren», schüttelt ein Teamleiter, der hier nicht genannt werden möchte, den Kopf. «Wir hatten beim Testen alle Arten von Problemen: Blasenbildung, Graining, abgelöste Laufflächen und gebrochene Flanken.»

Pirelli habe daraufhin Änderungen an den Gummis versprochen, die Anfang der Woche (nach Redaktionsschluss) in Spa einem Test unterzogen werden sollen. «Eine tolle Idee: In Spa haben wir aktuell Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt, in Macau werden üblicherweise zwischen 20 und 30 Grad erwartet», so sein viel-sagender Kommentar dazu. ♦



Ein Rennen, das jeder mal gewinnen will: F3-Grand-Prix in Macau

**NACHRICHTEN**

**Montoya fährt Indy 500 für Penske**

**IndyCar** Juan Pablo Montoya hat sich offenbar entschieden. Der Kolumbianer, der bei Penske nicht mehr erwünscht war und durch den Amerikaner Josef Newgarden ersetzt wurde, wird für den Traditionrennstall in einem fünften Auto das Indy 500 absolvieren. Eine neue Heimat hat auch J.R. Hildebrand gefunden: Der Kalifornier fährt 2017 für Ed Carpenter.

**Kunimoto Meister, Sieg für Vandoorne**

**Super Formula** Der Japaner Yuji Kunimoto hat mit einem Sieg und einem sechsten Platz beim Doubleheader in Suzuka erstmals den Titel geholt. André Lotterer belegte bei den Finalläufen zweimal Platz 2 und wurde so Gesamtzweiter. Stoffel Vandoorne, 2017 im McLaren, verbesserte sich mit seinem zweiten Saisonsieg noch auf Platz 4 der Meisterschaft.

**Piquet-Teamchef erliegt Krebsleiden**

**Formel E** NextEV, das Team von Nelson Piquet jr., trauert um Teamchef Martin Leach. Der Brite erlag vergangene Woche seinem Krebsleiden. Leach heuerte Ende der 70er-Jahre bei Ford an und diente sich dort bis zum Europa-Chef hoch. 2008 versuchte er, das Formel-1-Team von Super Aguri zu retten. 2015 stieg Leach in die Formel E ein. Er wurde 59 Jahre alt. ♦ CE

# SCHAEFFLER

PRÄSENTIERT

## AUS FAHRERSICHT



Von **Daniel Abt**  
Formel E

Am Wochenende gastiert die Formel E in Marrakesch. Also wieder auf einer neuen Strecke. Ich habe sie im Simulator abgefahren. Und ich muss sagen: Sie gefällt mir gut. Sie hat eine etwas andere Charakteristik als die üblichen Formel-E-Strecken – mit langen und breiten Geraden. Für alle bis auf einen ist der Kurs bei uns Neuland: José María López ist hier schon Tourenwagen-WM gefahren. Er hat also einen kleinen Vorteil. Aber den versuchen wir natürlich möglichst rasch aufzuholen.

Eine Hackordnung ist nach nur einem Rennen kaum auszumachen. Dafür war auch der Verlauf des Qualifyings in Hongkong zu chaotisch. Ein paar Teilnehmer, die man nach den Tests vorne erwartet hat, sind weiter hinten gestartet. Und umgekehrt. Fakt ist: Das Feld liegt im dritten Jahr immer noch eng zusammen. Und man darf sich keine Fehler erlauben. Sonst stehen da plötzlich

ein paar Konkurrenten vor einem, mit denen man nicht gerechnet hat. Oder man steckt mittendrin und läuft dann Gefahr, von einem Gegner abgeschossen zu werden. So wie es mir in Hongkong mit Félix da Costa erging.

Warum ich das mit dem engen Zusammenliegen betone? Weil das «Wettrüsten» in der Formel E längst begonnen hat. Aber bis dato in einem positiven Rahmen. In Hongkong hat man zum Beispiel schon bei der Ankunft am Flughafen gemerkt, dass der Stellenwert der Formel E ein ganz anderer geworden ist. Überall hingen Plakate – vor allem Jaguar war omnipräsent. Auch im E-Village wird heftig die Werbetrommel gerührt. Man sieht sogar schon zweistöckige Boxengebäude. Auch in punkto Technik wird aufgerüstet. Das Team NextEV hat für zwei Millionen Euro Boxenausrüstung gekauft. Die Formel E ist den Kinderschuhen entwachsen. Sie wird immer professioneller.



Daniel Abt: In Hongkong ohne Heckflügel unterwegs

**SCHAEFFLER-NEWS**

Sie stehen am Ende Ihrer Schulausbildung und wollen in Ihre berufliche Zukunft starten? Mit einer fundierten Ausbildung oder einem Dualen Studium bei Schaeffler schaffen Sie die besten Voraussetzungen für Ihren Start ins Berufsleben. Bewerben Sie sich jetzt für den Ausbildungsstart 2017. Infos und Bewerbungsunterlagen unter: [www.schaeffler.de](http://www.schaeffler.de)



Die erste Titelverteidigung ist geglückt: Das Porsche-LMP1-Werksteam bejubelt den zweiten Herstellertitel nach 2015

# Titelverteidigt

Von MARCUS SCHURIG

**Porsche dominierte den vorletzten WM-Lauf der Saison 2016 in Shanghai: Das Siegertrio Mark Webber, Brendon Hartley und Timo Bernhard hatte das Rennen im Griff und erlaubte sich keine Fehler. Mit ihrem vierten Saisonsieg stellten sie außerdem den Titelgewinn für Porsche in der Hersteller-Weltmeisterschaft sicher.**

«Das Leben als Rennfahrer kann unglaublich einfach sein, wenn du so ein makellos gutes Rennauto zur Verfügung hast.» Mark Webber strahlte nach dem vierten Saisonsieg über beide Backen: «Das Set-up hat perfekt gepasst, der Speed war sehr gut, die Konstanz herausragend und die Boxenstopps schlicht der Hammer – wir konnten dieses Rennen gar nicht verlieren.» Der klare Sieg in China und die Überlegenheit beim Speed – der Vorsprung im Ziel betrug 59 Sekunden auf den zweitplatzierten Toyota – war auch ein wenig Balsam, denn in Japan hatte Audi beim Speed den Ton angegeben, und Toyota das Rennen gewonnen.

Mit vier Siegen in den letzten fünf Rennen sind Webber, Hartley und Bernhard das tonange-

bende Fahrertrio der zweiten Saisonhälfte. Dazu passt die Zuverlässigkeit: Das Nummer-1-Auto der noch amtierenden Weltmeister hatte seit Le Mans keinen technischen Defekt im Rennen mehr zu beklagen – eine Grundlage für die Siegquote.

## WM-Leader ohne Glück

Das macht sich auch auf dem WM-Punktekonto bemerkbar: Mit 301 Punkten hat sich Porsche in China vorzeitig die Hersteller-Weltmeisterschaft gesichert. «Und die spielt natürlich für ein Werksteam wie uns eine sehr wichtige Rolle, da sind mir heute schon ein paar Steine von der Schulter gefallen», gab Porsche-Teamchef Andreas Seidl nach dem Rennen zu. Denn wie das Schwesterauto von Marc

Lieb, Romain Dumas und Neel Jani veranschaulicht, sind Siege am Fließband auch mit einem sehr guten LMP1-Auto keine Selbstverständlichkeit: Seit Le Mans hat das Trio nicht mehr gewonnen, man zieht das Pech magisch an – wie auch in China: Erst verlor man ein komplettes Training wegen eines Wechsels der Batterien, den Zeitverlust schleppte man durchs Wochenende, im Qualifying passte auch nichts zusammen – Platz 6.

Im Rennen zu Beginn ein Hoffnungsschimmer, als Neel Jani bis auf Platz 2 nach vorne fuhr und den Anschluss zum Schwesterauto hielt. Im nächsten Stint von Marc Lieb gingen aber 40 Sekunden flöten, weil der Ludwigsburger erst im Verkehr hängen blieb, deshalb oft

von der Ideallinie runter musste, folglich extrem viel Pickup aufsamelte und damit seine Reifen komplett ruinierte, sodass nichts mehr ging. Mehr als Platz 4 war nicht drin. Immerhin führen Lieb, Dumas und Jani die WM an, mit 17 Zählern. Beim Finale in Bahrain würde ein fünfter Platz zum Titel reichen.

Porsche hatte nach der ersten Rennstunde nur einen Gegner zu fürchten, den Audi R18 von Lucas di Grassi, Oliver Jarvis und Loïc Duval, die 6,4 Sekunden hinter dem führenden 919 lagen. Doch beim ersten Stopp stellte das Team ein Problem fest: Beim Nachtanken gingen 20 Kilo Diesel nicht in den Tank, weil im internen Tanksystem des Autos offenbar ein zu hoher Gegendruck herrschte.

Somit stand der nächste Stopp schon nach 18 Runden wieder an. Mit allerlei Tricks versuchte man, die Entlüftung zu optimieren, erst zum Rennende hatte man das Problem im Griff – doch da war die Spitze schon über alle Berge. Dem Schwesterauto ging es nicht besser: André Lotterer versauerte mit grandiosem Untersteuern zu Rennbeginn im Nirvana, nach zwei Rennstunden hatte er 53 Sekunden Rückstand. Eine unglückliche teaminterne Kollision der Audi resultierte auch noch in einer 25 Minuten langen Reparatur – ein Rennwochenende zum Wegwerfen für Audi.

## Toyota hält Fahrer-WM offen

Nur Toyota hätte Porsche noch unter Druck setzen können, doch der zweitplatzierte TS050 von Kamui Kobayashi, Mike Conway und Stéphane Sarrazin hatte im Rennen gleich zwei Reifenschäden zu beklagen und folglich einen zusätzlichen Boxenstopp zu absolvieren, der über 40 Sekunden kostete.

«Aber wir hätten den Nummer-1-Porsche trotzdem nicht mehr geschlagen», hielt Toyotas Technikdirektor Pascal Vasselon fair fest, «dafür war der Porsche zu stark.» Immerhin konnte Toyota die Entscheidung in der Fahrer-WM aufs Finale in Bahrain vertagen. ♦



Erstes Doppelpodium der Saison: Toyota auch in China stark



Rennen zum Vergessen: Audi

**GTE-Pro Shanghai**

# Ford-Schritt, BoP-Streit

Von MARCUS SCHURIG

**Das Ford-Duo Andy Priaulx und Harry Tincknell holte in China den zweiten Klassensieg in Folge – die Konkurrenz sieht ihre Felle davonschwimmen und schimpft wieder mal über die Balance of Performance.**

Harmonie ist in dieser WM-Saison in der GTE-Pro-Klasse nur in den seltensten Fällen anzutreffen – im Fahrerlager herrscht seit April Streit und Unzufriedenheit, und zwar wegen der Fahrzeugeinstufungen. «Die fahren uns morgen im Rennen mit Ihren GT-Prototypen komplett an die Wand», schimpfte Ferrari-Pilot Sam Bird am Samstag vor dem China-Rennen. Und er sollte recht behalten.

Schon im Qualifying hatte der beste Ferrari 488 von Gianmaria Bruni und James Calado eine volle Sekunde auf die Pole-Zeit der Ford-GT-Flunder von Andy Priaulx und Harry Tincknell verloren. Bird und sein Teamkollege Davide Rigon, die immerhin auf Platz 2 in der GT-Fahrerwertung lagen, hatten einen Rückstand von 1,5 Sekunden – eine echte Klatsche.

**Ferrari-Falschmeldung**

Die Italiener beharrten auf der Feststellung, dass eine neue Einstufung der Fahrzeuge am Freitagabend für den Rückstand verantwortlich war, doch in



Einsame Spitze: Dem Ford GT konnte in Shanghai kein Gegner gefährlich werden

Wahrheit handelte es sich um eine Anpassung für den barometrischen Umgebungsdruck – das wurde in der Ferrari-Pressemittelung fälschlicherweise als «neue BoP» bezeichnet.

Die FIA berief daraufhin ein Krisenmeeting mit Ferrari ein, um die Wogen zu glätten. Hinter vorgehaltener Hand unterstellen die Ferrari-Fahrer die FIA Inkompetenz: Vor dem achten WM-Lauf in China hatte es bereits die zehnte BoP gegeben – und die Zackenausschläge werden immer wilder. Für China hatten alle GT-Hersteller Zugeständnisse bekommen – außer Ford, die zuvor in Japan siegten.

Genutzt hat es nichts: Im Rennen war die schnellste Runde des siegreichen Ford fünf Zehn-

tel besser als beim Ferrari. Die Italiener konnten nicht mal den zweitplatzierten Ford GT in Schacht halten, obwohl der wegen eines Reifenschadens einen zusätzlichen Stopp einlegen musste. «Wir sind das perfekte Rennen gefahren – und lagen im Ziel trotzdem noch 1:13 Minuten hinter dem siegreichen Ford. Mehr muss man nicht wissen», grantelte Gianmaria Bruni.

**Bei Porsche herrscht Verdruss**

Doch ganz so düster sieht die Sachlage für Ferrari gar nicht aus: China ist als extrem reifenmordende Strecke bekannt, und der Ford GT ist wiederum extrem reifenschonend, was natürlich half. Dazu sind die WM-Hoffnungen noch intakt: In der

Markenwertung führt Ferrari mit zehn Punkten vor Aston Martin, während die Briten mit Nicki Thiim und Marco Sörensen weiterhin die Fahrerwertung anführen – allerdings auch nur mit zwölf Punkten.

Auch in den absoluten Niederungen des GT-Klassements herrscht Verdruss – abermals wegen der Fahrzeugeinstufungen: Der einsame GTE-Porsche 911 RSR von Richard Lietz und Michael Christensen wird bei jedem Rennen Letzter – so auch in China. Rückstand im Ziel nach sechs Rennstunden: zwei volle Runden, pro Runde fehlten im Schnitt 1,6 Sekunden. «Das muss sich für 2017 definitiv ändern», hielt Porsche-Vorstand Michael Steiner fest. ♦

**GTE-Am**

# Noch spät bestraft



Platz 2 noch verloren: KCMG

Der KCMG-Porsche von Wolf Henzler, Joël Camathias und Christian Ried beendete das Rennen in der GTE-Am-Klasse im Ziel auf einem guten zweiten Platz – doch drei Stunden später verhängten die Stewards wegen eines Feindkontaktes von Henzler in der allerletzten Runde mit dem Ferrari von Rui Aguiar eine Zehn-Sekunden-Strafe, was das Porsche-Trio auf Platz 3 zurückwarf.

Dank des zweiten Platzes von Aguiar und seiner Teamkollegen Emmanuel Collard und François Perrodo konnten die Ferrari-Piloten den Vorsprung auf ihre härtesten Widersacher, die Aston Martin-Crew mit der Startnummer 98, in der Meisterschaft auf 25 Zähler ausbauen. Das Aston-Trio Paul Dalla Lana, Pedro Lamy und Matthias Lauda siegte in Shanghai und holte den fünften Klassensieg in der Saison 2016. ♦ MCS

**LMP2 Shanghai**

# G-Drive siegt, Alpine jubelt

**Der Tagessieg stand in der LMP2-Klasse für einmal nicht im Zentrum, dafür drehte sich in Shanghai alles um das viertplatzierte Signatech-Alpine-Team – die neuen Titelträger in der kleinen Prototypenklasse.**

Die Signatech-Alpine-Truppe verpasste den Sprung aufs Podium in Shanghai nur äußerst knapp, nämlich um fünf Zehntelsekunden, doch auch der vierte Platz reichte, um die FIA Endurance Trophy für LMP2-Teams zu gewinnen. Und wie nicht anders zu erwarten, konnte die Freude im Signatech-Team trotz Rang 4 keine Grenzen.

Die Piloten Gustavo Menezes, Nicolas Lapierre und Stéphane Richelmi haben in der abgelaufenen Saison alles ziemlich richtig gemacht: Die Fehlerquote

war extrem gering, bei vier von acht WM-Läufen konnten sie siegen, darunter auch beim 24h-Rennen in Le Mans. «Das war einfach eine brillante Saison», sagte Nicolas Lapierre nach dem Rennen. «Das ist das erste Rennen der Saison, bei dem wir nicht auf dem Podium stehen,

und das sagt glaube ich alles. Wir haben uns den Erfolg hart erarbeitet.» Mit 183 Zählern vor dem Finale in Bahrain haben das Signatech-Alpine-Team und seine Fahrer einen uneinholbaren Vorsprung von 32 Zählern.

An der Spitze des LMP2-Feldes holte sich das G-Drive-

Team in Shanghai mit den Piloten Will Stevens, Alex Brundle und Roman Rusinov nach nahezu perfektem Rennverlauf den zweiten LMP2-Klassensieg in Folge – mit einer Runde Vorsprung auf die Ligier JS P2-Nissan der Teams ESM und RGR Sport by Morand.

**Richtige Reifenstrategie**

«Wir hatten einen sehr guten Start und danach die Option, entweder zu pushen und die Spitze zu übernehmen oder die Reifen zu schonen», so Sieger Alex Brundle. «Letztlich haben wir auf Doppelstints bei den Reifen gesetzt – und die Rechnung ist aufgegangen, auch wenn es im zweiten Stint schwieriger wurde, das Auto zu kontrollieren. In Summe war die Strategie aber richtig.» ♦ MCS



LMP2-Titel eingesackt: Das meisterhafte Signatech-Alpine-Team

**KOMPAKT**

»» **Wolfgang Ullrich** Der Audi-Sportchef verkündete in China seinen Rückzug aus dem operativen Renngeschäft zum Ende der Saison 2016. Dann soll Dieter Gass die Audi-Werkseinsätze in der Formel E sowie in der DTM befehlen. Ullrich bleibt aber für ein weiteres Jahr bis zum Ende der Saison 2017 an der Spitze der Audi-Sportabteilung, um die bevorstehende Umstrukturierung zu leiten und zu unterstützen. Ende Oktober hatte Audi den Ausstieg aus der LMP1-Klasse verkündet, was umfangreiche Reorganisationsen bei Audi Sport zur Folge haben wird. Aktuell arbeiten in der Sportabteilung über 300 Mitarbeiter, angeblich sollen 160 Stellen gestrichen werden – jedoch sollen alle Mitarbeiter neue Jobangebote erhalten. ♦ MCS

## LANGSTRECKEN-WM / Resultate

Shanghai (RC), 6. November 2016; 8. von 9 Läufen zur Langstrecken-Weltmeisterschaft; 6 Stunden; 1 Runde à 5,451 km  
31 Teams gestartet, 29 gewertet, Wetter/Strecke: sonnig/trocken; bis 24 Grad Luft-, 23 Grad Streckentemperatur.

Platz	Klasse (MJ)	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Reifen	Distanz/Rückstand
1.	LMP1-H (8)	1	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	195 Runden
2.	LMP1-H (8)	6	Sarrazin/Conway/Kobayashi	Toyota Gazoo Racing/Toyota TS050 – Hybrid	Michelin	+59,785 sec.
3.	LMP1-H (8)	5	Davidson/Buemi/Nakajima	Toyota Gazoo Racing/Toyota TS050 – Hybrid	Michelin	+1:06,039 min.
4.	LMP1-H (8)	2	Dumas/Jani/Lieb	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+1:40,855 min.
5.	LMP1-H (6)	8	Di Grassi/Duval/Jarvis	Audi Sport Team Joest/Audi R18	Michelin	+3 Runden
6.	LMP1-H (6)	7	Fässler/Lotterer/Tréluyer	Audi Sport Team Joest/Audi R18	Michelin	+14 Runden
7.	LMP1	4	Trummer/Webb/Kaffer	ByKolles Racing Team/CLM P1/01 – AER	Dunlop	+14 Runden
8.	LMP2	26	Rusinov/Brundle/Stevens	G-Drive Racing/Oreca 05 – Nissan	Dunlop	+15 Runden
9.	LMP2	30	Giovinazzi/Blomqvist/Gelael	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 – Nissan	Dunlop	+16 Runden
10.	LMP2	43	Gonzalez/Albuquerque/Senna	RGR Sport by Morand/Ligier JS P2 – Nissan	Dunlop	+16 Runden
11.	LMP2	36	Menezes/Lapierre/Richelmi	Signatech Alpine/Alpine A460 – Nissan	Dunlop	+16 Runden
12.	LMP2	31	Dalziel/Derani/Cumming	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 – Nissan	Dunlop	+16 Runden
13.	LMP2	27	Minassian/Mediani/Aleshin	SMP Racing/BR01 – Nissan	Dunlop	+18 Runden
14.	LMP2	37	Petrov/Ladygin/Shaytar	SMP Racing/BR01 – Nissan	Dunlop	+18 Runden
15.	LMP2	35	Cheng/Tung/Chatin	Baxi DC Racing Alpine/Alpine A460 – Nissan	Dunlop	+19 Runden
16.	LMP2	44	Rao/Bradley/Lynn	Manor/Oreca 05 – Nissan	Dunlop	+21 Runden
17.	GTE-Pro	67	Priault/Tincknell	Ford Chip Ganassi Racing UK/Ford GT	Michelin	+25 Runden
18.	GTE-Pro	66	Mücke/Pla	Ford Chip Ganassi Racing UK/Ford GT	Michelin	+25 Runden
19.	GTE-Pro	51	Bruni/Calado	AF Corse/Ferrari 488 GTE	Michelin	+25 Runden
20.	GTE-Pro	95	Thiim/Sørensen	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage	Dunlop	+25 Runden
21.	GTE-Pro	71	Rigon/Bird	AF Corse/Ferrari 488 GTE	Michelin	+27 Runden
22.	GTE-Pro	77	Lietz/Christensen	Dempsey-Proton Racing/Porsche 911 RSR (2016)	Michelin	+27 Runden
23.	GTE-Am	98	Dalla Lana/Lamy/Lauda	Aston Martin Racing/Aston Martin V8 Vantage	Michelin	+29 Runden
24.	LMP1	13	Tuschler/Kraihamer/Imperatori	Rebellion Racing/Rebellion R-One – AER	Dunlop	+29 Runden
25.	GTE-Am	83	Perrodo/Collard/Aguias	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+29 Runden
26.	GTE-Am	78	Ried/Henzler/Camathias	KCMG/Porsche 911 RSR	Michelin	+29 Runden
27.	GTE-Am	88	Al Qubaisi/Heinemeier-Hansson/Long	Abu Dhabi-Proton Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+29 Runden
28.	GTE-Am	50	Ragues/Taylor/Brandela	Larbre Compétition/Chevrolet Corvette C7	Michelin	+31 Runden
29.	GTE-Am	86	Wainwright/Carroll/Barker	Gulf Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+31 Runden
Nicht klassiert:						
	GTE-Pro	97	Stanaway/Turner	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage	Dunlop	+194 Runden
	LMP2	45	Graves/Gonzalez/Beche	Manor/Oreca 05 – Nissan	Dunlop	+195 Runden

