

# MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3,50 AZA 6010 Kriens -  
Aboservice: Motor-Presse (Schweiz) AG, 8604 Volketswil



Moto2 - Jonas Folger

«Die MotoGP bleibt  
mein Traum!»

S. 36



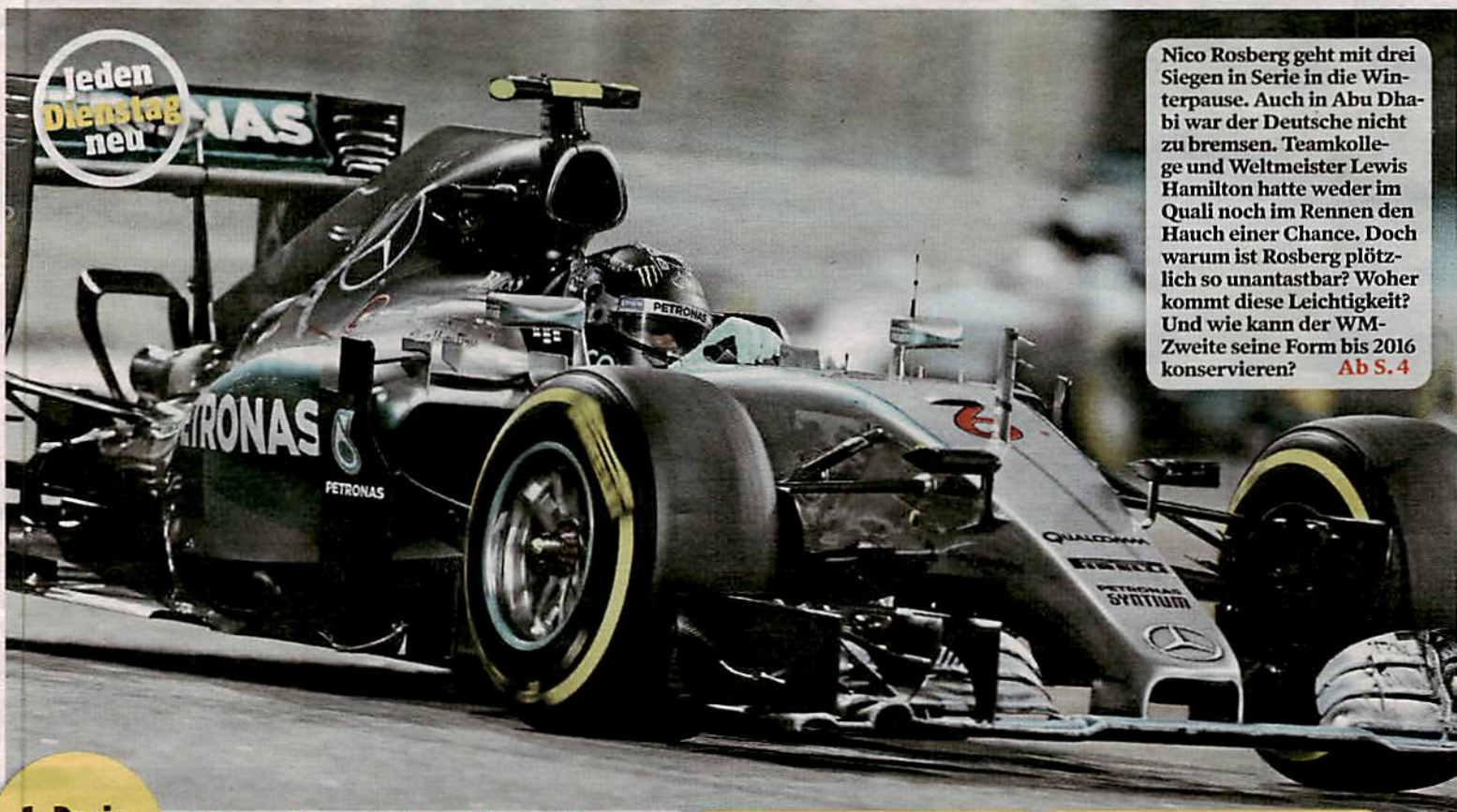
WEC - Timo Bernhard

«Ich war scharf auf  
den WM-Titel!»

S. 16

Formel 1 / Nico Rosberg gewinnt auch in Abu Dhabi - Hamilton erneut chancenlos

# WIE VERWANDELT



Jeden  
Dienstag  
neu

Nico Rosberg geht mit drei Siegen in Serie in die Winterpause. Auch in Abu Dhabi war der Deutsche nicht zu bremsen. Teamkollege und Weltmeister Lewis Hamilton hatte weder im Quali noch im Rennen den Hauch einer Chance. Doch warum ist Rosberg plötzlich so unantastbar? Woher kommt diese Leichtigkeit? Und wie kann der WM-Zweite seine Form bis 2016 konservieren? **Ab S. 4**

1. Preis  
upbike by eVINCI

Mitmachen und gewinnen!

Leser  
wählen  
Racer des  
Jahres



MotoGP

Márquez bei Tests  
Schnellster

S. 38

Tourenwagen-WM  
Muller holt sich  
den Vize-Titel

S. 31

Formel 1

Motorenstreit  
endlich gelöst?

S. 3

**motorsport-  
aktuell.com**



## LIEBE LESER!

Die Formel 1 hat sich in Abu Dhabi in die Winterpause verabschiedet. Nicht ganz ohne Nebengeräusche. Die Motorenfrage ist noch offen (Stand Sonntagabend). Die Fronten zwischen Renault und FI-Boss Bernie Ecclestone sind aber nicht mehr so verhärtet wie auch schon. Ein Komplett-Ausstieg der Franzosen ist (so gut wie) ausgeschlossen. Das freut alle. Die F1 wäre nach der World Series die zweite, sehr viel bedeutendere Formelsport-Bühne gewesen, die Renault verlassen hätte. Übrig geblieben wären Formel E, Formel Renault 2.0, Rallye und Markenpokal. Das wäre für einen Hersteller wie Renault eine Bankrotterklärung gewesen. Apropos Hersteller: Sie sind natürlich auch wieder Bestandteil unserer Leserwahl in der Heftmitte. Dort können Sie nicht nur Ihre Lieblingsmarken/-modelle wählen, sondern auch ihre Lieblingsfahrer in acht verschiedenen Kategorien bestimmen. Mitmachen lohnt sich. Es winken tolle Preise. Motorrad-Fans müssen sich noch eine Woche gedulden. In Ausgabe 51, die am 8. Dezember erscheint, sind dann Marken, Modelle und Fahrer aus dem Zweiradbereich an der Reihe.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger  
Chef vom Dienst



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

WAS? Zweirad-Ikone bei der  
Monza Rally Show der Sieger



WER? Sean Gelael (RI), Daniel de Jong (NL) und Norman Nato (F)  
WO? Abu Dhabi (UAE)

WAS? Drei von sechs GP2-Autos, die beim Sprintrennen auf dem Yas Marina Circuit in einen Massencrash verwickelt waren



WER? Audi (D)  
WO? Ingolstadt (D)

WAS? Der neue Audi R18 für die Saison 2016, mit dem man in der Langstrecken-WM (WEC) und Le Mans weitere Siege einfahren will

## INHALT

## AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE**  
Formel 1: Renault-Poker in der nächsten Runde; Formel E: Berlin sucht Strecke **S. 3**
- FORMEL 1** Der neue Nico Rosberg **S. 4**
- FORMEL 1** Vettel blitzsauber auf Platz 4 **S. 5**
- FORMEL 1** Lachnummer McLaren-Honda **S. 6**
- FORMEL 1** Interview mit Ex-Champion Button **S. 10**
- GP2** Der Dominator und ein Massencrash **S. 14**
- LANGSTRECKEN-WM** Bernhard im Interview **S. 16**
- LANGSTRECKEN-WM** Die Saisonbilanz 2015 **S. 18**
- MSA-FAHRERWAHL** Die Racer des Jahres 2015 **S. 19**
- TOURENWAGEN-WM** Müller noch Vize **S. 31**
- DTM** Talente auf dem Prüfstein **S. 33**
- RALLYE-WM** M-Sport holt neue Fahrer **S. 34**

## MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**  
MotoGP: KTM bleibt auf Kurs; Superbike-WM: Reiterberger grandios beim Test **S. 35**
- MOTO2** Jonas Folger im großen Interview **S. 36**
- MOTOGP** So lief der letzte Test **S. 38**
- MOTO3** Die große Saisonbilanz 2015 **S. 39**
- SUPERBIKE-WM** Kawasaki bei Tests weiter vorn **S. 40**
- SUPERCROSS** So siegte Owen in Chemnitz **S. 41**

## PANORAMA

- TOP-SERIE** Der Red Bull Rookies Cup **S. 44**
- BOXENGEFLÜSTER** Namen & Nachrichten, Leserbrief, Fan-Shop **S. 46**
- IMPRESSUM** **S. 47**
- SERVICE** Termine und TV-Programm, MSA-Tipp **S. 47**

I = Titelt Themen

Fotos Titelseite:  
FREI

## KONTAKT

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

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

**Formel 1**

# Neues Angebot für Renault

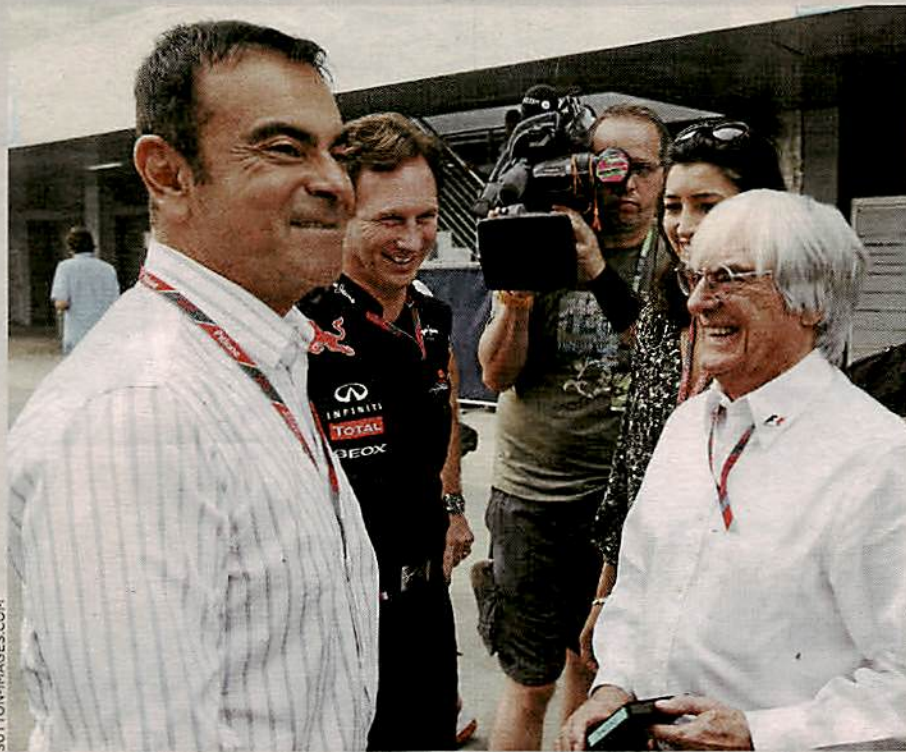
Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

**Das Pokerspiel ist noch nicht ganz zu Ende. Auch in Abu Dhabi wurde keine definitive Lösung im Moto-renstreit gefunden. Renaults Drohung eines Komplett-Ausstiegs, falls Bernie Ecclestone die Franzosen nicht in den Kreis der Bonus-Teams aufnimmt, dürften nach dem letzten Angebot jedoch vom Tisch sein.**

Bis zum 7. Dezember muss es eine Entscheidung geben, ob Renault seine Kaufoption bei Lotus einlöst oder nicht. Bis dahin wurden die Gläubiger vertriebt. Wenn an diesem Tag nicht die Altschulden bezahlt werden, hat der Insolvenzverwalter das Sagen. Es soll um eine zweistellige Millionen-summe in Pfund gehen.

Der Stand Sonntagabend in Abu Dhabi sah folgendermaßen aus: Ecclestone machte Renault ein neues Angebot, mit dem die Franzosen leben könn(t)en. Es scheint also, als ob man sich (gemeinsam) auf der Zielgeraden befindet.