Schnellste Runde: Hartley (Porsche), Runde 7, 1:45,935 (= 185,2 km/h)

Nächstes Rennen: 19. November, Sakhir (BRN)  
Internet: www.fiawec.com



## STRECKE

## Shanghai International Circuit



Zweiter GTE-Pro-Sieg in Folge: Priault (I.)/Tincknell

## QUALIFYING

LMP1	Durchschnittszeit	LMP2	Durchschnittszeit	GTE-Pro	Durchschnittszeit	GTE-Am	Durchschnittszeit
1. Porsche 919 Hybrid (#1)	1:44,462	1. Manor/Oreca (#44)	1:54,225	1. Ganassi UK/Ford (#67)	2:01,391	1. Aston Martin Racing (#98)	2:04,997
2. Toyota TS 050 Hybrid (#5)	1:44,522	2. Signatech/Alpine (#36)	1:54,382	2. Ganassi UK/Ford (#66)	2:01,528	2. AF Corse/Ferrari (#83)	2:05,334
3. Audi R18 (#8)	1:44,610	3. ESM/Ligier (#30)	1:54,398	3. Aston Martin Racing (#95)	2:02,040	3. A. D.-Proton/Porsche (#88)	2:05,466
4. Toyota TS 050 Hybrid (#6)	1:44,810	4. G-Drive/Oreca (#26)	1:54,759	4. AF Corse/Ferrari (#51)	2:02,315	4. KCMG/Porsche (#78)	2:06,344
5. Audi R18 (#7)	1:44,868	5. RGR Morand/Ligier (#43)	1:54,845	5. Aston Martin Racing (#97)	2:02,432	5. Gulf Racing/Porsche (#86)	2:07,712
6. Porsche 919 Hybrid (#2)	1:45,051	6. Manor/Oreca (#45)	1:54,899	6. AF Corse/Ferrari (#71)	2:02,866	6. Larbre/Corvette (#50)	2:07,857
7. Rebellion R-One (#13)	1:49,828	7. SMP Racing/BR01 (#27)	1:55,754	7. D.-Proton/Porsche (#77)	2:03,767		
8. ByKolles/CLM P1/01 (#4)	1:51,285	8. SMP Racing/BR01 (#37)	1:56,429				
		9. ESM/Ligier (#31)	1:56,439				

## WM-STÄNDE WEC

Fahrer LMP	
1. Marc Lieb	152
Neel Jani	152
Romain Dumas	152
4. Kamui Kobayashi	135
Mike Conway	135
Stéphane Sarrazin	135
7. Loïc Duval	121,5
Lucas di Grassi	121,5
Oliver Jarvis	121,5
10. Brendon Hartley	119,5
Mark Webber	119,5
Timo Bernhard	119,5
13. André Lotterer	86
Marcel Fässler	86
15. Alexandre Imperatori	60,5
Dominik Kraihamer	60,5
Mathéo Tuscher	60,5
18. Benoît Tréluyer	52
19. Sébastien Buemi	48
Anthony Davidson	48
Kazuki Nakajima	48

Hersteller LMP	
1. Porsche	301
2. Audi	222
3. Toyota	207

Privatteams LMP1	
1. Rebellion Racing (#13)	168
2. Rebellion Racing (#12)	104
3. ByKolles Racing Team (#4)	91

Teams LMP2	
1. Signatech Alpine (#36)	183
2. RGR Sport by Morand (#43)	151
3. G-Drive Racing (#26)	139
4. Extr. Speed Motorsport (#31)	104
5. Extr. Speed Motorsport (#30)	68

Fahrer GT	
1. Marco Sørensen	131
Nicki Thiim	131
3. Davide Rigon	119
Sam Bird	119
5. Oliver Pla	110
Stefan Mücke	110
7. Gianmaria Bruni	110
James Calado	110
9. Andy Priaulx	105,5
Harry Tincknell	105,5
11. Darren Turner	104
12. Richie Stanaway	88
13. Michael Christensen	68
Richard Lietz	68
15. Billy Johnson	60
16. Fernando Rees	55
17. Marino Franchitti	54,5
18. Emmanuel Collard	54,5
François Perrodo	54,5
Rui Aguias	54,5

Hersteller GT	
1. Ferrari	261
2. Aston Martin	251
3. Ford	221,5
4. Porsche	113

Teams GTE-Pro	
1. Aston Martin Racing (#95)	131
2. Ford Chip Ganassi UK (#67)	129
3. Ford Chip Ganassi UK (#66)	121
4. AF Corse (#71)	119
5. AF Corse (#51)	110

Teams GTE-Am	
1. AF Corse (#83)	173
2. Aston Martin Racing (#98)	148
3. Abu Dhabi-Proton (#88)	126
4. KCMG (#78)	107
5. Larbre Compétition (#50)	102

**Macau Grand Prix**

**Keht die WTCC zurück?**



2014: Der bislang letzte WTCC-Auftritt im Spielerparadies Macau

Die TCR International Series hat bekannt gegeben, 2017 nicht mehr in Macau zu starten. Das öffnet die Tür für eine mögliche Rückkehr der WTCC.

«Wir haben nie gesagt, dass wir nicht nach Macau zurückkehren», sagte WTCC-Promoter Francois Ribeiro gegenüber den Kollegen von «Touring Car Times». Das klingt zumindest nach einem weit fortgeschrittenen Rückkehr-Plan. Auch die Organisatoren – mit denen man sich für 2015 nicht einig wurde, die mittlerweile aber andere sind – würde es freuen, könnte man so doch gleich drei Weltmeisterschaften respektive Weltcups gleichzeitig austragen: Den GT World Cup, den F3 World Cup und eben die Tourenwagen-Weltmeisterschaft.

Die TCR International Series als aktuelle Top-Tourenwagenreihe beim Macau Grand Prix wird im nächsten Jahr jedenfalls nicht ins Spielerparadies zurückkehren. Bereits in diesem Jahr ist das «Guia Race» keine

reine TCR-Veranstaltung, auch Fahrzeuge aus der CTCC und der BTCC sind zugelassen. Die 36 Fahrzeuge umfassende Starterliste umfasst nach aktuellem Stand jedoch 30 TCR-Boliden respektive TCR-nahe Autos wie etwa den Seat Leon Cup Racer. In der letzten Woche wurden mit dem Premieren-Meister der ADAC TCR Germany, Josh Files, sowie Honda-Werkspilot Tiago Monteiro zwei weitere prominente Starter bestätigt.

**TCR-Finale in Abu Dhabi?**

Da der WTCC im kommenden Jahr wohl ein noch kleineres Feld droht als dieses Jahr (siehe S. 3), wäre die Rückkehr der WM auf die Traditionsstrecke auch als Topklasse eines Tourenwagen-Weltcups denkbar. So oder so wäre Macau wohl wieder WTCC-Saisonfinale.

Einen möglichen Ersatz-Austragungsort für das Finale der TCR International Series 2017 gibt es auch schon: Abu Dhabi. Auf dem Yas Marina Circuit wäre man dann im Rahmen der Formel 1 unterwegs. ♦ MBR

**NASCAR Fort Worth**

**Regen schlägt Chuck Norris**

Ein Rennen in Texas und dann auch noch Chuck Norris als Starter – was sollte da wettertechnisch schon großartig schiefgehen? Doch Pustekuchen: Trotz drohender Roundhouse-Kicks trauten sich dicke Gewitterwolken Richtung Fort Worth und nässten die Strecke samt dem Hollywood-Star ein.

Der für Sonntag geplante 34. Saisonlauf musste deshalb verschoben werden. Das Rennen mit Pole-Mann Austin Dillon ging demnach erst nach Redaktionsschluss zu Ende. Das Ergebnis und Chuck Norris' Reaktion auf das freche Wetter reichen wir Ihnen nächste Woche aber natürlich nach. ♦ MBR



Sonntag in Texas: Abgedeckte Autos statt abgeschreckte Wolken



essen-motorshow.de  
#essenmotorshow



SPORTSCARS



TUNING



MOTORSPORT



CLASSIC CARS



FOR DRIVERS AND DREAMS



26.11.-04.12.2016

PREVIEWDAY: 25.11.

ADAC



MESSE  
ESSEN

## NACHRICHTEN

Titelrivalen crashen  
in Neuseeland

**Supercars** In Pukekohe begann die heiße Phase des Titelkampfs zwischen den Triple-Eight-Piloten Shane van Gisbergen und Jamie Whincup. Während Tabellenführer Van Gisbergen den ersten Lauf vor seinem Rivalen für sich entschied, gewann Whincup den dritten Lauf – vor seinem teaminternen Widersacher. Im zweiten Lauf aber gerieten beide aneinander: Nach einer von Whincup verschuldeten Kollision der Holden-Fahrer gewann der noch amtierende Meister Mark Winterbottom (Ford).

Laufsieg und Titel  
für Lambo-Teams

**Int. GT Open** Das Finale in Barcelona hielt noch mal eine Action bereit. Aus allem heraus hielten sich dabei Thomas Biagi und Fabrizio Crestani (Lamborghini), die mit Platz 2 im ersten Durchgang schon ihren Titel eintüten konnten. Der Tagessieg ging an das Attempto-Team, deren eingesetzter Porsche von Werksfahrer Kévin Estre sowie Peter Terting zu selbigem pilotiert wurde. Im etwas verzerrten Sonntagsrennen gewannen die Lamborghini-Piloten Daniel Zampieri und Marco Antonelli.

Langeveld holt Titel  
in die Niederlande

**Seat Leon Eurocup** Die Vorentscheidung beim Finale in Barcelona fiel im ersten Lauf: Während Niels Langeveld gewann, fiel Titelkonkurrent Stian Paulsen nach einer Kollision aus. Langeveld fuhr sich im Reversed Grid von Lauf 2 bis auf Platz 5 vor, was dem niederländischen Baporo-Piloten zum Titelgewinn völlig reichte. Sieger im letzten Saisonrennen wurde Mikel Azcona (PCR Sport).

Meister: Nico Menzel  
auf Papas Spuren

**Porsche Carrera Cup Asia** Nico Menzel, der 18-jährige Sohn von Christian Menzel, ist nach seinem Vater – der den Titel 2009 und 2010 holte – nun ebenfalls Meister der Serie. Beim Finale in Shanghai reichten dem BMW-Junior dafür zwei dritte Plätze. Die Siege in China gingen an Gaststarter Earl Bamber und an Martin Ragginger. ♦ MBR

## DTM

## Vollgas Richtung 2017

Von ARNO WESTER

**Nach den DTM-Testfahrten in der vorletzten Woche in Oschersleben steht immer noch nicht fest, welcher Hankook-Reifen in der DTM-Saison 2017 zum Einsatz kommt. Dagegen bleibt der DTM-Kalender 2017 wohl unverändert!**

Grundsätzlich ginge es mit dem schwarzen Gold (es wurden verschiedene Reifenmischungen getestet) in die richtige Richtung, meint Audi-Pilot Mike Rockenfeller mit Fragezeichen: «Wenn er so kommt.» Der Ex-Champion verriet zudem ein offenes Geheimnis, denn die Verantwortlichen planen ein Verbot der Heizdecken. Laut Rockenfeller sei das Fahren ohne vorgeheizte Reifen eine neue Herausforderung, «die ich schon aus anderen Rennserien kenne und die einen großen Unterschied ausmachen wird. Die Balance zu finden, keinen Fehler zu machen und nicht zu viel Zeit zu verlieren, das wird die große Kunst sein.»

Auch sein Audi-Markenkollege Mattias Ekström freut sich über die neuen Hankook-Slicks. «Ich habe große Hoffnungen, dass die Autos deutlich mehr Fahrspaß und mehr Herausforderungen im Reifenmanagement bieten», meinte der



Welche Reifen werden für die Saison 2017 bereitgehalten? Noch wird das fleißig ausgetestet

Schwede. Der frisch gekürte Rallycross-Weltmeister schrieb zudem auf Facebook: «Ich darf nicht verraten, was wir getestet haben. Aber wenn ihr Power, hohe Drehzahlen und Grip mögt, werdet ihr es mögen, was wir gemacht haben.»

## Mini-Chance für Oschersleben

Die Tatsache, dass «Eki» und «Rocky» in Oschersleben in einem 2017er-Testträger von Audi fahren, bei dem neue Komponenten getestet und eingefahren wurden, ist wohl ein Fingerzeig, dass die beiden Ex-Meister trotz anderer Möglichkeiten

auch weiterhin in der DTM auf Punktejagd gehen werden.

Bei BMW spulten die RMG-Piloten Timo Glock und Marco Wittmann insgesamt 430 Runden ab. Für den Champion und seinen Teamkollegen standen ebenfalls erste Abstimmungsarbeiten mit dem BMW M4 der neuen Generation auf dem Testprogramm, das vom 14. bis 17.11. im portugiesischen Portimão fortgesetzt wird.

Für Mercedes-Pilot Lucas Auer gehen die Reifen ebenfalls «in die richtige Richtung». Der Österreicher, der nach vielen absolvierten Kilometern über

ein schmerzhaftes Hinterteil klagte, darf sich wohl Hoffnungen machen, eines der sechs HWA-Cockpits zu erhalten.

Nach MSA-Informationen beginnt (5.-7.5.) und endet (13.-15.10.) die DTM-Saison 2017 fast traditionell in Hockenheim. Auch in der Lausitz, in Budapest, Nürnberg, Moskau, Zandvoort und am Nürburgring wird wieder gefahren. Lediglich hinter den beiden Rennen auf dem Red Bull Ring (23./24.9.) steht noch ein Fragezeichen. Sollte der Event in Spielberg nicht stattfinden, wäre Oschersleben erste Ausweichoption. ♦

## VLN

## Brück-Team fährt zum Sieg



Das Siegerteam aus Eupen (v.l.): Jousen, Brück, Naß, Paulus

90 Motorsportfans, 30 Nord-schleifen-Profis, ein Rennen: Beim Kart-Event der VLN Fanpage traf sich ein Teil der beliebtesten Langstreckenserie in Eupen, um eine Art gemeinsamen Saisonabschluss zu feiern.

Ein Rennprofi durfte dabei aus einem Lostopf jeweils drei Fans ziehen. Und das glücklichste Händchen hatte diesmal Christopher Brück. Der eigentliche Spezialist auf der Kartbahn in Köln hatte dort nie den Event gewinnen können. Nun, bei der

ersten Auflage in Belgien, siegte er gemeinsam mit «seinen» Fans Mike Naß, Marc Paulus und Michael Jousen. «Ich habe wirklich drei tolle und vor allem schnelle Fans an meiner Seite gehabt», freute sich Brück. «Ein großes Dankeschön an meine drei Teamkollegen», so der Abt-Bentley-Pilot.

Das Podest komplettierten die Teams rund um VLN-Fahrer Stephan Epp (Renault Clio) und RCN-Meister Alex Fieltenbach (Toyota GT86). ♦ MBR

## ADAC GT Masters

## Urteil: Vorsatz von APR

**Die von APR Motorsport in Spielberg vorgenommene Veränderung (Eigenentwicklung) im Ansaugtrakt des Audi R8 LMS ist ein vorsätzlicher Betrug!**

Zu dieser Auffassung kam jedenfalls die zweite Kammer des DMSB-Sportgerichts. Es sei richtig, dass die von APR vorgenommene Einrichtung im Luftfiltergehäuse eingebaut ist. Bei zunehmender Geschwindigkeit schiebt sich jedoch ein mechanisches Teil der Modifikation unmittelbar auf den Air-Restriktor und schließt diesen vollständig ab. Dadurch kommt es zu einer Komprimierung und damit zu einem besseren Luftfluss in und durch den Air-Restriktor, und damit auch zu einer Leistungssteigerung.

Unstrittig sei, dass der vorgegebene Air-Restriktor, wie er im Homologationsblatt dargestellt ist, verändert wurde – was ein Verstoß gegen das technische

Reglement (FIA 2016 GT3 Appendix 1, Restriktorgeometrie) ist, stellte das Gericht in seiner Urteilsbegründung fest.

Laut dem Vorsitzenden Richter, Harald Schmeier, kommt erschwerend hinzu, dass die Modifikation so konstruiert wurde, dass erst bei zunehmender Geschwindigkeit die Einrichtung an Wirkung gewinnt und bei nachlassender Geschwindigkeit die verbauten mechanischen Teile wieder im Luftfiltergehäuse verschwinden! Das APR-Team war disqualifiziert und für die letzten vier Rennen gesperrt worden. ♦ AW



Vorsätzlich manipuliert: APR-R8

**Rallye-WM**

# Reaktionen zum Ausstieg von VW

Von REINER KUHN

**Kaum hatte Volkswagen zum vierten Mal in Folge den Hersteller-Titel geholt, zog der Vorstand einen Schlusstrich und verkündete den Ausstieg aus der Rallye-WM (Seite 3). Die Reaktionen reichen von überrascht über enttäuscht bis schockiert.**

Selten wurde die Rallyeszene von einer Meldung so überrascht. Nur verständlich, dass direkt nach der offiziellen Pressemitteilung aus Wolfsburg am Mittwoch vor allem Verwunderung und Trauer herrschte.

Die drei VW-Werksfahrer meldeten sich über die Sozialen Netzwerke. Über Twitter beklagt Jari-Matti Latvala die «sehr traurige Nachricht für das gesamte Team. Das Abenteuer, das wir gemeinsam erlebt haben, wird immer in unseren Köpfen und Herzen bleiben. Danke für diese vier Jahre.» Teamkollege Andreas Mikkelsen schreibt: «Es tut mir leid, dass nach dieser Saison alles vorbei ist. Lasst es uns mit einem Sieg bei der Rallye Australien beenden.» Auch Weltmeister Sébastien Ogier ist betroffen. «Es tut mir für mein fantastisches Team sehr leid. Wir hatten vier herausragende Jahre», schreibt der Franzose bei Twitter. «Danke für eure Leidenschaft und eure Unterstützung.» Allen voran bedauern die Wettbewerber den Rückzug des großen Rivalen, loben die geleistete Arbeit und fühlen mit den VW-Teammitgliedern. Hier einige Wortmeldungen aus der Rallye-Szene. ♦



**Jarmo Mahonen**  
(FIA Rallye-Direktor)

«Diese Nachricht ist sehr enttäuschend, nicht nur für das Team, sondern auch für die Fans. Nun startet die Rallye-WM mit vier Herstellern in eine neue Ära – sehr schade, dass VW nicht dabei sein wird.»



**Thierry Neuville**  
(Hyundai Werkspilot)

«Für den sportlichen Wettbewerb ist das natürlich sehr schade. Zu gerne hätten wir uns mit unserem neuen Auto auch mit den VW-Teams gemessen. Der Rallyesport geht aber auch ohne VW weiter.»



**Hermann Tomczyk**  
(ADAC Sportpräsident)

«Aus Konzernsicht mag es nachvollziehbar sein. Aber für den Rallyesport, die deutsche Szene und auch die Leuchtturm-Veranstaltung ADAC Rallye Deutschland ist dies ein ganz schwerer Schlag.»



**Yves Matton**  
(Citroën Teamchef)

«Damit hat niemand gerechnet. Wir wollten versuchen, mit dem neuen Auto auch VW zu schlagen. An unserem Fahrer-Trio wird sich nichts ändern, Weltmeister Ogier könnte aber ein Thema sein.»



**Michal Hrabanek**  
(Skoda Motorsportdirektor)

«Die Entscheidung hat keinen Einfluss auf unsere Aktivitäten. Skoda wird weiterhin in der WRC2 antreten. Wenn VW einen R5 entwickelt, werden wir zwei großartige Fahrzeuge in der VW-Familie haben.»



**Walter Röhrl** (Rallye-Legende,  
Weltmeister 1980/1982)

«Ich verfolgte den WM-Lauf und war schockiert, als ich zwei Tage danach vom Ausstieg hörte. Bei aller Enttäuschung hoffe ich, dass mit Sébastien Ogier der beste Fahrer auch 2017 am Start sein wird.»



**Tommi Mäkinen**  
(Toyota Gazoo Teamchef)

«Volkswagen Motorsport war immer ein sehr starkes Team und auch Inspirationsquelle für uns. Mit nun drei starken Fahrern auf dem Markt hat sich die Situation entscheidend verändert – auch für uns.»



**Timo Jouhki**  
(finnischer Topmanager)

«Die Entscheidung an sich kann man vielleicht nachvollziehen. Nicht aber die Art und Weise und den Zeitpunkt, es dem Team mitzuteilen. Das zeugt von wenig Respekt, auch dem Sport gegenüber.»

**Rallye-WM**

# Was macht der Weltmeister?

**Früh hatte Volkswagen sein Fahrertrio für die kommende Saison bestätigt und damit das Cockpit-Karussell entschleunigt. Von wegen! Urplötzlich sind jetzt drei Siegfahrer auf dem Markt.**

Die Botschaft am Ende seiner Nachricht auf Twitter sagt alles: «Macht euch keine Sorgen, wir sehen uns wieder.» Sébastien Ogier ist ein Vollblutrennfahrer und will vor allem eines: sich dem Wettbewerb stellen. Das bekräftigte der Weltmeister auch gegenüber MSA. In Wales auf den damals bereits wahrscheinlichen WM-Ausstieg seines Arbeitgebers angesprochen, erklärte er: «2017 wird schon

wegen der neuen World Rally Cars etwas ganz Besonderes. Da will und werde ich dabei sein.» Auch deshalb zittern nun selbst die vermeintlich fixen Citroën-Junioren. Denn sollte Ogier den für viele zwar naheliegenden, aber alles andere als einfachen Weg zurück in seine landessprachliche Werks-Equipe finden, müssten die Youngster warten und sich ab Frühjahr einen dritten Werkswagen teilen.

Überhaupt scheint der von Ogier sehr respektierte Malcolm Wilson trotz geringstem Budget die besten Karten zu haben. Womöglich könnte aber der von Red Bull kontrollierte WM-Promoter hier unterstützend eingreifen und so das unter-

finanzierte, für die Rallye-WM aber schon wegen seiner zahlreichen Kundenautos wichtige M-Sport Ford Team unterstützen.

Während das gut aufgestellte Hyundai-Team auf ein Bühnen um die drei Noch-VW-Werkspiloten verzichtet, müssen das

neu formierte Toyota-Team sowie Ogiers Teamkollegen Jari-Matti Latvala und Andreas Mikkelsen abwarten, wie der Champion sich entscheidet. Erst dann wissen sie, ob und in welches Cockpit sie einsteigen können. ♦ RK



**Weltmeister-Duo: Wer holt sich Ogier-Ingrassia 2017 ins Cockpit?**

**NACHRICHTEN**

## Jetzt doch neue Startreihenfolge

**Rallye-WM** Dem FIA-Weltrat liegt eine Neuregelung der umstrittenen Startreihenfolge vor. Ab 2017 soll der WM-Spitzenreiter nur noch am Freitag als Erster auf die Strecke. Samstags und sonntags wird in umgekehrter Reihenfolge des Zwischenstands der Rallye gestartet.

## Kalender 2017 erneut mit 13 Läufen

**Rallye-WM** Aufgrund der unsicheren Lage sollen sich die Hersteller gegen eine Rallye Türkei 2017 ausgesprochen haben. So bleibt neben China auch dieser neue WM-Lauf in der Warteschleife. ♦ RK

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# PACKT ALLES

10 Hefte **MOTORSPORT aktuell** zum  
Sparpreis plus Rucksack **GRATIS** dazu!

**30%**  
PREISVORTEIL

### Multifunktions-Rucksack

Mit Polsterung an Rücken (innen und außen),  
Becken- und Tragegurten, 2 seitlichen  
Zusatzfächern, Reflektor, Regenschutz sowie  
wasser- und schmutzabweisendem Boden.  
Volumenerweiterung (ca. 6l) möglich. Material:  
Polyester 420D, strapazierfähiges Ripstop.  
Maße: ca. 28 x 22 x 49 (64) cm,  
Volumen: ca. 15l (+ 6l), Gewicht: ca. 695 g.

**GRATIS**



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann,  
Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorstand), Christina Döhmann,  
Dr. Michael Rotzke, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 99152.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 1509365

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

**Meine persönlichen Angaben:** (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

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

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

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

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

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

MotoGP

# Die ersten Tage der Wahrheit

Von IMRE PAULOVITS

**Am Wochenende in Valencia ist es so weit: Nach zweijähriger Vorbereitung wird KTM's MotoGP-Bike in Valencia erstmals bei einem Rennen starten. Für den größten Motorradhersteller Europas beginnt damit ein ganz neues Kapitel.**

KTM-CEO Stefan Pierer hatte es klar ausgesprochen: «Wenn man als Global Player ernst genommen werden will, dann muss man sich auch dem Wettbewerb der Besten stellen.» KTM bekennt sich zum Sport, und so ist es die Konsequenz, im Sport auf allerhöchster Ebene gegen die besten der Welt anzutreten, und das ist die MotoGP. So ist der erste Wildcard-Einsatz für die Österreicher zwar noch die Generalprobe, aber auch diese wird von der Konkurrenz genau beobachtet. Längst sind die Österreicher vom Underdog zu einer Macht im Motorsport emporgestiegen. In jeder Sportart, in der sie bislang angetreten sind, haben sie es bis an die oberste Stufe gebracht, und die MotoGP ist nun der allerletzte Schritt in dieser Erfolgsgeschichte, der alles bisherige überschreiben wird. In welcher Art auch immer.

Deshalb hat die Firmenleitung das Abenteuer auch mit dem entsprechenden Budget ausgestattet und die nötige Logistik bereitgestellt. Und die Rennabteilung um Pit Beirer hat nicht nur all ihre bisherige Erfahrung genutzt, sondern sie wurde auch um die entspre-



Mika Kallio und die KTM RC16: Nach viel Testarbeit folgt der lang ersehnte Wildcard-Einsatz

chenden Kapazitäten aufgestockt. Was nun mit KTM, WP und Pankl als geballte Ladung Know-how mit solider finanzieller Unterstützung von Red Bull dasteht, kann sich auch nach außen gut als Schaufenster des neuen österreichischen Powerplays sehen lassen.

## Hausaufgaben gemacht

So gut die Vorbereitung auch war, die langjährige Erfahrung der etablierten Konkurrenz in dem komplexen Hightech-Spiel MotoGP wird sich in der Rennpraxis nicht von einem

Tag auf den anderen aufholen lassen – mit entsprechendem Respekt wird der Konkurrenz auch begegnet.

«Wir sind eigentlich noch immer in der Testphase», stellt KTM-Onroad-Direktor Mike Leitner klar. «2016 ist einfach noch ein Testjahr für uns, und der Wildcard-Einsatz gehört zu dem Testprogramm dazu.» Trotzdem sieht er seine Truppe für Valencia gut vorbereitet. «Wir haben uns bei den Tests stetig verbessert und versuchen auch weiter, uns zu verbessern. Egal ob Motor, Elektronik oder

Chassis, jeder kleine Punkt wurde verfeinert. Jetzt haben wir erst einmal den Ist-Stand, den werden wir in Valencia offenlegen, dann versuchen wir, daran weiterzuarbeiten, damit wir in Doha, was immer als wirklicher Einstieg geplant war, ein ansprechendes Gerät am Start haben.»

Dabei lässt KTM aber nichts unversucht. Ließ Suzuki vor zwei Jahren Randy de Puniet mit seinem Testmotorrad den Wildcard-Einsatz fahren und holte einen Tag später für die Werksfahrer Aleix Espargaró

und Maverick Viñales die nächste Ausbaustufe aus dem Transporter, wird Mika Kallio dasselbe Motorrad einsetzen, das Bradley Smith und Pol Espargaró ab Dienstag in Valencia weitertesten werden. «Das ist der derzeitige Stand, mit dem werden wir das Rennen fahren», verrät Leitner. «Wenn dann am Dienstag die anderen Fahrer auf das Motorrad kommen, werden wir vielleicht neue Informationen und andere Aussagen kriegen. Von da an muss man sich dann nach den Bedürfnissen der beiden nächstjährigen Fahrer orientieren. Für uns ist das ein Nonstop-Prozess, der wird sich durch die ganze nächste Saison ziehen, und wir versuchen einfach, so schnell wie möglich auf die Wünsche der Fahrer und auf die Wünsche, die wir selbst haben, zu reagieren und sie umzusetzen. Aber was so einfach klingt, braucht natürlich Vorlaufzeit, Produktionszeit, Testzeit – und dann muss es sich im Rennen bewähren. Das ganz normale im Rennsport eben.»

Über 30 Testtage hat KTM vor seinem Wildcard-Einsatz mit der RC16 abgespult. Es gab keine Motorschäden und keine kapitalen Richtungsänderungen. Die Konstruktion des V4-Motorrades mit dem Stahl-Gitterrohrrahmen hatte sich von Beginn an als gut erwiesen, in akribischer Kleinarbeit wurde sie mit unterschiedlichen Fahrern und unterschiedlichen Verhältnissen weiterentwickelt.

Was all dies wert war, wird sich am Wochenende in Valencia zeigen. ♦

## Superbike-WM

# In einer Woche wird es für Bradl ernst

**Am 16. und 17. November finden in Aragón die ersten Testfahrten der Superbike-WM für 2017 statt. Und mit ihnen der nächste Schritt in der Karriere von Stefan Bradl.**

Noch der Grand Prix von Valencia, dann ist das Kapitel MotoGP für Stefan Bradl vorerst beendet. Schon drei Tage nach dem WM-Finale stehen für den 26-jährigen Zuhlinger die ersten Tests mit dem Ten-Kate-Honda-Team beim ersten gemeinsamen Test der Superbike-WM in der Nachsaison im Motorland Aragón an. Gleich im Anschluss testen die Superbike-WM-Teams vom 21. bis 25. No-

vember in Jerez weiter, das Honda-Team wird die ersten der beiden Testtage nutzen. Dabei wird Bradl nicht gleich mit der neuen Fireblade ausrücken, in Aragón wird er erst einmal das alte Modell von Ten Kate ausführen und sich damit an die andere Art von Motorrad und die Pirelli-Reifen gewöhnen. Bradl hat aber noch viel Testzeit bis zum Saisonstart, denn die Superbike-WM wird im neuen Jahr vom 21. Januar in Jerez und vom 28. Januar in Portimão testen, dann gibt es noch eine Möglichkeit in Jerez am 1. und 2. Februar, bevor die Motorräder nach Australien verladen werden und dort vor dem WM-Auftakt noch einmal zwei-

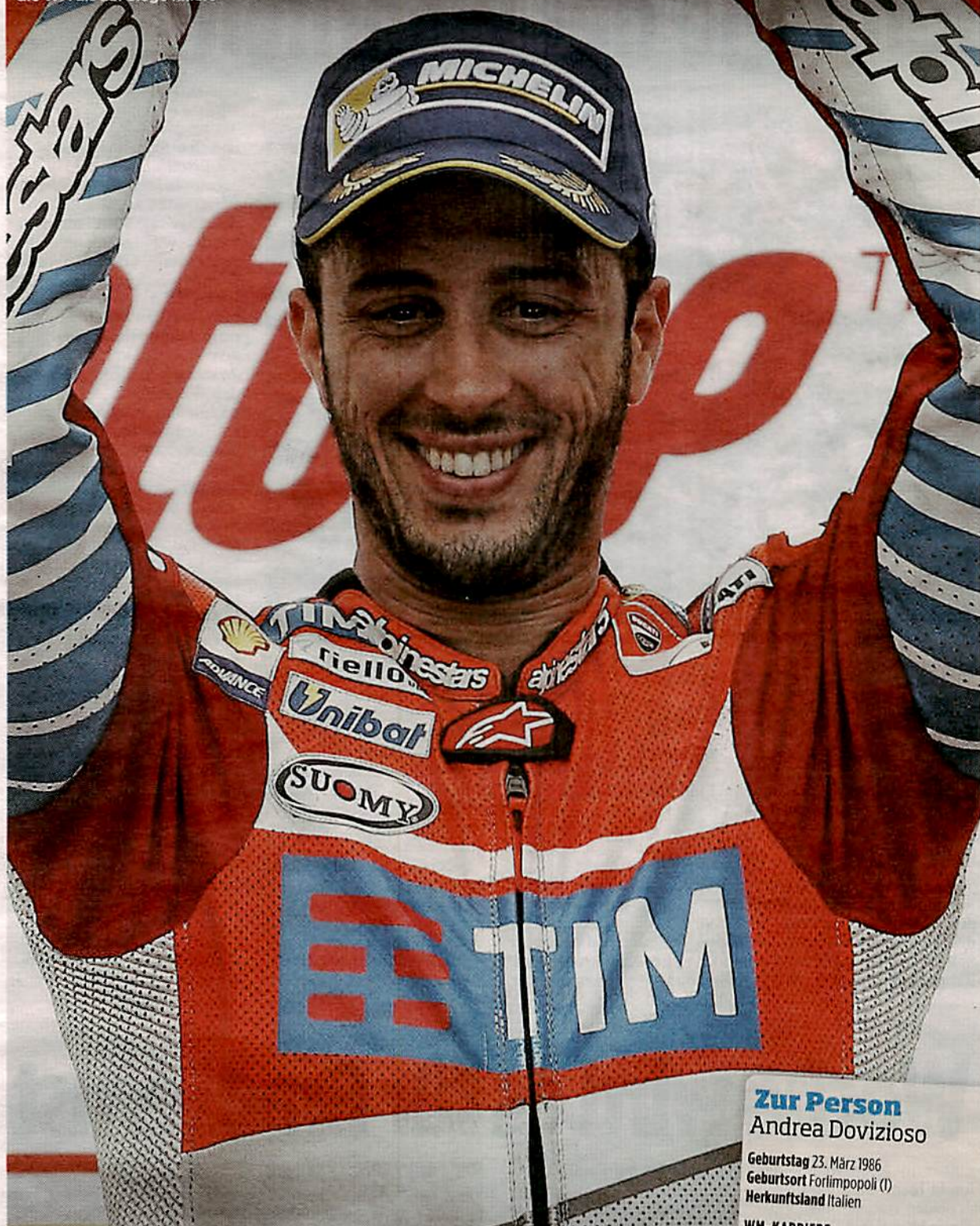
tägige Tests auf Phillip Island anstehen.

Was für Bradl der Neustart in ein neues Metier wird, ist für die arrivierten Superbike-WM-Piloten die Weiterführung der aktuellen Situation. Und die ist derzeit ganz heiß. Ducati hat nach Jahren der Flaute mit Chaz Davies und der Panigale R wieder zu alter Form gefunden, und sie setzen alles daran, diesen Vorsprung zu halten. Weltmeister Kawasaki bringt die neue ZX-10 RR, in die auch die Erfahrungen der diesjährigen Rennsaison eingeflossen sind. Honda kommt mit der neuen Fireblade, Yamaha hat sich verstärkt und Aprilia wird wieder werksseitig aktiv. ♦ IP



Rauf aufs Superbike: Ab 16. November testet Bradl in Aragón

Glücklich, aber doch besonnen: Andrea Dovizioso ist mehr auf die WM als auf Siege fixiert



Andrea Dovizioso

«Ein wichtiger Sieg für Ducati»

Von IMRE PAULOVITS

Mehr als sieben Jahre nach seinem ersten MotoGP-Sieg konnte Andrea Dovizioso in Sepang wieder gewinnen. Im MSA-Interview spricht der 30-jährige Italiener über seine Gefühle, die Bedeutung dieses Sieges für ihn und für Ducati, und wie er noch besser werden will.

Wie fühlst du dich nach deinem zweiten MotoGP-Sieg?

ANDREA DOVIZIOSO: Es ist schon ein tolles Gefühl. Die Strecke von Sepang mag ich sehr, trotzdem habe ich dort noch nie gewinnen können. So bin ich sehr glücklich, auf einer meiner Lieblingsstrecken gewonnen zu haben. Mit Ducati zu gewinnen, ist ohnehin sehr emotional und etwas ganz Spezielles. Dass ich bei so schwierigen Bedingungen in dieser Weise gewonnen habe, macht mich auch sehr glücklich.

Wie hart musstest du für diesen Sieg kämpfen?

Das Rennen war viel schwieriger, als es von außen aussah. Ich habe einen flüssigen Fahrstil, bei mir wackelt nicht viel, so sah es wohl so aus, dass ich alles unter Kontrolle hatte. Aber in Wirklichkeit war ich in arger Not. Ich hatte ein kleines Reifenproblem auf der rechten Seite vorn, und ich hatte schon Angst, dass es schlimmer werden würde. Zum Glück blieb es aber bei leichten Vibrationen. In der ersten Rennhälfte war sehr viel Wasser auf der Strecke, und Andrea Iannone und Valentino Rossi gaben ein sehr hohes Tempo vor. Ich habe aber nicht aufgegeben, und zum Glück habe ich keine Fehler gemacht. So konnte ich zum Schluss angreifen und gewinnen. Bei solchen wechselnden Bedingungen kann immer viel passieren, aber ich hatte sehr viel Vertrauen zu meinem Motorrad.

Die Ducati sah in Sepang wirklich stark aus.

Ich bin sehr glücklich über mein Motorrad, denn ich konnte von Anfang bis zum Schluss einen hohen Rhythmus fahren. Wir hatten ein starkes Wochenende, wir hatten die ganze Zeit in die richtige Richtung gearbeitet. Unsere Traktion hinten war sehr gut, viel besser als bei Valentino. Das war sehr wichtig für Ducati, Sie hatten in der letzten Zeit so hart gearbeitet, und dieser Sieg wird sie in Zukunft noch mehr motivieren.

Hattest du etwas mehr Gegenwehr von Valentino Rossi erwartet?

Valentino gibt normalerweise nie auf. So hätte ich auch nicht erwartet, dass ich gleich eine Lücke zu ihm aufmachen kann. Er war an einigen Stellen besser als ich. Aber als ich nach einer Runde wieder an meiner Box vorbeikam, sah ich bereits 1,7 Sekunden Vorsprung. Da wuss-

### Zur Person

Andrea Dovizioso

Geburtsdag 23. März 1986  
Geburtsort Forlimpopoli (I)  
Herkunftsland Italien

### WM-KARRIERE

2002: WM-16. 125GP (Honda)  
2003: WM-5. 125GP (Honda)  
2004: Weltmeister 125GP (Honda), 5 Siege  
2005: WM-3. 250GP (Honda)  
2006: WM-2. 250GP (Honda), 2 Siege  
2007: WM-2. 250GP (Honda), 2 Siege  
2008: WM-5. MotoGP (Honda)  
2009: WM-6. MotoGP (Honda), 1 Sieg  
2010: WM-5. MotoGP (Honda)  
2011: WM-3. MotoGP (Honda)  
2012: WM-4. MotoGP (Yamaha)  
2013: WM-8. MotoGP (Ducati)  
2014: WM-5. MotoGP (Ducati)  
2015: WM-7. MotoGP (Ducati)  
2016: zurzeit 7. MotoGP (Ducati), 1 Sieg

Hobbys: Motocross, Radfahren, Autos

te ich, entweder hat er einen groben Fehler gemacht oder er hat Probleme. Er musste zum Schluss wohl langsamer machen, weil er am Limit war. Ich konnte zu diesem Zeitpunkt einen guten Speed fahren, und wenn ich gemusst hätte, hätte ich noch mehr pushen und noch schnellere Rundenzeiten fahren können.

**Wie lang kamen dir diese letzten vier Runden vor?**  
Sie waren schon verdammt lang. Ich hatte

## «Ich war in Sepang sehr glücklich mit meinem Bike.»

ANDREA DOVIZIOSO

mir die ganze Zeit gesagt, du musst jetzt gewinnen, du darfst keine Fehler machen, es war schon sehr schwierig. Aber die letzte Runde war eine sehr spezielle. In Turn 1 standen meine Freundin und meine Freunde. Ich habe sie gesehen, dann wurde es sehr emotional. Ich habe in dieser letzten Runde geweint. Ich habe da gefühlt, was man alles im Leben erreichen kann. Wir straucheln und wir tun uns weh, aber wir kämpfen weiter, und wenn dann der Erfolg kommt, dann sind wir froh, dass wir all dies getan haben. **Hat dich dieser Sieg für den entgangenen von Österreich entschädigt?**

Ich denke fast, dass dieser Sieg für die Medien noch wichtiger war als für mich. Sie hätten sonst gar nicht gemerkt, was bei uns vor sich geht. Wir arbeiten daran, in der Weltmeisterschaft konkurrenzfähig zu sein, und wir haben mittlerweile ein sehr gutes Paket. In Österreich wäre ein Sieg möglich gewesen, ich hatte aber die falsche Reifenwahl getroffen. Entsprechend enttäuscht war ich. Ich hatte ein fehlerfreies Wochenende gefahren, nur eben den falschen Reifen gewählt. So war dieser Sieg vor Jahresende noch einmal wichtig.

**War dieser Sieg der beste Moment deiner Karriere?**

Aus mehreren Gründen ja. Auch abgesehen vom Sieg sind wir zusammen mit Ducati sehr stark geworden. Das ist aber noch immer nicht genug, wir wollen ja schließlich um die Weltmeisterschaft kämpfen. Dafür ist das, was wir derzeit haben, noch nicht genug, aber wir sind nah dran. Wir dürfen aber nicht vergessen, wie schlecht unsere Situation vor vier Jahren war. Da ist es heute komplett anders. Wir können bei vielen Rennen um das Podest kämpfen, ob im Regen oder im Trockenem. Auf diese

Entwicklung bin ich sehr stolz. So handelt der aktuelle Moment auch über mein persönliches Wachstum, nicht nur über dieses eine Rennen. All das macht es zum besten Moment meiner Karriere, aber ich denke, ich kann mich noch weiter verbessern. Ich bin jetzt 30 Jahre alt, aber mein Stil und mein Charakter war nie so, dass

ich alles gleich beim ersten Rennen oder in der ersten Runde erreichen konnte. Ich musste alles Schritt für Schritt aufbauen, und so ist mir auch mein Verhältnis mit Ducati sehr wichtig. Sie glauben an mich, das haben sie auch bewiesen, als sie sich für das nächste Jahr für mich entschieden haben. Genauso glaube ich an Ducati. Ich glaube fest daran, dass wir nächstes Jahr noch besser werden können.