Ursprünglich war folgender Deal ausgehandelt worden: Die Franzosen verpflichten sich bis 2025 und bekommen mit Ablauf des aktuellen Concorde-Abkommens 2020 die Bonuszahlungen für die zurückliegenden fünf Jahre nachträglich ausgezahlt. Renault wollte die Zahlungsgarantie als Sicherheit für einen Kredit in der Größenordnung von 100 Millionen Dollar hinterlegen. Damit



Lachen sie am Ende doch wieder gemeinsam? Renault-CEO Carlos Ghosn und Bernie Ecclestone

hätte man Lotus gekauft und die ersten Jahre mit so geringem finanziellen Einsatz wie möglich bestritten.

**Ghosn gegen Ecclestone**

Doch irgendetwas war seit dem Versprechen aus dem Ruder gelaufen. Renault-Konzernchef Carlos Ghosn hatte seine Meinung geändert. Er wollte das Geld sofort. Entweder, weil er Angst hatte, dass die EU-Kommission das Bonus-system von Ecclestone un-

verbindet und eine gerechtere Verteilung der Einnahmen fordert, oder weil er den Rechteinhabern misstraut. Über diese Forderung von Renault hat sich in den letzten Wochen ein Tauziehen entwickelt. An einem Tag sah es so aus, als würden sie weitermachen, am nächsten war ein Ausstieg fast schon beschlossene Sache.

In Abu Dhabi fanden vier Meetings zwischen Ecclestone, CVC-Chef Donald Mackenzie und Renault-Marketingvor-

stand Jérôme Stoll statt. Am Ende dieser zähen Verhandlungen kam ein Kompromiss heraus, mit dem Renault zufrieden sein kann. Es gibt Sonderzahlungen an den Turbo-Pionier der Formel 1, jedoch nicht ganz in der Höhe, die von Renault gefordert worden war. Aus Renault-Kreisen hört man jedoch, dass man mit dem letzten Angebot leben kann.

Jetzt muss nur noch Ghosn überzeugt werden. Die Chancen sollen gut stehen, dass er

spätestens Mitte der kommenden Woche sein Jawort gibt. Das würde zur Übernahme von Lotus und zur Rückkehr eines Renault-Werksteams führen. Mit der vereinbarten Summe kann Renault den Kaufpreis bestreiten und seinen Anteil am Jahresbudget so niedrig wie möglich schrauben.

Der Annäherungsprozess ist auch für Red Bull eine gute Nachricht. Das Team von Dosemiliardär Didi Mateschitz hatte in Abu Dhabi fleißig Pressemitteilungen verschickt, in denen die weitere Zusammenarbeit mit diversen Partnern bestätigt wurden. Teamchef Christian Horner sagte: «Wir werden in Kürze bekannt geben, mit welchem Motor wir 2016 fahren.»

Klar ist: Für Red Bull wird 2016 zum Übergangsjahr. Einen Plan B hatte man nicht in der Hinterhand. Gerüchte, Honda stünde für Red Bull parat, hätten zwar Sinn gemacht und möglicherweise auch McLaren aus dem Tief geholt, haben sich aber nicht erhärtet. Auch wenn Ron Dennis sein Vetorecht auf eine Exklusivausstattung gelockert hat. Dies aber erst ab 2017. Und auch dann nur für Teams wie Sauber, das bereits mit den Japanern verhandelt.

Fazit: Red Bull wird (aus Mangel an Alternativen) in den nächsten Tagen ein Überbrückungsjahr mit Renault-Triebwerken verkünden. Toro Rosso geht zu Ferrari zurück (Spezifikation 2015). Und aus Lotus wird endlich Renault. Falls es sich Herr Ghosn nicht nochmals anders überlegt... ♦

**Formel E**

# Berlin sucht nach Alternativ-Strecke

**2016 wird es keine Neuauf-lage des Rennens am Tempelhof geben. Die Organisatoren suchen nun nach einem geeigneten Ersatzort.**

Am 21. Mai 2016 hätte die Formel E nach Berlin zum Tempelhof zurückkehren sollen. Doch das geplante zweite Gastspiel wird nicht stattfinden. Sämtliche 33 für das kommende Jahr geplanten Veranstaltungen am ehemaligen Flughafen sind abgesagt, weil die Regierung das Gelände zur Unterbringung von Flüchtlingen nutzt. Soll das Rennen in Deutschlands Hauptstadt im Kalender bleiben, muss

eine Ersatzstrecke her. Und zwar schnell. Denn ein neuer Austragungsort bedeutet automatisch auch neue Genehmigungen. Und um diese zu kriegen, verstreichen in der Regel ein paar Wochen.