**Wann war der schlechteste Moment für dich in dieser Saison?**

Das waren sicher die Grands Prix in Argentinien, Austin, Jerez und in Le Mans. Da hatte ich wirklich Pech. Ich hatte einen 13. Platz und drei Nuller hintereinander. Das hat uns sehr viele Punkte gekostet. Ich wäre in diesen Rennen sicherlich mindestens zweimal in der Lage gewesen, aufs Podium zu fahren. Das hat in der Meisterschaft alles verändert. Ich denke, sonst hätten wir um den zweiten oder dritten WM-Rang kämpfen können. Hat man zu Beginn der WM viele Punkte, läuft die Saison einfach anders. Ein schwieriger

## «Die letzte Runde war für mich eine sehr emotionale.»

ANDREA DOVIZIOSO

Punkt war dann Barcelona. Ich hatte im Rennen einen falschen Reifen, aber auch abgesehen davon hatten wir nicht den Speed, und wir haben viel Zeit auf den Sieger eingebüßt. In so einer Form kann man nicht um die Meisterschaft fahren. Man muss nicht immer auf dem Podest sein, aber nah dran. So kann ich jetzt nur glücklich sein über die Entwicklung bei Ducati, aber es ist noch immer nicht genug. Wir brauchen noch ein wenig mehr, dann können wir um die Meisterschaft kämpfen. **Du warst der neunte Sieger in der MotoGP in diesem Jahr. Kannst du dir vorstellen, dass es auch noch einen zehnten geben wird?**

In der MotoGP kann dieses Jahr alles passieren. Wirklich alles. Wer es werden könnte, ich weiß es nicht. Vielleicht Aleix

Espargaró? Auch bei Aleix kann alles passieren.

**Michelin könnte nächstes Jahr den Intermediate aufgeben. Was hältst du von davon?**

Für mich ist der Intermediate aus Gründen der Sicherheit wichtig. Nehmen wir Phillip Island. Wenn die Temperatur wie dort sehr niedrig ist, sie aber sehr harte Reifen für diese Strecke bringen, weil die Strecke wie in diesem Fall den hinteren sehr stark beansprucht, dann ist es bei teils trockener teils nasser Fahrbahn sicherer, wenn wir einen Intermediate haben. Wir sollten ihn auf alle Fälle zumindest für die Trainingstage beibehalten, vielleicht nicht im Rennen verwenden.

**Marc Márquez hat im Rennen Karbon-Bremsen benutzt. Hattest du mit deinen Stahl-Bremsen keine Probleme?**

Márquez hat Karbon-Bremsen benutzt, ich weiß nicht, ob er Bremsprobleme hatte. Aber ich denke nicht, denn bis zu seinem Sturz konnte er mit uns mithalten. Wenn man eine Strecke mit viel Grip und harten Bremszonen wie in Sepang hat, es dazu noch heiß und feucht ist, dann sind die Stahl-Bremsen wirklich am Limit. Zum Glück hatte ich im Rennen keine Probleme, aber es war schon am Limit. In Turn 15 und in Turn 1, nach den zwei langen Geraden, hat die Bremse schon nicht mehr reagiert, wenn ich noch mehr Bremsdruck gegeben habe, und es hat begonnen, zu vibrieren. Karbon-Bremsen bei Nässe sind etwas Neues, aber wir müssen uns in Zukunft mehr damit beschäftigen. Im Qualifying habe ich selbst Karbon-Bremsen benutzt, und es war die richtige Wahl.

Das Problem im Rennen war, dass, wenn es wieder angefangen hätte zu regnen und der Regen stark gewesen wäre, man die Karbon-Bremsen nicht hätte verwenden können. Insofern war die Wahl von Marc ein Pokerspiel, und das Risiko war recht hoch.

**Hat deine Tochter das Rennen gesehen?**

Natürlich. Sie schaut sich alle Rennen von mir an und ist immer sehr enttäuscht, wenn ich keinen Pokal mit nach Hause bringe. So war sie diesmal sehr glücklich, und es war ein sehr emotionaler Moment, sie nach über zwei Wochen wiederzusehen.

**Du gehst sicher mit viel Vertrauen zum WM-Finale nach Valencia?**

Wie ich schon erwähnt hatte, hatte für mich die WM das ganze Jahr die größte Bedeutung. Mein Ziel war es, die WM unter den ersten fünf zu beenden. Jetzt nehme ich diesen Platz ein und habe ich die Chance ihn zu halten. Darüber bin ich sehr glücklich – und ich werde noch mal hart kämpfen. ♦



Dovizioso vor Iannone: «Ducati hat an mich geglaubt»



Dovizioso: «Ducati wird nach diesem Sieg noch motivierter sein.»



Desmo-Dovi: Das Team feierte seinen Helden in Sepang euphorisch

## Moto2

# «Ein wenig Träumen war erlaubt»

Von MARKUS LEHNER

**Tom Lüthi hat zwar den WM-Titel an Johann Zarco verloren, bestreitet aber dennoch seine bisher beste Moto2-Saison.**

Beim Schweizer Tom Lüthi (30) hält sich die Enttäuschung, dass er seine WM-Titelchancen nach dem klaren Sieg von Johann Zarco in Sepang endgültig eingebüßt hat, in Grenzen: «Man muss das anders betrachten», sagt Lüthi. «Nach dieser teilweise sehr schwierigen Saison hätte niemand daran gedacht, dass wir am Ende noch ins Titelrennen zurückkommen und jetzt noch beste Chancen auf den Vize-WM-Titel haben würden. Klar war die Titelchance da, und ein bisschen Träumen war erlaubt. Aber mit den 22 Punkten Rückstand war mir jederzeit bewusst, dass es sehr schwierig werden würde, Zarco noch abzufangen. Er hätte noch einen großen Fehler machen müssen, doch diesen Gefallen hat er mir nicht getan. Im Gegenteil, ich ziehe meinen Hut vor seiner starken Vorstellung in Sepang. Er hat den Titel verdient, er war über die ganze Saison betrachtet ganz sicher der Beste.»

## «Meine beste Moto2-Saison»

Lüthi, der seit der Einführung der Moto2-Klasse 2010 mit dabei ist und die Endränge 4 (auf Moriwaki), 5, 4, 6, 4 (alle auf Suter) und 5 (Kalex) holte, spricht von seiner besten Moto2-



Fairness: Lüthi gratulierte Weltmeister Zarco in Sepang als Erster

Saison: «Ich habe viermal gewonnen, in Katar, Silverstone, Motegi und Phillip Island, also so viel wie noch nie. Jetzt will ich in Valencia den Vize-Titel ins Trockene bringen.»

Lüthi wird vor Valencia keine großen Rechnereien und taktischen Spielchen treiben. «Alles wird in der Vorbereitung laufen wie immer. Je nachdem, wie es dann im Rennen läuft, entscheide ich spontan, wie viele Risiken ich eingehen werde oder nicht. Das werden sehr kurzfristige Entscheidungen werden.»

## Silverstone: «Energiespritze»

Dass Lüthi nur zwei Wochen nach dem schweren Sturz im Qualifying in Brünn (Gehirnerschütterung, Verzicht auf das Rennen) den Silverstone-GP gewann, ist für den 125er-Welt-

meister von 2005 kein Zufall. «Wie sich das Team in Brünn nach dem ersten Crash im dritten Freitaining für mich eingesetzt hat und in nur 2,5 Stunden ein komplett neues Motorrad aufgebaut hat, das war unglaublich. Das erste Bike war absolut Schrott, weil es über die Abschränkungen geflogen war. Der zweite Crash machte leider ihre Arbeit wieder zunichte. In Silverstone wollte ich ihnen mit einem Top-Resultat danken, und das habe ich geschafft. Dieser Sieg war unheimlich motivierend und eine Energiespritze für den Rest der Saison.»

Auch die von vielen jahrelang kritisierte Scheu im Zweikampf hat Lüthi abgelegt: «Ich habe intensiv an der Aggressivität im Kampf auf der Strecke gearbeitet,



Lüthi glitt für 2017 als einer der Topfavoriten für den Moto2-Titel

insbesondere am Verhalten in den ersten Runden. Es macht mich schon ein bisschen stolz, dass mir das gelungen ist.»

## Aegerter-Rauswurf ohne Einfluss

Die fristlose Entlassung seines Boxennachbarn Dominique Aegerter hingegen hat Lüthi nicht stark belastet. «Klar habe ich im Vorfeld von den Gesprächen und Problemen gehört und bin erschrocken, als Dominique freigestellt wurde. Aber meine Arbeit und diejenige meiner Crew hat das nicht beeinträchtigt. Zwischen Domi und mir war sinnbildlich immer eine Trennwand in der Box, jeder hat seine eigenen Ziele verfolgt. Um Aragón herum war logischerweise eine gewisse Unruhe im gesamten Team zu spüren. Doch als alles klar war,

haben sich alle wieder voll auf ihre Aufgaben fokussiert.»

## 2017: «Es gibt nur ein Ziel»

Lüthi's Wunsch, an seiner Crew für 2017 nichts zu ändern, kann nicht ganz entsprechen werden: «Die Schlüsselpositionen bleiben unverändert, Gilles Bigot bleibt Cheftechniker und ich der Fahrer. Aber einer meiner Mechaniker muss zur Schweizer Armee, also gibt es da einen Wechsel.» Lüthi ist sich bewusst, dass er für 2017 als Titelfavorit gilt, zumal Zarco, Lowes, Rins und Folger in die MotoGP aufsteigen. «Nach meiner Vorstellung in der zweiten Saisonhälfte kann es nur dieses eine Ziel geben. Aber es kommen neue schnelle Leute aus der Moto3, und Morbidelli & Co. werden auch noch da sein.» ♦

## MotoGP

# Zukunft gegen Vergangenheit

**Die ersten beiden Plätze der MotoGP-WM haben sich Marc Márquez und Valentino Rossi bereits gesichert. Doch den dritten Platz können sich beim Finale Jorge Lorenzo und Maverick Viñales holen – der alte und der zukünftige Yamaha-Werksfahrer.**

Das hätte zu Beginn des Jahres wohl kaum einer geglaubt. Jorge Lorenzo, MotoGP-Weltmeister von 2015 hatte die Saison gleich mit einem Auftaktsieg begonnen. Maverick Viñales hatte zwar bei den Vorsaison-Tests eine blendende Form gezeigt, sein erster Podestplatz und eventuell sein erster Sieg schienen nur noch eine Frage der Zeit zu sein.

Aber dass sich der 21-jährige Suzuki-Pilot bis Jahresende zu einem ernstesten Rivalen für Lorenzo in der WM-Endabrechnung entwickeln würde, daran hatten die wenigsten geglaubt.

Doch genau das ist eingetreten. Lorenzo hatte viele Durchhänger, besonders wenn die Michelin-Reifen auf Strecken nicht den Grip aufbauten, den er für seinen runden Fahrstil mit viel Kurvenspeed braucht. Viñales hingegen holte stets verbissen das Letzte aus der immer besser werdenden Suzuki heraus. Und so liegt er vor dem letzten Rennen 17 Punkte hinter Lorenzo. Eigentlich sollte dies ausreichen. Bei einem Sieg von Viñales müsste Lorenzo Achter werden, um seinen dritten WM-Rang zu sichern.

Doch gerade in Valencia haben wir schon einige Dramen um den WM-Ausgang erlebt. Besonders wenn das Wetter verrückt spielen sollte, könnte es für Lorenzo eng werden. Die spanische Strecke hat im Regen wenig Grip. Und wenn es auch noch ein Flag-to-Flag-Rennen werden sollte, bei denen Lorenzo in diesem Jahr regelmäßig unterging, könnte die Sensation Wirklichkeit werden.

Andererseits hat sich Yamahas dreifacher MotoGP-Weltmeister in der letzten Zeit wieder gefangen, und er will Yamaha mit dem bestmöglichen Ergebnis verlassen. Im Vorjahr hat er in Valencia Rossi um den Titel abgefangen. Jetzt muss sich zeigen, ob er beim Finale wieder die Lacher auf seiner Seite hat. ♦ IP



Kann Viñales Lorenzo noch vom dritten WM-Rang verdrängen?

Zeitplan und Statistik GP Valencia/Spanien (alle Zeiten in MESZ)

Freitag, 11. November 2016

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, 12. November 2016

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, 13. November 2016

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 2015:

Moto3:	Miguel Oliveira (P), KTM
Moto2:	Tito Rabat (E), Kalex
MotoGP:	Jorge Lorenzo (E), Yamaha

Pole-Position 2015:

Moto3:	John McPhee (GB), Honda, 1:39,364 (= 145,1 km/h)
Moto2:	Tito Rabat (E), Kalex, 1:35,234 (= 151,3 km/h)
MotoGP:	Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:30,011 (= 160,1 km/h)

Schnellste Runde 2015:

Moto3:	Romano Fenati (I), KTM, 1:39,622 (= 144,7 km/h)
--------	---

Moto2: Tito Rabat (E), Kalex,

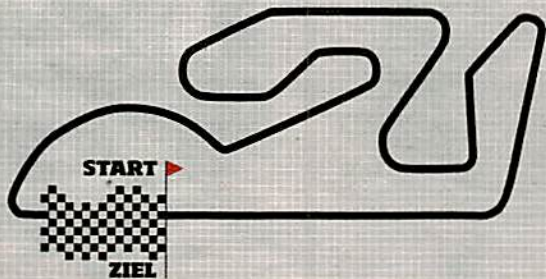
1:35,416 (= 151,1 km/h)
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:31,367 (= 157,8 km/h)

Rundenrekorde:

Moto3: Evren Vázquez (E), Honda, 1:39,400 (= 145,0 km/h), 2014
Moto2: Thomas Lüthi (CH), Kalex, 1:35,312 (= 151,2 km/h), 2014
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:31,367 (= 157,8 km/h), 2014

STRECKE

Valencia



	TOTAL	20.3.	3.4.	10.4.	24.4.	8.5.	22.5.	5.6.	26.6.	17.7.	14.8.	21.8.	4.9.	11.9.	25.9.	16.10.	30.10.	13.11.	
<b>MOTOGP</b>																			
1. Marc Márquez (E), Honda	278	16	25	25	16	3	20	20	25	11	16	13	13	25	25	-	5	-	-
2. Valentino Rossi (I), Yamaha	236	13	20	-	25	20	-	25	-	8	13	20	16	20	16	-	20	20	-
3. Jorge Lorenzo (E), Yamaha	208	25	-	20	20	25	25	-	6	1	16	-	8	16	20	-	10	16	-
4. Maverick Viñales (E), Suzuki	191	10	-	13	10	16	10	13	7	4	10	7	25	11	13	16	16	10	-
5. Andrea Dovizioso (I), Ducati	162	20	3	-	-	-	11	9	-	16	20	-	10	10	5	20	13	25	-
6. Dani Pedrosa (E), Honda	155	11	16	-	13	13	13	16	4	10	9	4	11	25	10	-	-	-	-
7. Cal Crutchlow (GB), Honda	141	-	-	-	5	-	5	10	-	20	1	25	20	8	11	11	25	-	-
8. Pol Espargaró (E), Yamaha	124	9	10	9	8	11	1	11	13	-	6	3	-	7	8	10	11	7	-
9. Héctor Barberá (E), Ducati	97	7	11	7	6	8	4	5	10	7	-	11	2	3	3	-	-	13	-
10. Andrea Iannone (I), Ducati	96	-	-	16	9	-	16	-	11	11	25	8	-	-	-	-	-	-	-
11. Aleix Espargaró (E), Suzuki	85	5	5	11	11	10	1	-	-	2	-	-	9	-	9	13	-	3	-
12. Eugene Laverty (GB), Ducati	77	4	13	4	7	5	3	3	9	5	-	10	4	2	2	-	2	4	-
13. Álvaro Bautista (E), Aprilia	76	3	6	5	-	7	-	8	-	6	-	-	6	6	7	9	4	9	-
14. Scott Redding (GB), Ducati	72	6	-	10	-	-	-	-	16	13	8	1	-	1	-	7	9	1	-
16. Stefan Bradl (D), Aprilia	60	-	9	6	2	6	2	4	8	-	-	2	-	4	6	6	5	-	-
<b>MOTO2</b>																			
1. Johann Zarco (F), Kalex	251	4	25	16	11	-	25	25	20	25	25	5	-	13	8	20	4	25	-
2. Thomas Lüthi (CH), Kalex	214	25	9	9	10	16	13	11	-	-	13	-	25	10	13	25	25	10	-
3. Alex Rins (E), Kalex	203	8	13	25	16	25	9	20	10	-	16	20	9	20	10	-	-	2	-
4. Franco Morbidelli (I), Kalex	197	9	-	2	13	13	8	5	16	-	20	8	20	11	16	16	20	20	-
5. Sam Lowes (GB), Kalex	162	7	20	25	10	16	10	13	-	-	16	-	-	-	25	-	-	-	-
6. Jonas Folger (D), Kalex	159	-	16	11	20	-	1	9	6	20	-	25	11	8	6	-	10	16	-
7. Takaaki Nakagami (J), Kalex	159	2	7	1	9	11	7	16	25	5	9	-	16	16	11	13	11	-	-
8. Lorenzo Baldassarri (I), Kalex	125	-	3	-	-	-	20	2	11	11	8	-	10	25	9	-	13	13	-
9. Hafizh Syahrin (MAL), Kalex	117	13	10	-	5	8	11	13	-	9	-	10	13	9	2	3	-	11	-
10. Simone Corsi (I), Speed-up	98	16	-	10	-	20	4	-	9	-	-	-	8	-	7	10	9	5	-
11. Dominique Aegerter (CH), Kalex	71	11	11	13	8	3	6	-	7	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-
14. Sandro Cortese (D), Kalex	61	1	-	4	-	-	5	-	4	1	5	-	4	7	3	11	16	-	-
15. Marcel Schrötter (D), Kalex	58	-	5	6	-	2	-	6	3	-	11	-	5	5	1	7	7	-	-
25. Jesko Raffin (CH), Kalex	14	-	-	-	2	-	-	-	-	8	-	-	-	1	-	-	3	-	-
30. Robin Mulhauser (CH), Kalex	4	-	-	-	1	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>MOTO3</b>																			
1. Brad Binder (ZA), KTM	294	20	16	16	25	25	25	20	4	8	20	-	25	25	20	20	25	-	-
2. Enea Bastianini (I), Honda	164	11	-	10	8	-	4	16	-	16	16	13	9	20	16	25	-	-	-
3. Francesco Bagnaia (I), Mahindra	145	16	-	2	16	4	16	-	25	6	5	-	20	-	-	10	-	25	-
4. Jorge Navarro (E), Honda	143	9	20	20	13	16	-	25	-	9	-	6	-	-	25	-	-	-	-
5. Niccolò Bulega (I), KTM	129	10	-	6	20	11	8	11	9	-	7	7	11	13	-	16	-	-	-
6. Joan Mir (E), KTM	124	4	11	-	10	-	9	8	8	-	25	8	7	16	11	7	-	-	-
7. Fabio Di Giannantonio (I), Honda	123	-	-	-	-	-	20	7	20	11	8	16	10	6	13	11	-	1	-
8. Jakub Kornfeil (CZ), Honda	103	6	7	5	11	7	-	6	3	13	-	10	1	11	-	3	-	20	-
9. Andrea Locatelli (I), KTM	96	-	13	11	-	6	-	-	-	20	3	-	2	10	-	-	20	11	-
10. Romano Fenati (I), KTM	93	13	-	25	9	20	-	13	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11. Niccolò Antonelli (I), Honda	91	25	6	-	-	8	13	-	11	-	-	11	-	5	2	6	-	4	-
12. Fabio Quartararo (F), KTM	81	3	3	3	-	10	11	9	-	-	13	-	-	-	4	8	4	13	-
13. Philipp Öttl (D), KTM	77	7	1	13	6	-	-	-	5	-	11	1	4	8	6	13	2	-	-
14. Aron Canet (E), Honda	76	1	-	9	-	13	-	10	-	1	-	-	8	9	9	-	16	-	-
15. Bo Bendsnyder (NL), KTM	75	2	-	-	-	-	-	5	7	4	9	9	16	-	1	-	6	16	-

NACHRICHTEN

Bagnaia testet MotoGP-Ducati

MotoGP/Moto3 Aspar-Mahindra-Pilot Francesco Bagnaia schwebt derzeit auf Wolke sieben. Nicht nur, dass er nächstes Jahr im Team von Valentino Rossi in die Moto2-WM aufsteigen wird. Er wird nach dem WM-Finale am 15. November beim offiziellen MotoGP-Test auch eine Ducati GP14.2 fahren können. Dies ist keine offizielle Einladung für den talentierten 19-jährigen Italiener, es ist die Einlösung einer verrückten Wette, die Bagnaia zu Beginn der Saison mit Teambesitzer Jorge Martínez und Teamchef Gino Borsoi abgeschlossen hatte. «Es war in Argentinien oder in Texas», kann sich auch Bagnaia nicht mehr genau erinnern. «Jorge Martin und ich waren in der Aspar-MotoGP-Box, und ich saß auf Eugene Lavertys Ducati. Da habe ich gesagt, dass ich sie gerne mal probieren würde.» Was dann geschah, daran erinnert sich Bagnaia umso genauer: «Gino Borsoi kam und sagte: «Wenn du dieses Jahr zwei Grands Prix gewinnst, dann kannst du sie probieren.» Jorge Martínez stimmte dem zu.» Nach den Siegen in Assen

und Sepang hat Bagnaia das Unglaubliche geschafft, und nun darf er die Ducati fahren.

Kevin Schwantz fährt neue Suzuki

MotoGP Suzuki hatte nie verschwiegen, dass Teile der MotoGP-GSX-RR in die nächste Generation der GSX-R 1000 einfließen werden. Diese wurde am Montag (nach Redaktionsschluss) in Mailand vorgestellt. Ein Video des Motorrades mit Suzuki-Racer-Legende Kevin Schwantz ist auf Youtube zu sehen. ♦ IP

KOMPAKT

MotoGP Führt Valentino Rossi auch nach 2018 weiter? Yamaha-Teamchef Lin Jarvis hält es nicht für ausgeschlossen. Andrea Dovizioso meinte dazu: «Der fährt noch, wenn wir alle längst aufgehört haben.» MotoGP Dani Pedrosa will in Valencia wieder fahren. Seine Heilung verlaufe nach Plan, ließ der Honda-Werksfahrer verlauten. ♦ IP

Moto3

Falscher Alarm

Gute Nachricht für Philipp Öttl: Der aktuelle 13. der Moto3-WM wird beim WM-Finale in Valencia doch fahren können. So hat er die Chance, die WM noch in den Top 10 zu beenden. Nach seinem unverschuldeten Sturz in Sepang wurde bei Öttl im Medical Center zunächst ein Kahnbeinbruch links diagnostiziert. «Dr. Mir sagte mir, es wäre am besten, wenn ich zu Hause einen CT machen lasse», erzählt Öttl. «So sind wir gleich nach unserer Ankunft am Montag nach Salzburg. Nach dem CT meinten die Ärzte, dass ein Bruch sehr unwahrscheinlich ist. Was die Ärzte in Malaysia gesehen hätten, wäre eher eine alte Verletzung gewesen. Um

aber ganz sicherzugehen, wurde mir ein MRT empfohlen. Normalerweise muss man sich dafür zwei Monate vorher anmelden, aber die Ärzte waren sehr hilfsbereit, und ich habe für Freitag einen Termin bekommen. Dort wurde dann bestätigt, dass kein Bruch vorliegt und die Schmerzen, die ich zunächst hatte, von der Prellung des harten Aufschlags stammten.» Öttl hatte sein Training aber auch so nicht vernachlässigt. Nachdem der Gips abgenommen wurde, hat er nun sein volles Trainingsprogramm aufgenommen. Er wird wie geplant am Donnerstag nach Valencia reisen und am letzten Grand Prix des Jahres teilnehmen. ♦ IP



Volle Fahrt voraus: Philipp Öttl wird beim Finale in Valencia fahren

Nach hartem Kampf glücklich: Der zweite Titel war für Jonathan Rea der deutlich schwierigere



Jonathan Rea

## «Titel kam durch unsere Konstanz»



Dank an das Team: «Sie haben hart für mich gearbeitet.»

Von IMRE PAULOVITS  
und SHAINA SALVIA

### Zur Person Jonathan Rea

Geburtstag 2. Februar 1987  
Geburtsort Ballymena (NIR)  
Herkunftsland Großbritannien

#### KARRIERE

- 2005 16. British Superbike (Honda)
- 2006 4. British Superbike (Honda)
- 2007 2. British Superbike, 5 Siege (Honda)
- 2008 Supersport-WM-2., 3 Siege (Honda)
- 2009 Superbike-WM-5., 2 Siege (Honda)
- 2010 Superbike-WM-4., 4 Siege (Honda)
- 2011 Superbike-WM-9., 2 Siege (Honda)
- 2012 Superbike-WM-5., 2 Siege (Honda)
- 2013 Superbike-WM-9., 1 Sieg (Honda)
- 2014 Superbike-WM-3., 4 Siege (Honda)
- 2015 Superbike-Weltmeister, 14 Siege (Kawasaki)
- 2016 Superbike-Weltmeister, 9 Siege (Kawasaki)

#### HOBBYS:

Motocross, Radfahren, Kochen

**Jonathan Rea hat als erster Fahrer seit 17 Jahren seinen Superbike-WM-Titel verteidigen können. Im MSA-Interview spricht er über die Hintergründe und die Gefühle und verrät, warum er nicht an die MotoGP denkt.**

#### Was bedeutet die Titelverteidigung für dich?

**JONATHAN REA:** Erst einmal ist es eine sehr emotionale Sache. Es ist unglaublich, dass ich zwei WM-Titel hintereinander gewinnen konnte. Carl Fogarty, der Held meiner Kindheit, war der Letzte, der dies geschafft hat, und das war vor 17 Jahren. Wir hatten eine lange und harte Saison, es waren 26 Rennen, und den Titel haben wir erst im vorletzten Rennen errungen. Letztes Jahr war ich neu bei Kawasaki und sehr motiviert. Unser Speed

war sehr hoch, da war es nur eine Frage der Zeit, bis wir den Titel gewonnen hatten. Für dieses Jahr hat sich so einiges verändert. Wir hatten ein neues Motorrad, das komplett anders war als unser letztjähriges, und es hat mir zu Beginn der Saison so einige Kopfzerbrechen bereitet. Kawasaki hat über die Saison viele neue Sachen gebracht. Jedes Wochenende hatten sie etwas Neues zum Probieren, und sie haben meine Probleme gelöst. Jetzt geht es in die Nachsaison, ich bin mir sicher, dass wir das Motorrad für die nächste Saison noch einmal verbessern können und wieder gewappnet sein werden. Das Kawasaki-Werksteam gibt mir sehr viel Motivation, nächstes Jahr wieder um den Titel zu kämpfen und das Motorrad zu verbessern. **Du hättest das erste Rennen in Katar, als du den Titel geholt hast, nicht gewinnen müssen. Trotzdem hast du es versucht.** Wir haben wirklich 200 Prozent bei diesem Rennen gegeben, und

ich habe das Fahren sehr genossen. Leider sind zum Schluss Gripplprobleme am Kurveneingang aufgetaucht. Aber wir können uns nicht beklagen, wir waren über die Saison sehr konstant, konnten neun Rennen gewinnen, und das hat uns schließlich den Titel eingebracht. Letztes Jahr hatte Chaz Davies auch ein sehr starkes Saisonende gehabt, so bin ich als Weltmeister fast als Underdog in die Saison gegangen. Aber wir konnten gleich die ersten Rennen gewinnen, haben ein gutes Polster aufgebaut, und das hat uns auch über die schwierigen Rennen gebracht. Auch als wir vor Laguna Seca 71 Punkte Vorsprung und dann zwei Ausfälle hatten. Danach musste ich die

Meisterschaft noch besser managen. Meine Teamkollegen Tom Sykes und Chaz Davies sind sehr stark gewesen, und so musste ich versuchen zu gewinnen, wenn es mit den Bike möglich war, und das bestmögliche rauszuholen, wenn nicht. Wir mussten dieses Jahr schlechte Tage akzeptieren, wenn dies auch nicht einfach war. Aber das war nun einmal die Geschichte dieser Saison.

**Es gab keine Stallorder, trotzdem hast du im zweiten Rennen deinen Teamkollegen passieren lassen.**

Ich hatte versucht, Chaz Davies zu erwischen und das Rennen zu gewinnen. Zuvor habe ich aber zu lange gebraucht, um an Leon Haslam und an Tom Sykes vor-

beizukommen. Chaz war sehr schnell, an ihm vorbeizukommen wäre sehr schwierig gewesen. So habe ich die Teamkarte gespielt. Kawasaki hat mir in den letzten beiden Jahren so viel gegeben. Tom hat eine große Rolle bei der Entwicklung des neuen Motorrads gespielt, was mir zugutekam, und das war meine Möglichkeit, ihnen zu danken. Wir haben nun die Markenweltmeisterschaft und die Teamweltmeisterschaft gewonnen und haben in der Fahrerweltmeisterschaft die ersten beiden Plätze belegt, und darauf können wir stolz sein.

**Wie hastest du dich auf den Titelkampf vorbereitet?**  
Wir hatten eine sehr lange Sommerpause, und ich habe nach kürzester Zeit angefan-

gen, mich zu Tode zu langweilen. Ich habe aber zuvor einen neuen Trainer engagiert, mit dem habe ich viel trainiert, bin sehr viel Motocross gefahren. Meine Mechaniker haben mir ein Trainingsmotorrad gebaut, ungefähr mit Superstock-Spezifikation, damit bin ich auf verschiedene Trackdays gegangen. Damit war ich für die letzten Rennen, die in schneller Folge nacheinander kamen, gut gerüstet.

**Würde es dich nicht reizen, es auch mal in der MotoGP zu versuchen?**

Das bin ich in der letzten Zeit öfter gefragt worden. Aber in der MotoGP hatte ich nie die Möglichkeit, mit gutem Material einzusteigen. Als ich letztes Jahr zu Kawasaki gekommen bin, habe ich gelernt, dass man, wenn man gute Ergebnisse erzielen will, die besten Möglichkeiten nutzen muss. Das war für mich nicht nur eine Erfahrung im Sport, sondern auch eine Lehre fürs Leben. Seither hat sich auch vieles für mich geändert. Mein zweiter Sohn ist zur Welt gekommen. Mein Job ist sehr riskant, es ist nicht immer lustig, ans Limit zu gehen, es kann das Schlimmste passieren. Aber wenn du von Leuten umgeben bist, die für Ruhe sorgen, dann hilft das, den Stress abzubauen - dann macht auch das Fahren Spaß. Ich habe eine unglaublich gute Truppe um mich herum, so genieße ich meine Arbeit. Kawasaki hat das vielleicht beste Motorrad in der Superbike-WM, deshalb liegt meine Zukunft in dieser Meisterschaft. ♦

## NACHRICHTEN

### Riccardo Russo steigt zu Superbikes auf

**Superbike-WM** Der 24-jährige Italiener Riccardo Russo, trotz Verletzungspause bei vier von acht Rennen Neunter des Superstock-1000-FIM-Cups, wird 2017 in der Superbike-WM fahren. Das Team Guandalini Racing, in dem Russo dieses Jahr mit Yamaha-Unterstützung unterwegs war, wird mit Russo und Yamaha R1 in die WM einsteigen. «Ich freue mich sehr, dass der Deal mit Yamaha und Riccardo zustande gekommen ist», sagt Teamchef Mirco Guandalini. «Wir wissen, dass es in der Superbike-WM sehr schwierig wird, aber wir wollen versuchen, das Beste aus Riccardo herauszuholen und bestes Privatteam werden.»

### US-Meisterschaft wächst weiter

**MotoAmerica** Nächstes Jahr wird die von Wayne Rainey organisierte US-Straßenmeisterschaft auf zehn Läufe zu je zwei Rennen erweitert. Dazu werden die Superbikes nach WM-Muster ein Rennen am Samstag, eines am Sonntag fahren. Die Meisterschaft beginnt am 23. April in Austin bei der Motorrad-WM und endet am 17. September im Barber Motorsport Park. ♦ IP



Jonathan Rea auf der Jagd nach Chaz Davies: Im zweiten Rennen zugunsten der WM abgebrochen

## IDM Superbike

### Es stehen noch Zahlungen aus



Ein strahlendes Image gibt es nicht umsonst

**Der bisherige Superbike-IDM-Promoter bot an, 2017 weiterzumachen - aber nicht mehr, wenn aus eigener Kasse draufgezahlt werden muss. Seitdem herrscht Funkstille zwischen Motor Events und dem DMSB.**

Nachdem der Promoter im Winter reichlich Prügel von allen Seiten bezogen hatte, kündigte MotorEvents den Promoter-Vertrag nach vier Jahren vorzeitig. Mit der Forderung, dass man die für die Saison 2016

schriftlich zugesagten Finanzen zur Unterstützung der IDM noch bekomme. «Das Geld wollen wir haben. Das ist legitim», sagt Josef Hofmann vom Promoter-Dreigestirn. Der DMSB akzeptierte die vor Monaten eingereichte Kündigung bisher nicht, sondern schickte vor wenigen Tagen ein eigenes Kündigungsschreiben. Ein Rechtsanwalt wird tätig. Hofmann sagt, für die IDM 2017 habe es eine Ausschreibung gegeben, aber Motor Events habe keine erhalten. ♦ AWI

## IDM Superbike

### «Der Kostendeckel ist absurd»

Von ANKE WIECZOREK

**Der Tscheche Jan Halbich musste bei den letzten drei Veranstaltungen verletzungsbedingt pausieren. Er will bei HRP Honda weiterfahren, doch Teamchef Jens Holzauer hegt noch immer Zweifel am Zustandekommen der neuen IDM 2017.**

Der IDM Superbike-Sechste Jan Halbich ist wieder fit. Momentan befindet sich der 23-Jährige, aus Prag, dem mit der Honda CBR 1000 RR SP ein zweifacher Podiumserfolg gelang, im Urlaub in Marokko.

Teamchef Jens Holzauer kümmert sich derzeit in seinem Geschäft in Wittenberge um Tuningprojekte. Der Job ist auch der Grund, weshalb Holzauer ein FIM-ähnliches Reglement für die Superbike-Klasse 2017 ablehnt, wie es derzeit im Raum steht. «Wenn es nach mir ginge, würde alles freigestellt sein, bei der Elektronik angefangen. Die durch Einschränkun-

gen immer wieder angeführte Kostenersparnis ist völlig absurd. Ich habe meine erstellten Excel-Tabellen mit Kostenübersichten schon mehreren Leuten unter die Nase gehalten, aber von den Entscheidungsträgern werden sie ignoriert.»

Holzauer glaubt, dass die Teamchefkollegen Benny Wilbers (Wilbers-BMW), Michael Galinski (Yamaha MGM) und Werner Daemen (Van Zon-Remeha-BMW) ebenso denken. Und er sieht die IDM 2017 nicht in trockenen Tüchern. «Wir haben November, und nichts ist geklärt. Aber wenn es eine gibt, werden wir da fahren.» ♦



Erholt: Jan Halbich

## KOMPAKT

»» **IDM Superbike** Max Neukirchner macht Ernst in seinem Job als Trainer. Der Yamaha-Superbiker ist diese Woche im portugiesischen Portimão und anschließend im spanischen Jerez als Instruktor von Renntrainings gebucht.

»» **ADAC Junior Cup** Die internationale Erfahrung war die eine Seite der Medaille des Alleingangs des ADAC. Weniger Fahrpraxis als in den Jahren zuvor innerhalb der IDM die andere. Cup-Sieger Mate Laczko aus Ungarn belegte im KTM RC 390 Cup-Weltfinale den sechsten Platz.

»» **Yamaha R6-Dunlop-Cup** Der weltweit älteste Markencup rollt 2017 in seine 40. Saison. Zum Einsatz kommt ausschließlich die nagelneue YZF-R 6, die im Oktober auf der Inter-mot vorgestellt wurde. Bisher waren auch die Vorjahresmotorräder erlaubt. ♦ AWI

Martin Smolinski

# «Müssen noch härter arbeiten»

Von THOMAS SCHIFFNER

Nach herausragendem Auftritt beim deutschen Speedway-Grand-Prix in Teterow kam für Martin Smolinski jetzt die Ernüchterung: Auch für 2017 erhielt Deutschlands Nummer eins im Speedway vom Promoter keine permanente Wildcard für die GP-Saison.

Wie groß war die Enttäuschung, als du erfahren hast, dass du bei der Verteilung der Wildcards für den Speedway-GP 2017 wieder nicht dabei bist?

**MARTIN SMOLINSKI:** Als ich die Absage via SMS von Race Director Phil Morris bekommen habe, war ich im ersten Augenblick stinksauer. Am Abend hinterfragte ich via Telefon bei Phil die Gründe, warum. Nach einem sehr ehrlichen Telefonat konnte ich sehen, dass der zweite Reserveplatz sehr hoch gehandelt wurde und für mich eine Ehre ist. Wenn man schaut, welche Fahrer auf der Strecke geblieben sind, egal wie gut sie in Ligen wie Polen, Schweden oder England unterwegs sind... Meine persönliche Leistung, mein Weg entgegen der Masse zu arbeiten, den deutschen Bahnsport für mich in den Vordergrund zu stellen und meine konstante Leistung wurde von BSI Speedway und FIM anerkannt und respektiert und ich werde bei Ihnen hoch gehandelt. **WIE FÄLLT deine Saisonbilanz 2016 aus, vor dem Hintergrund,**



Smolinski-Highlight 2016: Laufsieg beim Deutschland-GP

**dein großes Ziel GP-Qualifikation verfehlt zu haben?**

Es sagt mir, wir müssen noch härter arbeiten. Unser Ziel ist wieder der Speedway-Grand-Prix.

**In der Langbahn-WM gibt es 2017 nur einen Deutschen: Erik Riss. Stimmt es, dass du dich um eine Wildcard beworben hast?**

Ja, ich habe mich um eine Langbahn-Wildcard beworben. **Du hast kürzlich erklärt, dass du auch nächstes Jahr mit Jawa arbeitest. Ist es kein Nachteil, als einziger Weltklassefahrer nicht auf GM unterwegs zu sein?**

Nachteil? In keiner Weise mehr. Ich liebe es, zu 100 Prozent gegen den Strom zu arbeiten. Und dies gibt mir das gewisse Extra. In Zusammenarbeit mit dem Jawa-Werk, renommierten Engi-

neering-Spezialisten aus der Motorsportwelt, Motorenturnern und durch meine präzise Arbeit ist es uns gelungen, auf Augenhöhe mit dem italienischen Hersteller zu sein. Die Kraftentfaltung der Jawa-Motoren ist anders als bei den GM-Motoren, dadurch bin ich eine Gefahr für die Konkurrenz, denn ich kann an anderen Stellen überholen, als man es gewohnt ist.

**Viele Experten sagen, dass dir das letzte Momentum in Richtung Speedway-GP fehlt, weil du in keiner ausländischen Liga fährst. Wird das auch 2017 so bleiben?**

Kannst du mir die Experten mal persönlich vorstellen? Die verantwortlichen Leute von BSI Speed-



Martin Smolinski: Stand-by-Platz eine große Ehre

way, das sind Experten. Mein Weg wird von den wichtigsten Personen im Speedwaysport anerkannt. Es wird so bleiben, denn ich fühle mich als Person und als Team mit unserer Arbeitsweise und zirka 45 Rennen im Jahr pudelwohl.

**Der Teterow-GP, der bis einschließlich 2019 läuft, ist sicher ein großes Plus für den deutschen Bahnsport. Für Martin Smolinski auch?**

Es ist wunderbar und ein riesiges Plus für jeden einzelnen deutschen Speedwayfahrer, einen Speedway-Grand-Prix im Land zu haben. Dickes Danke an Adi Schlaak und das Team von Teterow, die sich getraut haben, einen GP nach Deutschland zu holen. **Du bist fast 32. Hast du keine Angst, dass die Zeit deinem Ziel, zu den 15 Besten der Welt zu gehören, entgegenarbeitet?** Nein habe ich nicht. Ein Wein wird auch besser, wenn er älter wird! ♦

## Zur Person

### Martin Smolinski

**Geburtstag** 6. Dezember 1984  
**Geburtsort** München (D)  
**Herkunftsland** Deutschland

#### ERFOLGE

2005 Britischer Meister  
2007 Deutscher Speedwaymeister, Britischer Meister  
2009 Deutscher Speedwaymeister  
2010 Langbahn-Teamweltmeister, Deutscher Speedwaymeister  
2011 Grasbahn-Europameister, Langbahn-Teamweltmeister  
2012 Langbahn-Vizeweltmeister, Deutscher Langbahnmeister  
2013 Speedway-Paar-Europameister, Deutscher Langbahnmeister  
2014 Speedway-GP Platz 12, GP-Sieg Neuseeland  
2015 Deutscher Speedwaymeister  
2016 Deutscher Speedway- u. Langbahnmeister

## Enduro-Weltmeisterschaft

# EnduroGP: Aus drei mach zwei

Nachdem aus der Enduro-Weltmeisterschaft schon letztes Jahr der Enduro-GP geworden ist, geht man im kommenden Jahr einen Schritt weiter und lässt die Wertung der Hubraumklassen weg, so dass es nur noch einen GP-Sieger geben wird.

Allerdings bleibt mit der Klasse Enduro2 noch ein Hintertürchen: Während sich GP als Hubraumklasse über 250 ccm – egal ob Zweitakt oder Viertakt – definiert, wird die Enduro2-Klasse unter 250 ccm bleiben. Dass dies nur eine Klasse zweiter Wahl ist, ergibt sich daraus, dass ein zweimaliger Weltmeister aus dieser Klasse im Folgejahr aufsteigen muss.

Nicht angetastet werden die bisherigen Klassen Junioren, Youth-Cup und Damen. Hinter-

grund ist, dass man auf diese Weise, mit einem einzigen Weltmeister den GP besser vermitteln möchte.

### Neue Finanzierungsmodelle

Gleichzeitig wird es aber für die Werke billiger, denn bei nur einer «richtigen» Klasse braucht man auch weniger Werksfahrer. Und so werden sich in der Zukunft einige Top-Fahrer wahrscheinlich neue Finanzierungsmodelle für eine WM-Saison einfallen lassen müssen.

Demgegenüber steht das Bedürfnis nach anderen Wettbewerben, nach spektakuläreren Events. Sicher hat man da an Formate wie die «Romanians» oder den «Erzberg» gedacht, von deren Popularität die Enduro-WM profitieren könnte. Man

denke nur an die TV-Live-Berichterstattung über den gesamten Tag beim Erzberg. Doch gerade diese und ähnliche Wettbewerbe haben die Kooperation mit der WM gar nicht nötig.

### WM-Start mit Spikes

Deshalb beginnt die WM am 25./26. März mit dem Päijänne-Enduro, das eigentlich eher eine Baja ist: 20 Sonderprüfungen mit über 200 Kilometern lassen sich vorher nicht besichtigen. Erschwerend kommt für die Teams hinzu, dass es beim ursprünglichen Rennen nur eine große Runde in den zwei Tagen gibt, was die Logistik erschwert. Dazu sind die WM-Fahrer den Umgang mit den Spikes nicht gewohnt, die im Wettbewerb gewechselt werden müssen. ♦ RP



Wer wird sein Nachfolger? EnduroGP-Champion Matthew Phillips

Jeremy Seewer sieht 2017 als die große Chance für den MX2-WM-Gewinn



Jeremy Seewer

«2017 geht es um den Titel»

Von ALEX HODGKINSON

**Jeremy Seewer (22) aus Bülach im Kanton Zürich ist MX2-WM-Titelfavorit 2017 und hat schon einen Suzuki-Werksvertrag für seinen Aufstieg in die MXGP-WM 2018.**

**Du bist sicherlich mit dem Ablauf der vergangenen Saison zufrieden?**

**JEREMY SEEWER:** Ja, Vizeweltmeister ist ein sehr gutes Ergebnis, vor allem nur hinter Jeffrey (Herlings, die Red.). Mein Ziel war Top 3 und das habe ich erreicht. Es läuft alles nach Plan; meine Karriere geht ständig vorwärts. Und wir geben alles, um nächstes Jahr um den Titel zu kämpfen.

«Stefan Everts und ich haben gemeinsame Ziele.»

JEREMY SEEWER

**Bist du 2017 MX2-WM-Titelfavorit?** Ich denke schon. Ich gehöre auf jeden Fall dazu, und ich will ganz vorne mitkämpfen. Ich fühle mich nicht unter Druck. Es war immer mein Ziel, in meinen letzten Jahren in der MX2-WM um den Titel zu kämpfen.

**Zur Person**

**Jeremy Seewer**

**Geburtstag** 18. Juli 1994  
**Geburtsort** Bülach (ZH), Schweiz  
**Herkunftsland** Schweiz

- ERFOLGE**  
2006 Schweizer Meister 65 ccm  
2008 Schweizer Meister 85 ccm  
2011 Junioren-Vizeweltmeister 125 ccm  
2012 EMX 250 ccm, Platz 5 (Suzuki)  
2013 MEMX 250 ccm, Platz 2 (Suzuki)  
2014 MX2-WM, Platz 10 (Suzuki)  
2015 MX2-WM, Platz 5 (Suzuki)  
2016 MX2-WM, Vizeweltmeister (Suzuki)

**Wer sind die stärksten Gegner?**

Auf jeden Fall wird Pauls Jonass stark zurückkommen. Es sind viele junge Fahrer, vielleicht Prado. Er muss noch viel lernen, aber er kann sehr schnell sein. Mein größter Vorteil wird meine Erfahrung sein. Ich kann mein Rennen aufteilen und zum Schluss meine Fitness ins Spiel bringen.

**Wo liegt der Schwerpunkt während der Wintertests?**

Meine Starts haben sich schon in diesem Jahr verbessert, und wir werden weiterhin daran arbeiten. Wir haben viel Tests im Winter, und das Team will richtig viel pushen. In der Saison gibt es nicht so viel Zeit, in Testarbeit zu investieren. Man muss vorsichtig sein, dass der



Schuss nicht nach hinten losgeht. Aber im Winter hat man viel Zeit, und es ist der Plan, alles zu geben, überall was zu finden: Federung, Motor, Fahrwerk – überall. Mittlerweile sind die Japaner sehr interessiert, und nächstes Jahr sollte eigens für die MX2 ein Ingenieur aus Japan das ganze Jahr dabei sein. Nachdem wir Resultate gebracht haben, haben sie gesehen, dass es sich lohnen wird.

**Trotz deiner Erfolge bleibt eine Lücke in deinem Lebenslauf: dein erster GP-Sieg.**

Ja, das ist ein bisschen schade. Ich hätte gern diese Hürde schon in diesem Jahr hinter mir. Wenn ich an meinen Heim-GP zurückdenke, das war äußerst knapp. Es waren sehr schöne Momente, aber ich rege mich noch darüber auf, dass ich nicht gewonnen habe. Es wäre eine Erleichterung, wenn es so früh wie möglich im nächsten Jahr kommt. Es wird ein großer Schritt, die Nummer eins zu sein.

**Und 2018?** Wir waren schon während der Saison in Verhandlung, aber jetzt steht fest, dass ich 2018/19 mit Suzuki World in den MXGP aufsteige. Stefan Everts und ich haben ein sehr gutes Verhältnis. Wir haben gemeinsame Ziele, und ich fühle mich gut in dem Team. Es gab auch andere Optionen, etwa Amerika. Aber tief in meinem Herzen weiß ich, dass ich diesen Schritt mit Everts und Suzuki machen will. ♦

**NACHRICHTEN**

**KTM transferiert zu HSF-Logistics-Team**

**Motocross-WM** Der Aufstieg des HSF-Logistics-Teams zum offiziellen KTM-Support-Team in der MX2-WM ist besiegelt. Zu dem WM-Sechsten Brian Bogers und dem talentierten Südafrikaner mit niederländischem Pass, Calvin Vlaanderen, kommt 2017 Davy Pootjes dazu. Der 18-Jährige erholt sich gerade von einer längst überfälligen OP am Oberarm; er wird aber das volle Trainingsprogramm vor Weihnachten aufnehmen können. KTM-Factory-Racing stellt nächstes Jahr nur zwei MX2-WM-Fahrer: Pauls Jonass und Jorge Prado. Jeffrey Herlings bleibt bei seinem Aufstieg in die MXGP-Klasse unter der Obhut von Dirk Grubel.

**GP Teutschenthal am 21. Mai 2017**

**Motocross-WM** Die WM besteht 2017 aus 20 GPs, davon fünf in Übersee und einer in Russland. Der deutsche Grand Prix in Teutschenthal findet am 21. Mai, der GP Schweiz in Frauenfeld am 13. August statt. Das WM-Finale steigt am 17.09. in Villars-sous-Écot (F) im Dreiländereck.

**Rauchenecker zur SuperEnduro-WM**

**SuperEnduro** Auf der Grading-Liste der am 10. Dezember in Polen startenden Indoor-Enduro-WM stehen nicht nur so bekannte Namen wie Ex-Champion Taddy Blazusiak aus Polen oder Hard-Enduro-Spezialist Jonny Walker aus England. An der Seite des amerikanischen Titelverteidigers Colton Haaker wird erstmals auch Pascal Rauchenecker aus Österreich zu den gesetztesten Fahrern gehören.

**Neues Eisrennen 2017 im Wallis**

**Eisspeedway** Der dünne Kalender der offenen Rennen auf Eis wird um ein Event bereichert: Am 21./22. Januar sind in Champex-Lac (VS) im Wallis die Schweizer Eisspeedway-Meisterschaft und ein Inter-Rennen geplant. Auf 1200 Metern Höhe rechnet man mit guten Eisverhältnissen. Weitere Termine: 6. Januar Inter-Rennen in Steingaden, 8. Januar in Weißenbach am Lech (A). ♦ AH/RP/TS



Schnell und spektakulär: Schweizer GP-Sieg 2016 knapp verpasst



Gelbe Gefahr: Seewer #91

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi



**R8 LMS GT3 Sammlerhistorie**, Siegerrace 24h SPA, Race of Champions Auto 2011 gefahren u.a. von Sebastian Vettel, Sebastian Loeb, kompletter Neuaufbau durch Audi Ende 2013, danach nur 11 Sprintrennen in STT/DMV. CC Car Collection Autohandels GmbH, In der Rehbach 5b, 65396 Walluf, T. 06123/3060, [www.carcollection.de](http://www.carcollection.de) H

Tuning - "Made in Germany" seit 1984  
[www.bb-automobiltechnik.de](http://www.bb-automobiltechnik.de) H

## Bentley

Tuning - "Made in Germany" seit 1984  
[www.bb-automobiltechnik.de](http://www.bb-automobiltechnik.de) H

## BMW

Tuning - "Made in Germany" seit 1984  
[www.bb-automobiltechnik.de](http://www.bb-automobiltechnik.de) H

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

## Cadillac



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

mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 35802

## Corvette



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

mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 35803

## Dodge



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

mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 35800

## MOTOR SPORT aktuell

**Jetzt online abonnieren!**

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

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

## Ferrari

[www.MODENA.de](http://www.MODENA.de) - Tel. 06327-97700 H

## Ford



**Mustang Shelby GT350 Track** sofort, NW, 392 kW, 6-Gang Schalter, Track Package, Recaro, Brembo Bremsanlage, in versch. Farben sofort erhältlich, 76.900,- € (MwSt. awb.), Kraftstoffverbr. 14,7 l/100 km (komb.); 16,8 l/100 km (innerorts); 11,8 l/100 km (außerorts), CO2-Ausst. 339 g/km, Effizienzkl. G. GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str. 6-8, 81677 München, Tel. 089/427164-13, [www.geigercars.de](http://www.geigercars.de) H

mehr: [autmarkt.auto-motor-und-sport.de](http://autmarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 35801

## Jaguar

**ERSATZTEIL-GROSSLAGER!** Neu und gebr., alle Typen. [www.jaguar-teile.de](http://www.jaguar-teile.de) 04332/1419 H

Tuning - "Made in Germany" seit 1984  
[www.bb-automobiltechnik.de](http://www.bb-automobiltechnik.de) H

## Jeep

Tuning - "Made in Germany" seit 1984  
[www.bb-automobiltechnik.de](http://www.bb-automobiltechnik.de) H

## Land Rover

Tuning - "Made in Germany" seit 1984  
[www.bb-automobiltechnik.de](http://www.bb-automobiltechnik.de) H



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

## Lexus



**LEXUS! Neu und gebraucht** kauft man bei Auto Lackas GmbH. 0281/95295-55, [www.lackas.de](http://www.lackas.de) H

## Maserati

[www.MODENA.de](http://www.MODENA.de). Tel. 06327/97700 H

## Mercedes



**SLS AMG GT3, Neuaufbau auf neuer Werkskarosserie im April 2016**, danach nur 5 Rennen gefahren inkl. ADAC GT Masters Gaststart mit Karl Wendlinger. CC Car Collection Autohandels GmbH, In der Rehbach 5b, 65396 Walluf, Tel. 06123/3060, [www.carcollection.de](http://www.carcollection.de) H

## Service

**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/320 688 88  
Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice\* und Abo-Service  
[motorsportaktuell@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)  
\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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

**Mercedes**



**Einmaliger Luxuskombi "MetroLINE" HARTMANN Citan 111 CDI, EZ 10/2016, ca. 1000 km, Aerodynamikpaket MetroLINE (Front-, Seiten-, Heck- und Dachspoiler), Vollleder toffeebraun + Sportlenk- rad Nappa, Sportfedersatz, Alu-Sportrad- satz VARA 4 mit Bereifung 225/40 R18, Navi, Klima, Glas-Panoramadach und vieles mehr... Verbr. l/100 km: in.orts 5,0; auß.orts 4,4; komb. 4,6; CO2 komb. 119 g/km, CO2-Effizienz A, 38.890,- € (MwSt. awb.)**  
 VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning  
 Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr.5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H  
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35826

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

CLS AMG S4 M. -47%, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 27000 km, NP: 160.000,-, VB 84.000,-, T. 0171/3491847



**VANSPTS Camper "MetroLINE" - HARTMANN Citan 109 CDI, EZ 06/2013, nur ca. 8000 km! MetroLINE (Frontspoiler- lippe, Edelstahl-Seitenrohre), Alu-Sport- radsatz YES! mit Bereifung 225/45 R17, herausnehmbare Wochenend-Camperaus- stattung (Bett, Tisch und 2 Stühle, Verdun- kelung), nutzbar auch als ganz normaler 5-Sitzer Kombi, Klima u.v.m. 22.750,- € (MwSt. awb.)**  
 VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning,  
 Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H  
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35824

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

**Nissan**



**370 Z Clubsport, Erstbesitz, EZ 05/12, TÜV 07/17, 23000 km, 385 PS, KW Club- sport, Pleie-Käfig, Sparco u.v.m., Zubehör für über 30.000,- €, VB 34.700,- €.** Tel. 08541/9692133, tomotec@web.de  
 mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35770

**Porsche**

Privatperson sucht gepflegten Porsche bis Bj. 2007, seriöse Abwicklung. Tel. 0170/2687713



Porsche GT3, Clubsport, Bj. 03/15, 1. Hand, MwSt. ausw., 8000 km, kein Racing, Zustand neuw., Preis: 152.000,- € inkl. MwSt. Info 0171-6236063

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

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

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

**Renn/Rallye**

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

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

SCHARF und SCHNELL  
**www.CATCAMS.BE**  
 TEL: +32 (0)3 320.25.60  
 ° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR  
 [VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]  
 ° RENN PLEUJEL  
 [SAE 4340, geschmiedet]

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

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

**ZE MOTORSPORT**  
**Renn- und High Performance Kupplungen**  
 Service - Verkauf -  
 Wartung & Instandsetzung - Beratung  
**bs CORSE**  
 TECHNOLOGY FOR SPORT  
 e-mail: info@bsa-corse.de

**ISA RACING**  
 MOTORSPORTZUBEHÖR  
**BOXENZUBEHÖR**  
 longacre  
**Beratung • Verkauf • Service**  
**ISA-Racing GmbH**  
 Tel.: 02651-9625 0 - www.isa-racing.de

Beratung - Verkauf - Service  
**BELL HELMETS**  
 Direkt vom Importeur  
**Lütticke motorsport**  
 02354-7046993  
**www.lms-racing.com**

**Renntransporter**



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



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

**Keine Lieferzeit - 5 Trailer bereit!** FTP 235, Lüftfederung, aerodyn. Spitze, Schiebepane, Aluboden + Lochfräsung, Staumulden, Winde, Zusatzrampen, 100 km/h. Tel. 04181/99080  
 www.moetefindt.de H

**Smart**  
 www.berlin-tuning.com H

**Subaru**  
 www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

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

**VW**



Die Käferfarm - Ihr Spezialist für VW-Klassiker bietet eine große Auswahl an originalen top-gepflegten VW-Käfer-Cabrios mit Vollgarantie! Neben An- und Verkauf können Sie Ihr Wunschfahrzeug konfigurieren und unsere Dienstleistungen wie Restauration, Reparatur, Abholservice und Oldtimerleasing nutzen. In unseren Onlineshops können Sie über 10.000 Ersatzteile bestellen. Tel. 02153/9108137 www.die-kaeferfarm.de H

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

**Geschäftsverbindungen**

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

**Immobilien**

Privatverkauf: 2 größere Häuser im Tegernseer Tal. Evtl. Inzahlungnahme eines größeren Pkw. Tel. 0171/6946783

**Literatur**

Suche Automobil-Revue, Auto Jahr, Motor Revue und ams. Tel. 02254/4735

www.autolit.de Tel. 08387/1297 H

**Veranstaltungen**

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

**Verschiedenes**

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

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

**Versicherungen**

**RENNKASKO.DE**

Versicherungen für den Motorsport **sportvers.de**  
**Rennkasko**  
**Veranstalterhaftpflicht**

**RENNSPORT** **clickvers.de**  
**VERSICHERUNGEN**  
**CLICKversichert ins Ziel!**

**Zubehör**

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



Jim Redman

# Einmal Hölle und zurück

Von IMRE PAULOVITS

**In der härtesten Ära der Motorrad-WM errang Jim Redman sechs WM-Titel. Drei Jahrzehnte später kehrte er in den Sattel der Motorräder von damals zurück und erfreut seither die Fans. Jetzt ist er 85 Jahre alt geworden.**

Er war der große Star der Zeit, als die Japaner in die Motorrad-Weltmeisterschaft kamen, um die Welt zu erobern. Mit Honda errang er sechs Weltmeistertitel, wurde der erste Fahrer, der an einem Tag drei Grands-Prix-Siege einfahren konnte – und durch diesen Ruhm wurde er auch der bestbezahlte Starpilot der Japaner. Doch am letzten Schritt, dem ersten 500er-Titel für eine japanische Marke, scheiterte er, und so blieb ihm der ruhmreiche Abgang, den er sich gewünscht hatte, verwehrt.

## Rhodesischer Komet

Jim Redman wurde am 8. November 1931 im englischen Hampstead geboren. Nach dem Zweiten Weltkrieg verlor er innerhalb von zwei Monaten beide Elternteile und musste fortan mit seiner älteren Schwester für die jüngeren Zwillingsgeschwister sorgen. Da er dafür bessere Chancen in Rhodesien sah, zog er 1952 in die südafrikanische Kronkolonie, und dort begann er auch, Motorradrennen zu fahren. Nach baldigen Erfolgen entschloss er sich 1959, sich in der Weltmeisterschaft zu versuchen. 1960 bekam er von Honda einen Vertrag, den verletzten Tom Phillis zu vertreten, und damit begann die Erfolgsgeschichte.

Redman setzte sich mit seiner analytischen Art und seinem Durchsetzungsvermögen an die Spitze des Teams und wurde von den Japanern auch als Team-Kapitän akzeptiert. Von 1962 bis 1965 errang er viermal



Gereift und voller Tatendrang: Jim Redman auf dem Sachsenring

in Folge die 350er-WM, dazu war er 1962 und 1963 durch seine Titel bei den 250ern Doppelweltmeister.

Als Honda für 1966 in die 500er-WM einsteigen wollte, hatte Redman für sie den Masterplan. Er überredete seinen Freund Mike Hailwood, von MV Agusta zu Honda zu wechseln, überzeugte die Japaner von den Qualitäten des Briten, und so wollte Redman selbst seine Karriere mit der 500er-Krone beenden, sein jüngerer Markenkollege sollte die 250er- und 350er-Titel für Honda gewinnen. Da Honda mit Luigi Taveri und Ralph Bryans bei den 50ern und den 125ern über zwei Siegfahrer verfügte, sollten alle Titel an die Marke mit dem goldenen Flügel gehen.

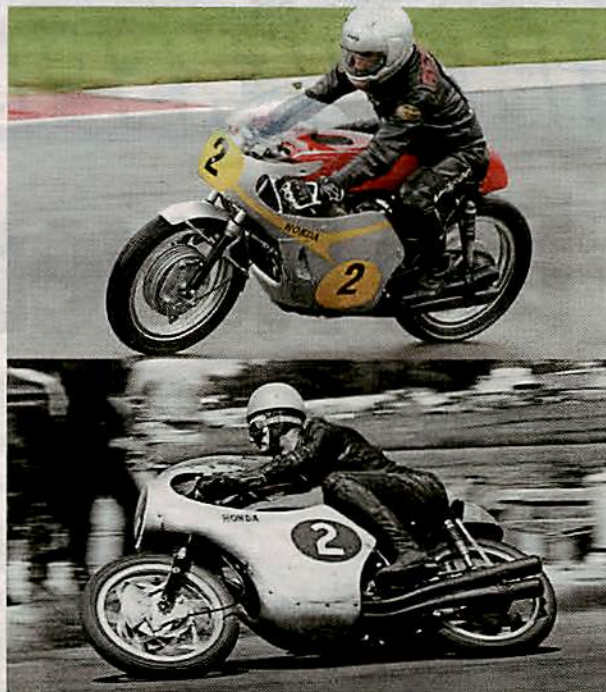
Doch der Plan ging schief. Redman hatte zwar die ersten beiden Rennen der 500er-WM in Hockenheim und in Assen

gewonnen, doch beim verregneten Belgischen Grand Prix in Spa stürzte er, brach sich den linken Ellenbogen und das rechte Bein, und damit war seine Karriere beendet.

Redman hatte viele seiner Kollegen in dieser erbarmungslosen Zeit sterben gesehen. Er selbst hatte es verstanden, das Risiko nie zu weit zu treiben, und so hatte er überlebt.

## Der Oldtimer-Star

Er kehrte nach Afrika zurück, von Rhodesien zog er nach Südafrika, doch 1995 war er plötzlich wieder da. Der amerikanische Anwalt Rob Iannucci hatte mit seinem Team Obsolete eine der 250er-Sechszylinder-Honda erworben, die Dienste von Redmans einstigem Mechaniker Nobby Clark gesichert, und sie überredeten den sechsfachen Weltmeister, mit seinem ehemaligen Motorrad in Daytona beim



Mit der 500er-Honda ist Redman der Star bei Oldtimer-Events

Oldtimer-Rennen zu starten. Und Redman gewann auf Anhieb. Er wurde von den Fans umjubelt, und der Funke sprang wieder über.

Seitdem ist Jim Redman ein gefeierter Gast bei Oldtimer-Events. Als der Ungar Ronald Ágoston sich an das Projekt heranmachte, Replikas der berühmten Honda RC181 aufzulegen, war Redman mit Rat und Tat dabei. Und so hat er seither immer einen der Vierzylinder eines Sammlers für die Paraden bei den Events in ganz Europa zur Verfügung.

Redman ist aber nicht nur ein Star zum Anfassen, sondern auch einer der echten Larger-than-Life-Charaktere. Während er altert, bleiben seine Begleiterinnen stets jung, meist blond und bildhübsch. Der Mann hat einfach ein Charisma, das mitreißt. Ich kann mich noch immer gut an unsere erste Begeg-

nung 1995 erinnern, als er einer Einladung von Pepi Böröczky folgte, dieser dann kalte Füße bekam und wir Redman dann gemeinsam vom Flughafen abholten. Von den 200 Passagieren der Maschine überstrahlte der damals 63-Jährige jeden, er war auch in der Menge nicht zu verkennen.

Beim Auftakt der Legends-Serie auf dem Sachsenring bekam Redman diesen Sommer eine 500er-Suzuki, die einst Randy Mamola fuhr, und so mischte er mit 84 Jahren noch einmal bei einem richtigen Rennen mit. Aber, wie er selber zugab, das allerletzte Mal. Die Verlockung, vor dem Publikum, das ihm einst am meisten zugejubelt hatte, anzutreten, dazu noch mit einem so hochpotenten Gerät, war einfach zu groß.

Wenn Jim Redman auch 85 geworden ist: Zur Ruhe setzen wird er sich sobald wohl nicht. ♦



1963: Doppelweltmeister auf Honda bei den 250ern und den 350ern: Redman, Taveri, Takahashi



In Hockenheim 1966 bei den 500ern vor Mike Hailwood

# IM RÜCKSPIEGEL

1996 1986  
1976 1966

# Die November-Highlights

## ... vor 20 Jahren



Anthony Gobert siegte beim Superbike-WM-Finale in Phillip Island

**Motorrad-WM** Nach Abschluss der WM im Oktober – Weltmeister wurden Michael Doohan (AUS, Honda, 500 ccm), Max Biaggi (I, Aprilia, 250 ccm) und Haruchika Aoki (J, Honda, 125 ccm) – gab der Deutsche Jürgen Fuchs seinen Wechsel von der 250er- in die 500er-Klasse bekannt. Fuchs, zuvor mit einer HB-Honda Vierter der 250er-WM 1996, unterschrieb beim Team des damaligen Schweizer IRTA-Gründers und -Präsidenten Michel Métraux. Sein Fahrzeug: Die von Swissauto in der Schweiz gebaute elf 500.

**Superbike-WM** Vor dem WM-Finale in Phillip Island (AUS) führte Localhero Troy Corser (Ducati) 26 Punkte vor dem Honda-V4-Star Aaron Slight (USA). Damit musste Slight im ersten Lauf zwingend vor Corser ins Ziel kommen, wenn er im letzten Rennen noch Titelchancen haben wollte. Doch in Runde 13 stürzte Slight an zweiter

Stelle hinter Colin Edwards (Yamaha), während Corser auf Rang 3 hinter dem schillernden Anthony Gobert (AUS, Kawasaki) ins Ziel rauschte und sich als Weltmeister feiern ließ. Gobert fing Edwards noch ab und siegte. Slight, dessen Honda nur 750 ccm gegenüber der 1000er-V2-Ducati von Corser aufwies, konnte sich dank Rang 2 im zweiten Rennen immerhin den Vizetitel vor dem x-GP-Piloten John Kocinski (Ducati) sichern. Der äußerst spektakulär fahrende Gobert gewann auch den zweiten Durchgang, warf Helm, Handschuhe, Stiefel und sogar die Rennkombi ins begeisterte Publikum und feierte den Doppelsieg in Socken, Unterhosen und mit leuchtroter Frisur auf dem Podest. Sein späterer Aufstieg in die 500er-WM war von weniger Erfolg gekrönt (1997 fuhr er neun GP für Suzuki, 1998 drei auf MuZ-Weber und 2000 einen auf einer Modenas KR3).

**Supercross** Der Auftaktsieg der Supercross-Meisterschaft in Stuttgart ging erwartungsgemäß an einen Amerikaner: Honda-Pilot Mike Craig gewann an beiden Abenden in der Schleyer-Halle und übernahm die Führung in der «DM» titulierte Serie vor Landsmann Jimmy Button und dem Franzosen Thierry Bèthys. Die Deutschen hatten Pech: Bernd Eckenbach litt unter einer Grippe, Jochen Jasinski stürzte im Finale zweimal, Pit Beirer brach sich im ersten Vorlauf einen Mittelhandknochen.

**Speedway** FIM-Präsident Francesco Zerbi gab ein Bekenntnis für den Sport ab. Der Grand Prix solle fortgesetzt werden. Der «Reifenkrieg» soll in einem Meeting mit Vertretern von Dunlop und Barum beigelegt werden. Den 14 Fahrern, die wegen der Reifenfrage das Overseas-Finale boykottiert hatten, winkte Begnadigung.

## ... vor 40 Jahren



Formel 750: Ab 1977 mit WM-Status, aber unverändertem Format

**Motorrad-WM** Die FIM hat einige Änderungen für die Zukunft der Weltmeisterschaft beschlossen. So wird die Formel 750 für 1977 den WM-Status erhalten. Bei jeder WM-Runde wird es wie bisher zwei Läufe geben. Zunächst wurde diskutiert, dass für beide Läufe unabhängig separat Punkte vergeben werden, dies wurde aber verworfen, die Läufe werden addiert und die Punkte nach der Gesamtwertung vergeben.

Es wird ab 1977 auch eine TT-Weltmeisterschaft geben. Diese wird nicht nur der Tourist Trophy eine Überlebenschance geben, sondern auch dem Viertakter. So wird in der TT-F1 mit Motoren auf Serienbasis gefahren, als Viertakter bis 1000 ccm, als Zweitakter bis 500 ccm Hubraum. In der TT-F2 sind es 600, respektive 350 ccm, in der Formel 3 400 und 250 ccm.

Bei den Seitenwagen sollten wegen der immer abenteuerlicheren Dreiräder der einfallsreichen Konstrukteure für 1977

strengere technische Richtlinien und ein Gewichtslimit eingeführt werden, doch dies wurde um ein Jahr vertagt.

**Straßensport** Barry Sheene krönte seine erfolgreiche Saison nach dem WM-Titel auch mit dem Gewinn der Britischen Meisterschaft. Er gewann das Race of the South in Brands Hatch vor seinen Suzuki-Markenkollegen John Newbold und Paul Smart, seinem Schwager. Phil Read, der vor dem Rennen bekannt gab, dass es sein letztes sein würde, hatte bis kurz vor dem Ziel die Nase vorn, doch dann stürzte er in der Druids-Haarnadel und zog sich einen Schlüsselbeinbruch zu. Zuvor wurde Read beim offenen Rennen von 250 bis 1000 ccm mit seiner 750er-Yamaha Zweiter hinter Barry Ditchburn auf der 750er-Kawasaki und vor Mick Grant (Kawasaki 750). Das MCN-Superbike-Rennen gewann Barry Sheene auf einer aufgetriebenen 540er-Suzuki vor Mick Grant (Kawasaki 750) und John Wil-

liams (Suzuki 750). Das 350er-Rennen ging an Christian Sarron vor Alan North und Chas Mortimer (alle Yamaha).

**Motocross** 10000 Zuschauer kamen zum Innviertler Motocross nach Höhnhart und staunten nicht schlecht: Nicht Weltmeister Heikki Mikola oder André Malherbe dominierte, sondern der deutsche Maico-Pilot Rolf Dieffenbach. Der Finne gewann den ersten 500-ccm-Lauf, verletzte sich aber bei einem Sturz an der Hand und trat nicht mehr an. Dieffenbach gewann sowohl die 250er als auch die 500er-Klasse, vor Malherbe bzw. Herbert Salzmann (A).

**Speedway** Schweden gewann den Vierländerkampf in Brokstedt vor Polen, der Bundesrepublik und Dänemark. Bester Deutscher war Local Hero Egon Müller; seine Mitstreiter waren Hans Wassermann, Christoph Betzl und Jan Käter. England war kurzfristig ausgeladen worden, weil sie 16000 DM Gage forderten.

# des Motorradsports

## ... vor 30 Jahren



Schiebestart: 1986 letztmals im GP-Sport durchgeführt



Für 1987 setzte die FIM einen GP von Portugal in Jarama/E an

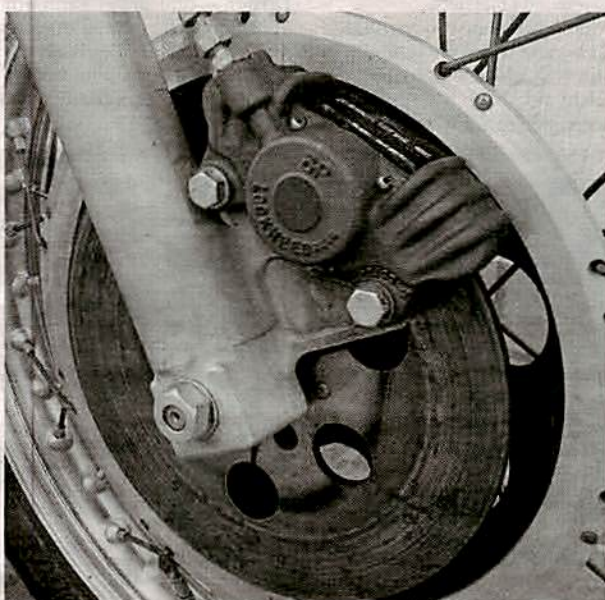
**Motorrad-WM** 1986 hatte die Motorrad-WM nur elf Grands Prix und dreieinhalb Monate gedauert. Anfang Mai wurde in Jarama gestartet, Ende August war in Misano bereits alles entschieden. Die Champions in den fünf Klassen mit WM-Status: Eddie Lawson (USA, Yamaha, 500 ccm), Carlos Lavado (VEN, Yamaha, 250 ccm), Luca Cadalora (I, Garelli, 125 ccm), Jorge Martínez (E, Derbi, 80 ccm) und Streuer/Schnieders (NL, LCR-Yamaha, Seitenwagen). Beim Herbstkongress der damals noch diktatorisch über die GP-Geschehnisse (und alle anderen Serien mit Prädikat) herrschenden FIM in Palermo/1 wurden im Spätherbst 1986 einige wichtige Beschlüsse gefällt: 1. Ab sofort wird aus Sicherheitsgründen nicht per Schiebestart, sondern mit laufendem Motor und Kupplung gestartet. Die Entscheidung der FIM-Obersten fiel mit sieben gegen sechs Stimmen

denkbar knapp aus, obwohl die Fahrer seit Monaten mit überwältigender Mehrheit aus Sicherheitsgründen für den Start mit laufendem Motor plädierten und den anachronistischen Schiebestart längst ins Museum befördern wollten. 2. In der 125er-Klasse sind ab 1987 nur noch Einzylindermotoren gestattet, während die Twins (Zweizylinder) in der Europa-meisterschaft noch eingesetzt werden dürfen. 3. Die TT-Formel 2 wird mangels Veranstaltern (nur vier hatten sich 1987 für einen Lauf beworben) abgeschafft. 4. Die Anzahl Rennen wird drastisch von elf auf 15 Grands Prix erhöht: Neu hinzu kommen Suzuka (Japan), Jerez-de-la-Frontera (Spanien), Donington (Großbritannien), Brünn (damals Tschechoslowakei) und Gioania (Brasilien). Das Finale 1987 wurde Buenos Aires in Argentinien zugesprochen. Dank undurchsichtiger fi-

nanziellen Machenschaften hinter den Kulissen finden erstmals zwei GP auf spanischem Boden statt: erstens die offizielle Version in Jerez, zweitens der GP von Portugal(!) in Jarama bei Madrid. 5. Erstmals lockert die FIM ihre Allmachtstellung zumindest ein wenig und anerkennt sowohl die GP-Veranstaltergemeinschaft ROPA sowie die Industrie- und Teamvereinigung IRTA offiziell als FIM-Mitgliedervereine.

**Motocross** Nach 1983 steht die Traditionsmarke Maico im Herbst 1986 erneut vor dem Aus. Der Neuanfang der Maisch-Brüder Wilhelm, Hans und Peter in Ammerbuch war verpufft. Schlechtes Management, niedriger Dollarkurs und schleppender Absatz versetzten der «Gebr. Maisch GmbH» den Todesstoß. Anfang November wurde Konkurs angemeldet. Viele Gläubiger, auch Werksfahrer, blieben auf ihren Forderungen sitzen.

## ... vor 50 Jahren



Vorstoß in der Bremsentechnik: Metisse-Scheibenbremse

**Motorrad-WM** Kaum war die Weltmeisterschaft 1966 zu Ende, kamen aus aller Welt Nachrichten und Bilder von Rennmaschinen für die kommende Saison. Die Brüder Rickman stellten mit ihrem bekannten Metisse-Rahmen aus gelöteten Reynolds-Rohren Rennmaschinen für die 350er- und 500er-Klasse mit AJS- und Matchless-Motoren vor, die in Zusammenarbeit mit dem Bremsenhersteller Lockheed mit einer Scheibenbremse vorn versehen waren. Diese Metisse-Version war allerdings sehr schwer zu montieren, da die Scheibe innen in einer großen Magnesiumglocke saß, die an eine Einseitige Trommelbremse erinnerte. Die Bremszange wurde von einem auf der unteren Gabelbrücke montierten Hauptbremszylinder des Mini hydraulisch betätigt, dieser wurde vom Bremshebel aus per Seilzug betätigt.

Aus Japan kam die Meldung, dass Yamaha seinen Produc-

tion-Racer TD1B für 1967 komplett überarbeiten wird. Kawasaki und Bridgestone meldeten, dass sie sich 1967 zu Honda, Yamaha und Suzuki hinzugesellen wollten. Auch bei Jawa in Tschechien und bei den italienischen Herstellern wurde fleißig an neuen Rennmaschinen gearbeitet, und da stellten sich die Fans und Journalisten im Westen von Deutschland die berechtigte Frage, wann es wohl wieder eine westdeutsche Rennmaschine geben wird. Doch wie die Recherche ergab, waren bei den am ehesten infrage kommenden Herstellern Kreidler und BMW alle Kapazitäten für die Serienentwicklung belegt. Bei Maico wurde aber an einem Fahrwerk für einen Production-Racer gearbeitet.

**Straßensport** Um der Nachfrage bei den Ausweissfahrern nachzukommen, hatte der damalige Ducati-Importeur Edmund Bühler beim italienischen Hersteller 250er-Production-Ra-

cer in Auftrag gegeben. Der Königswellen-Einzylinder leistete 32 PS, wog unter 100 Kilogramm und war für ganze 2600 Mark zu haben.

**Geländesport** Beim dritten internationalen Alpental im Schweizer Oberberg gewann der Engländer Don Smith mit seiner Greeves vor Lokalmatador Rudolf Wyss auf Bultaco und dem deutschen Zündapp-Piloten Gustav Franke. Wegen der guten Erfahrung des Vorjahres wurden auch die Gespanne ins Programm aufgenommen. Die Briten waren bei den Dreirädern nicht zu schlagen, es siegten Bernard Romano/Barbara Yeates (Triumph) vor Robert Budd/Janet Price (Metisse) und Keith Wipp/Gordon Studer (Metisse).

Das Cucufa Trial bei Paris gewann ebenfalls Don Smith vor seinem Landmann Sammy Miller (Bultaco) und dem Franzosen Christian Rayer (Greeves). Bester Deutscher wurde als Fünfter Gustav Franke.



Fast wie echt:  
Blick aus dem Cockpit  
des Rallye-Simulators

Rallye-Simulator

# Zauberkasten für zwei

Von REINER KUHN

**Simulatoren sind in. Auch Rallyeteams können stationär üben, wie man optimale Aufschriebe erstellt und Kurven schneidet. Oder Kilometer um Kilometer am Limit fahren, ohne sich vor Ausritten und Verletzungen zu fürchten. Rallye-profi Kevin Abbring lud zwei Teams aus der Citroën Trophy zum exklusiven Lehrgang.**

Kevin Abbring verliert nur ungerade Zeit. Kaum hat der Rallye-profi seine Gäste in Delft, einer holländischen Studentenstadt auf halbem Weg zwischen Den Haag und Rotterdam, begrüßt, schwört er die «Schüler» ein. «Schnell fahren können viele. Im Rallyesport macht aber der Aufschrieb 80 Prozent deiner Performance aus.» Nach kurzem Briefing bittet er in einen Nebenraum des Science Centers der Technischen Universität. Dort stehen zwei Fahrsimulatoren. Leicht erhöht das Monocoque eines Formel Renault 2.0, links davor die Fahrgastzelle eines Renault Clio. In dessen Cockpit ist Authentizität oberstes Gebot. Sicherheitszelle, zwei Schalensitze und direkt neben dem Lenkrad der Schalthebel

für sequenzielle Gangwechsel sowie ein lenkradhoher Handbremshebel. Verständlich, sind in dem Zauberkasten vornehmlich Teams zu Gast, die nach Höherem streben. Einziger Unterschied zum echten Sportgerät: Die Windschutzscheibe fehlt, und das Armaturenbrett beschränkt sich auf eine digitale Ganganzeige und ein Tablet, das als Tripmaster zweckentfremdet wird. Das ist die «Hardware» des Rallye-Simulators.

## Kein Vergleich mit Playstation

Auf Knopfdruck erwachen drei vor dem Cockpit platzierte XXL-Flachbildschirme zum Le-

ben. Wenige Mausklicks später steht das virtuelle Rallyeauto am Start. Das Damenteam Coralie Schneider/Ella Kremer darf zuerst ran. Danach folgen die Gewinner der diesjährigen Citroën Trophy, Tobias Just und Marc Buhmann.

Schon der erste Zug am Schalthebel offenbart: Diese Simulation mag wie ein gut gemachtes Computerspiel aussehen, das Fahrgefühl hat aber nichts mit einer Playstation zu tun. Wer nicht beherzt am «Joystick» zieht, bleibt auf N stehen. Das Lenkrad bietet realitätsnahen Widerstand, ist griffig und vibriert mehr oder weniger hef-

tig beim «cutten» genannten Kurvenschneiden oder in rolligen Ecken. Für ein Aha-Erlebnis – und den ersten virtuellen Schrott – sorgt die Bremse. Hier ist Muskelkraft gefordert. Anders als im seriennahen Citroën DS3 R1 kommt das Pedal hier ohne Bremskraftverstärker daher und gibt Just und Schneider ebenso einen Vorgeschmack auf stärkere Autos wie das sequenzielle Getriebe.

Bei ihrem ersten virtuellen Lehrgang sitzen die Junioren in einem R2. In der Simulation, die nicht auf einem Rallyespiel basiert, stehen alle Klassen bis hin zum WRC zur Auswahl. Die Pa-

rameter von Aufhängung, Motor, Bremsen, Antriebsstrang und so weiter lassen sich in der Simulation allesamt anpassen. Sogar die Temperatur und Abnutzung von Reifen sowie verschiedene Wetterbedingungen sind abrufbar. Wenn man denn will. «Es geht uns weniger um absolute Realität oder das ultimative Entertainment. Der Simulator ist ein Werkzeug zum Lernen – und dabei kann ein konstantes Gripniveau manchmal besser sein als ein sich änderndes Fahrverhalten», erklärt Vincent van der Valk, der die Einrichtung 2011 mit seinem Geschäftspartner Stefan de



Budenzauber: Ohne Unfallgefahr am Limit agieren



Vier gewinnt: Die Citroën-Youngster lauschen den Instruktionen

Groot gründete. Die beiden Ingenieure und Amateurrennfahrer kannten sich aus gemeinsamen Formel-Ford-Zeiten (beide waren hintereinander Landesmeister) und schufen zunächst einen Formel-Simulator, den sie weiterentwickeln und noch heute betreuen.

### Auf die Probe gestellt

Mithilfe des als akribisch und feinfühlig Testfahrer bekannten Abbring entstand später der Rallye-Simulator. Abbring schwört auf die Testmöglichkeiten im SIM Delft und hat darin nicht nur seinen WM-Copiloten, sondern auch sein neues Schriebsystem auf die Probe gestellt und verfeinert. Der Aufschrieb steht auch beim Training mit den Citroën-Junioren im Vordergrund. «Wertungsprüfung abfahren und Notizen machen», lautet die Ansage des WRC-Piloten. «Ihr habt zwei Durchgänge zur Streckenbesichtigung, dann wird die WP auf Zeit gefahren.»

Just/Buhmann machen den Anfang, die Damen ziehen nach. Im Anschluss begeben sich Abbring und Dateningenieur Van der Valk an die Analyse – und hier erweist sich der Simulator als besonders wertvoll. Vincent schaltet in die Vogelperspektive und legt beide Autos übereinander. So lassen sich die Kurvenfolgen einsehen und die Fahrpläne der Junioren vergleichen. Parallel dazu werden die Telemetriedaten auf einem separaten Monitor ausgespuckt. Hier zeigt sich: Wer hat wann, wie lange und wie stark gebremst, Gas gegeben und gelenkt?

Instruktor Kevin erkennt schnell erste Defizite. Zu wissen, ob man erst hart anbremsen und dann das Pedal löst, oder eher weich anfängt und mehr Bremsdruck aufbaut, ist fahrdynamisches Basiswissen, das sich viele – wenn überhaupt – erst nach zahlreichen Rallyes, unzähligen verschlissenen Bremsen oder kostenintensiven Ausritten erarbeitet haben. «Im Simulator kann ich preiswert am Fahrstil arbeiten und meine Beinarbeit schulen – auch und gerade beim Umstellen auf Linksbremsen. Zahlen lügen nicht. Ein Blick in die Daten genügt. Der Bremsdruck, dessen Verlauf und Dauer zeigen schnell, wo Optimierungsbedarf herrscht», weiß der Profi.

Dann wird wieder gefahren, gefahren und gefahren. An den neuralgischen Stellen – in dem Fall: Kurvenkombinationen – spult Abbring vor und zurück, lässt sich die Aufschriebe von Ella Kremer und Marc Buhmann diktieren und macht sein wichtigstes Anliegen deutlich: die richtige Linie zu finden. Abbring zeigt den Youngstern, wo er Speed opfern würde, um an anderen Stellen doppelt so viel Zeit gutzumachen. Die Junioren sind beeindruckt. «Er verlangte nie: Ihr müsst das so machen. Stattdessen gab er uns wertvolle Tipps und zeigte uns Kniffe, die wir nutzen können», verrät die erst 17-jährige Ella Kremer.

### Es muss auch mal genug sein

Die erste Session endet am späten Nachmittag. «Maximal vier, mit zwei Teams auch mal fünf Stunden am Stück sind genug, sonst wird es zu viel», tritt Ab-

bring auf die Bremse und bittet zur Nachbesprechung beim Abendessen. «Wie bei einer echten Rallye merken viele gar nicht, wenn sie abbauen. Bei vier Stunden sprechen wir von zwei DRM- oder einem langen WM-Lauf», vergleicht der Holländer die Fahrzeit im realen mit dem virtuellen Cockpit.

Nach einer Übernachtungspause geht es am nächsten Vormittag erneut mehrere Stunden in den Simulator. Nach zwei intensiven Tagen qualmen die Köpfe der Nachwuchsakteure. Doch sie nehmen Handfestes mit in die Heimat. Coralie Schneider nimmt nicht nur zwei neue Wörter in ihren Aufschrieb auf, um vor allem in mittelschnellen und schnellen Passagen präziser unterwegs zu sein. Zudem zeigt die Datenauswertung, dass sie zu zaghaft auf den Pedalen agiert. «Ich lasse zu oft rollen oder fahre Halbgas, wo man Vollgas geben könnte.» Tobias Just hat zwar (noch) keine neuen Wörter integriert, sagt aber: «Ich habe gelernt, viel mehr auf Details zu achten. <Line> und <out> beschreiben nun in meinem System die Positionierung des Fahrzeugs am Kurvenausgang.»

Preiswerter kann man kaum trainieren. «Maximal zwei Teams zusammen», sagt Kevin Abbring und veranschlagt faire 2500 Euro für zwei Vier-Stunden-Sessions. Seine Empfehlung: «Wegen der Reizüberflutung sollte man zwei aufeinanderfolgende Tage einplanen.» Wer einsteigen will, erhält mehr Infos unter kevinabbring@gmail.com oder vincentvander-vaalk@gmail.com. ♦

## NACHGEHAKT BEI Kevin Abbring

(27/NL) Der Rallyeprof über die Idee, Möglichkeiten und nächste Generation seines Rallye-Simulators.



Von REINER KUHN

**?** Schon als 19-Jähriger hast du als Instruktor gearbeitet. Und seit nunmehr zwei Jahren schulst du Rallyepiloten auch im eigenen Simulator. Wie kamst du auf die Idee?

Auch aus Geldmangel (lacht). Im Ernst: Ich hatte immer auch Kontakt mit Rundstreckenleuten und setzte mich zum üben auch mal in einen Formel-Simulator und lernte Vincent (van der Valk; Anmerkung der Redaktion) und Stefan (de Groot) kennen. Die wollten dann einen GT-Simulator bauen. Das fand ich zwar cool, wusste aber nicht um die Bedeutung, die so etwas für Rallyeteams haben könnte. Denn zu dem Zeitpunkt hatte ich ein für Rallyefahrer typisches Problem.

**?** Welches? Trotz Budgetmangels musste ich einen guten – oder besser gesagt: den idealen Beifahrer finden. Gerade hatte ich den Peugeot Cup gewonnen und durfte in einen R5 aufsteigen. Mein Beifahrer aber war mein Sponsor, ein toller Mensch, aber echter Amateur. So ein Simulator war also die preiswerteste Variante, den richtigen zu finden.

**?** Das scheint mit Seb Marshall geklappt zu haben?

Genau. Mangels passendem Landsmann habe ich mich entschieden, 2014 auf englische Ansagen umzusteigen, mir einige Onboards angesehen und dabei ist mir Seb aufgefallen. Um herauszufinden, ob im Wettbewerbstempo Tonfall, Aussprache und das Timing passen, bat ich ihn zum Proberitt in den Simulator – statt eines kostenintensiven Rallyeeinsatzes im R5. Er hat da auch erst einmal gestaunt.

**?** Dein neues Aufschriebsystem sollst du ebenfalls im Simulator getestet haben? Natürlich. Warum dafür draußen viel Geld verfahren und einen Abflug riskieren, wenn ich auch hier im fünften Gang durch den Wald düsen kann?

**?** Was hast du geändert? Im Grunde alles. Je schneller das Auto, desto präziser muss dein Aufschrieb sein. Statt wie bisher nach dem weitverbreiteten Schema von 1 bis 5, unterscheide ich Kurven nun nach der Gradzahl ihrer Radien. Ein Trend unter den Topiloten, um genauere Informationen zum Streckenverlauf zu haben.

**?** Sitzt du oft am Simulator?

Am liebsten wäre ich einmal die Woche hier. Aber die vergangenen Monate hatte ich extrem viel bei Hyundai zu tun. Neben der Entwicklung des i20 R5 saß ich als Testfahrer auch am Steuer des neuen World Rally Cars und bin einige WM-Läufe gefahren. Die Zeit am Simulator verbrachte ich dann zu meist mit Intensivtraining für ambitionierte Kunden und Nachwuchsfahrer.

**?** Was sind die wesentlichen Lerninhalte? Das fängt beim Erstellen des optimalen Aufschriebs und der Zusammenarbeit im Cockpit an und hört bei fahrspezifischem Training wie Kurvenschneiden, Linksbremsen und der Platzierung des Autos auf – vor allem, weil man das Auto nach einem folgenschweren Fehler im Schrieb, bei der falschen Linie oder zu hohem Tempo mit einem Mausclick wieder auf die Straße hieven kann. Solche Simulator-Sessions sind eine ideale Ergänzung zu kostenintensiven Rallyeeinsätzen. Auf der Rundstrecke ist dies längst Standard.

**?** Es wird vermutet, dass einige Werksteams WM-Prüfungen zuvor, im Simulator probieren? Noch kann man WPs nicht so genau abbilden wie eine Rennstrecke. Schotterpisten verändern sich mit jeder Durchfahrt. Aber schon jetzt erhält man einen guten Eindruck. Zum Beispiel wurde in dieser Saison die finnische Kult-WP „Ouninpohja“ erstmals nach vielen Jahren wieder in die entgegengesetzte Richtung gefahren. Im Simulator könnte man also einen Grundaufschrieb erstellen oder schauen, mit welcher Geschwindigkeit man Kuppen anfährt. Das ist wie bei der Fahrzeugentwicklung: Simulationen können nicht alles, sind aber eine enorme Hilfe.

**?** Arbeitest du deswegen schon an einem ganz neuen Simulator? Das ergibt sich automatisch. Seit Monaten entwickeln wir einen völlig neuartigen WRC-Simulator. Der Aufwand, gerade bei der Software, ist enorm. Es dauert Wochen und Monate, die unzähligen Datensätze aufzuspielen. Aber das ist die Zukunft. Wie in der Formel 1 wird in wenigen Jahren auch jedes Rallyeteam seinen eigenen Simulator haben.



Fakten, Fakten, Fakten: Genaue Detailanalyse



Informationsträger: Potenzial beim Aufschrieb



Volle Konzentration: Co Buhmann und Fahrer Just (hinten, verdeckt) im SIM Delft by Abbring

# FAN SHOP

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

## < Aufreizender dank Martini

Seit Williams mit Martini wirbt, sind die Modelle der Briten irgendwie «sexier» geworden. So auch der FW38 von Valtteri Bottas (Bild) und Felipe Massa, den Minichamps ganz frisch herausgegeben hat. Rund 75 Euro, im Fachhandel, Infos: [www.minichamps.de](http://www.minichamps.de)



## Quer, querer, McKlein >

Es ist wieder die Zeit der Kalender. Diesen hier müssten wir eigentlich nicht mehr vorstellen. Er ist längst ein Klassiker – und gehört an die Wand eines jeden Rennfans! 39,90 Euro, «The wider View», 95x48 cm, 25 Motive, bei: [www.rallyandracing.com](http://www.rallyandracing.com)



## < Porsches 18. Gesamtsieg

Selten lagen in Le Mans Freud (bei Porsche) und Leid (bei Toyota) so nah zusammen wie 2016. Das Buch «Porsche Victory» erinnert noch mal an die spannendsten Momente. 40 Euro, 192 S., ISBN: 978-3-928540-85-8, im Handel oder bei: [www.gruppec-verlag.de](http://www.gruppec-verlag.de)



## Geniale Drift-Stories >

Christian Geistdörfer erinnert in «Walter und ich» an die Zeit, als Röhl und Co-Pilot Geistdörfer die Rallye-Szene beherrschten. Viele gute Anekdoten, echt lesenswert! 28 Euro, 224 Seiten, ISBN 978-3-667-10696-4, im Handel oder bei: [www.dellius-klasing.de](http://www.dellius-klasing.de)



## < Bleibt's eine Nullnummer?

Sauber fährt 2016 noch immer seinem ersten WM-Punkt hinterher. Klappt es auch in Brasilien und Abu Dhabi nicht, geht der C35 (im Bild Nasrs 1:43er-Modell von Minichamps) als Nullnummer in die Geschichtsbücher ein. Rund 75 Euro, Adresse: s. oben



## Action in Schwarz-Weiß >

Noch ein Evergreen aus dem Hause McKlein, den wir unseren Lesern Jahr für Jahr wärmstens empfehlen: Der Motorsport-Classic-Kalender mit 25 Schwarz-Weiß-Motiven aus den 50ern, 60ern und 70ern. 39,90 Euro, 67x48 cm, Adresse: s. oben



## Namen & Nachrichten

# Drei Geburtstage auf einmal

»»» **Jonathan Palmer** Der 83-fache F1-GP-Starter wurde gestern, Montag (7. November), 60 Jahre alt. Zwischen 1983 und 1989 fuhr der Engländer für Williams, Ram, Zakspeed und Tyrrell in der Königsklasse. Heute ist er Mehrheitseigner der Organisation «MotorSport Vision» (MSV), der u. a. die Rennstrecken in Brands Hatch, Oulton Park und Snetterton gehören und die u. a. die British Superbike sowie die Britische Formel 3 organisiert. Seine Söhne Jolyon und Will sind in die Fußstapfen ihres Vaters getreten. Jolyon (25) absolviert aktuell für Renault seine F1-Premiersaison, Will (19) fuhr 2016 in der Formel Renault 2.0.

»»» **Isolde Holderied** Ebenfalls am gestrigen Montag feierte die zweifache Damen-Rallye-Weltmeisterin Geburtstag. Zum 50. Wiegenfest kann die Oberammergauerin auf eine bewegte Karriere zurückschauen. Nach den Anfängen als Copilotin absolvierte sie ab 1988 auf dem Fahrersitz Rallyes, gewann sechsmal die Damenwertung der Rallye Monte Carlo und neben den

zwei WM-Titeln auch noch viermal die Damenwertung der Rallye-EM. Bis heute ist sie u. a. als Instruktorin und Markenbotschafterin für ihren langjährigen Arbeitgeber Toyota ihrem Sport verbunden geblieben.

»»» **Pierre Kaffer** Und noch ein Geburtstagskind vom Montag: Am 7. November wurde der WEC-Pilot 40 Jahre alt. 2005 und 2006 fuhr der Rheinländer für Audi in der DTM. Bis heute ist er für die Ingolstädter im GT-Sport im Einsatz sowie in der WEC für das Team ByKolles unterwegs. 2009 feierte er einen Klassensieg bei den 24h von Le Mans.

»»» **Cal Crutchlow** Der zweifache MotoGP-Sieger (Brünn und Phillip Island) feiert seit der Geburt seiner Tochter Willow nicht nur die größten Erfolge seiner bisherigen Karriere, er geht auch ganz in seiner Vaterrolle auf. So postete seine Frau Lucy in der letzten Woche ein Bild, das Crutchlow bei seiner neuesten Trainingsmethode zeigt: Radfahren mit Kinderwagen-Ballast. Ob es ihn zum Sieg beim WM-Finale in Valencia führt? ♦ MBR/IP



Jonathan Palmer



Isolde Holderied



Cal Crutchlow, Willow

## LESERBRIEFE

### Eine Niederlage Zum Formel-1-GP von Mexiko, MSa 46/2016

Die «Red-Bull-Mafia» mit ihrem respektlosen Pilot hat gesiegt. Die Formel 1 hat in Mexiko eine richtige Niederlage erlebt. «Motorsport aktuell» steht natürlich immer als Sieger da. Ihre Berichte sind wunderbar. Danke. Luciano Chiossi D-88453 Erolzheim

### Nur noch kindisch Zum Formel-1-GP von Mexiko, MSa 46/2016

Diese Regeln und Bürokratie sind nur noch kindisch! Zwei Fahrer dürfen alles (Max Verstappen, Lewis Hamilton) – alle anderen werden wegen jeder Kleinigkeit bestraft! Der eine brettert über Wiesen und darf Erster bleiben. Der andere fährt seit Monaten zickzack, um sich zu verteidigen. Aber nichts geschieht! Und Sebastian Vettel und Co. bekommen lächerliche Strafen! Mein Vorschlag an Ferrari und Vettel: Verlasst die F1, diesen Kinder-

garten. Bin gespannt, ob Nico Rosberg noch Weltmeister werden darf. In diesem Sinne, ein Fan weniger für die F1. Peter Braune D-82399 Raisting

### Frustrierend Zum Formel-1-GP von Mexiko, MSa 46/2016

Wie kann sich ein renommiertes Rennsteam wie Red Bull mit hochqualifizierten Ingenieuren usw. von so einem unsportlichen Fahrer wie Max Verstappen vertreten lassen? Es muss doch frustrierend sein? Wilhelm Kurz D-73230 Kirchheim unter Teck

### Menschenverachtend Zum «Showbiz»-Kommentar, MSa 46/2016

Bernie Ecclestones Aussage ist, wie Herr Eichenberger schon sagt, kompletter Blödsinn. Doch wie ich meine, darüber hinaus auch menschenverachtend, angesichts des noch nicht allzu lange zurückliegenden Todes von Jules Bianchi. Man könnte dem

alten Mann zugutehalten, dass sein Geschwätz auf dem Boden einer vielleicht demenziellen Entwicklung entstand. Ingo Haltenberger D-87616 Marktoberdorf

### Jahrhundertssportler Zu «Alex Zanardi: Immer weiter», MSa 45/2016

Mit Freude habe ich den Artikel über Alex Zanardi gelesen. Da die Leistungen dieses Mannes bisher nie richtig gewürdigt wurden, wurde es Zeit, so einen ausführlichen Artikel zu schreiben. Danke dafür. Mit seinem unglaublichen Lebenswillen und seinen sportlichen Leistungen ist er für mich der Jahrhundert-Sportler. Andreas Laupichler D-76297 Stutensee

#### KONTAKT

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

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

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

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

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

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

**Kolumnisten:** Daniel Abt, Timo Bernhard,  
 Mike Rockenfeller

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

**Schlussredaktion:**  
 Schlussredaktion.de

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

**Redaktionelle Gesamtleitung:**  
 Ralph Alex, Jens Katemann  
 Stellvertreterin: Birgit Priemer

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

**Gesamtanzeigeneitung Automobil:**  
 Markus Eiberger

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

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

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

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

**Herstellung:**  
 Rainer Jüttner (verantwortlich)

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

**Druck:**  
 DZD Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,  
 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:**  
 € 88,00 (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  
 Koskauf 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@dvp.de  
 © 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.  
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages  
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.  
 ISSN 1421-8488

TIPP DER REDAKTION



Legendar: Villeneuve (vorne) und Arnoux 1979 in Dijon

**Leinen los!** In der Formel 1 werden derzeit die Ellenbogen wieder mehr neben als auf der Rennstrecke aufgeföhren. Überholmanöver werden von Fahrern kritisiert. Verantwortliche werden zusammengestaucht. Es wird gejamert. Rennfahrerkollegen werden angeschwärzt. Und die Fans damit vergault. Es ist an der Zeit, dass wir uns mal an «Battles» erinnern, die wir gerne gesehen haben, wie jenes legendäre 1979 in Dijon zwischen Gilles Villeneuve und René Arnoux. «The Battle - Tribute to Motorsport» zeigt aber auch Szenen aus der Langstrecken-WM, von der IndyCar, der NASCAR, der Superbike-WM... Deshalb schauen wir gerne zu, deshalb lieben wir den Motorsport!

Youtube: The Battle - Tribute to Motorsport

TERMINE

AUTOMOBIL

12.11.	Formel E, Marrakesch	MA
13.11.	Formel 1, São Paulo	WM BR
13.11.	NASCAR, Phoenix/Arizona	USA
13.11.	Super GT, Motegi	J
17.-20.11.	Rallye/WRC, Rallye Australien	WM AUS
19.11.	Endurance/WEC, 6h Sakhir	WM BRN
20.11.	NASCAR, Homestead/Florida	USA
20.11.	Formel 3, Macau-GP	MAC
20.11.	Tourenwagen/TCR, Macau-GP	MAC
20.11.	GT World Cup, Macau-GP	MAC

MOTORRAD

11./12.11.	Supercross, Stuttgart	D
13.11.	MotoGP/Moto2/Moto3, Valencia	WM E
18./19.11.	Supercross, München	D
19.11.	Freestyle-Motocross, Danzig	PL
20.11.	Moto3/Junior, Valencia	WM E
20.11.	Moto2, Valencia	EM E
20.11.	Tourist Trophy, Macau-GP	MAC

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

**DIENSTAG, 8.11.**  
 22.30 Langstrecken-WM, Shanghai (RC),  
 Rennen (Zus.) EUROSPORT 1

**MITTWOCH, 9.11.**  
 11.30 Langstrecken-WM, Shanghai (RC),  
 Rennen (Zus.) EUROSPORT 2  
 20.00 24 Stunden Nürburgring: Rückblick auf  
 das Rennen 2016 (Zus.) MOTORVISION TV  
 22.30 NASCAR, Fort Worth/Texas (USA),  
 Rennen (W) MOTORVISION TV

**DONNERSTAG, 10.11.**  
 19.00 Langstrecken-WM, Shanghai (RC),  
 Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

**FREITAG, 11.11.**  
 12.55 Formel 1, São Paulo (BR), 1. Freies  
 Training (live) SKY SPORT 1  
 16.30 PS - Formel 1: Magazin zum bevor-  
 stehenden Brasilien-GP N-TV  
 16.55 Formel 1, São Paulo (BR), 2. Freies  
 Training (live) N-TV, SKY SPORT 1, ORF 1  
 18.45 Formel 1, São Paulo (BR), 1. und  
 2. Freies Training (W) SKY SPORT 1

**SAMSTAG, 12.11.**  
 9.30 PS - Formel 1: Magazin zum bevor-  
 stehenden Brasilien-GP N-TV  
 11.30 Formel V8 3.5, Jerez (E), 1. und 2.  
 Rennen (Zus.) SPORT 1  
 13.55 Formel 1, São Paulo (BR), 3. Freies  
 Training (live) SKY SPORT 1  
 16.00 Formel 1, São Paulo (BR), 3. Freies  
 Training (Zus.) RTL  
 16.30 Formel E, Marrakesch (MA), Vor-  
 berichte/Qualifikation (Zus.) EUROSPORT 1  
 16.45 Formel 1, São Paulo (BR), Qualifikation  
 (live) RTL  
 16.50 Formel 1, São Paulo (BR), Qualifikation  
 (live) SKY SPORT 1, SRF 2  
 17.00 Formel E, Marrakesch (MA), Rennen  
 (live) EUROSPORT 1  
 22.00, 23.30 Formel 1, São Paulo (BR), Quali-  
 fikation (W) SKY SPORT 1  
 23.25 Formel 1, São Paulo (BR), Quali-  
 fikation (W) ORF 1

**SONNTAG, 13.11.**  
 16.00 Formel 1, São Paulo (BR), Vorbereite  
 zum Rennen (live) RTL, SKY SPORT 1  
 16.25 Formel 1, São Paulo (BR), Rennen  
 (live) ORF 1  
 16.30 Formel 1, São Paulo (BR), Rennen  
 (live) SRF INFO  
 16.55 Formel 1, São Paulo (BR), Rennen  
 (live) SKY SPORT 1  
 17.00 Formel 1, São Paulo (BR), Rennen  
 (live) RTL  
 17.40 NASCAR, Fort Worth/Texas (USA),  
 Rennen (Zus.) MOTORVISION TV  
 19.05 PS - Formel 1: Brasilien special,  
 São Paulo (BR) N-TV  
 20.00 NASCAR, Phoenix/Arizona (USA),  
 Rennen (live) MOTORVISION TV  
 22.00 Formel 1, São Paulo (BR),  
 Rennen (W) SKY SPORT 2

**MONTAG, 14.11.**  
 0.05 Formel 1, São Paulo (BR),  
 Rennen (Zus.) N-TV  
 3.50 Formel 1, São Paulo (BR),  
 Rennen (W) ORF 1

**MOTORRAD**  
**DONNERSTAG, 10.11.**  
 20.15 Motorrad-WM, Valencia (E), Ausblick  
 auf das GP-Wochenende EUROSPORT 1

**FREITAG, 11.11.**  
 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Valencia (E),  
 1. Freies Training (live) EUROSPORT 1  
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E),  
 1. Freies Training (live) EUROSPORT 1  
 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E),  
 1. Freies Training (live) EUROSPORT 1  
 11.45 Motorrad-WM, Valencia (E), Ausblick  
 auf das GP-Wochenende EUROSPORT 1  
 13.00 Motorrad-WM/Moto3, Valencia (E),  
 2. Freies Training (live) EUROSPORT 1  
 14.00 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E),  
 2. Freies Training (live) EUROSPORT 1  
 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E),  
 2. Freies Training (live) EUROSPORT 1

**SAMSTAG, 12.11.**  
 9.00 Motorrad-WM/Moto3, Valencia (E),  
 3. Freies Training (live) EUROSPORT 1  
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E),  
 3. Freies Training (live) EUROSPORT 1  
 10.45 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E),  
 3. Freies Training (live) EUROSPORT 1  
 11.45 Motorrad-WM, Valencia (E), Vorber-  
 ichte zur Qualifikation (live) EUROSPORT 1  
 12.30 Motorrad-WM/Moto3, Valencia (E),  
 Qualifikation (live) EUROSPORT 1  
 13.30 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E),  
 Qualifikation (live) EUROSPORT 1  
 15.00 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E),  
 Qualifikation (live) EUROSPORT 1

**SONNTAG, 13.11.**  
 8.30 Motorrad-WM, Valencia (E), Warm-up  
 (live) EUROSPORT 1  
 10.00 Motorrad-WM, Valencia (E), Vorber-  
 ichte zu den Rennen (live) EUROSPORT 1  
 11.00 Motorrad-WM/Moto3, Valencia (E),  
 Rennen (live) EUROSPORT 1  
 12.05 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E),  
 Rennen (live) SRF 2  
 12.15 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E),  
 Rennen (live) EUROSPORT 1  
 13.45 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E),  
 Rennen (live) EUROSPORT 1  
 13.55 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E),  
 Rennen (live) SRF 2

**MONTAG, 14.11.**  
 9.00 Motorrad-WM/Moto2, Valencia (E),  
 Rennen (W) EUROSPORT 1  
 9.45 Motorrad-WM/MotoGP, Valencia (E),  
 Rennen (W) EUROSPORT 1

IM NÄCHSTEN HEFT/15.11.2016

**AUTOMOBIL**  
 Formel 1: Grand Prix Brasilien  
 Formel E: Lauf in Marrakesch  
**MOTORRAD**  
 Motorrad-WM: GP in Valencia

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# POLE POSITION

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

## Carrera GO!!! Set „Speed Run“

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



**Carrera  
GO!!!**

**GRATIS**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 1302. Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lühmann.  
Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Obereschelp (Vorstand), Christina Dohmann,  
Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als wesentlicher Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

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

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

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

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

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