Falls Berlin keinen geeigneten Standort aus dem Hut zaubern kann, könnte das die Chance für Lugano sein. Die Tessiner hatten bis gestern Montag (nach Redaktionsschluss) Zeit, die Finanzierung für ein Rennen an der dortigen Riviera sicherzustellen. Wie viel Geld für eine Durchführung benötigt wird, ist Gegenstand von Spekulationen. Unter zwei Millionen wird ein

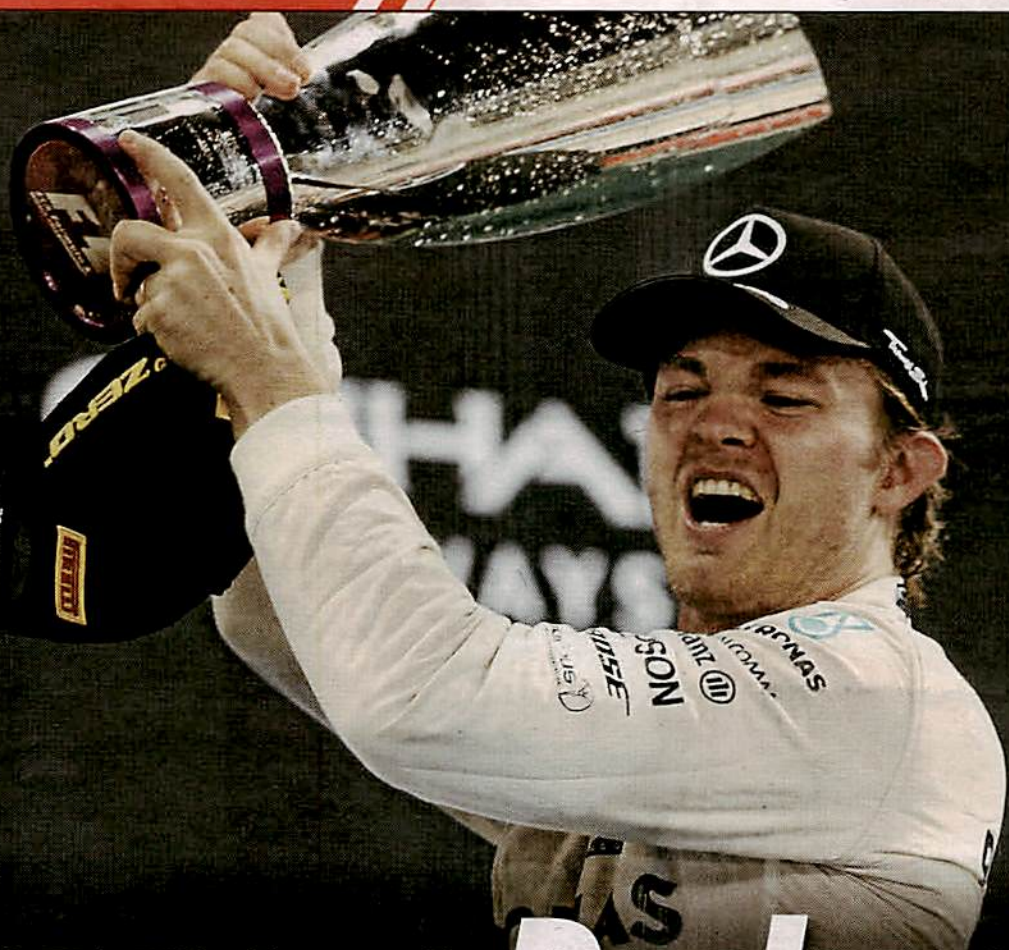
solches Event aber nicht zu stemmen sein. Fakt ist: Vertreter der FIA haben die mögliche Streckenvariante in Lugano bereits besichtigt. Angeblich hat ihnen gefallen, was sie dort gesehen haben.

**Kein Witz: Rennen ohne Fahrer**

Apropos: Ab 2016/2017 wird die Formel E mit Rahmenrennen aufgepeppt. Eines davon nennt sich Roborace. Bei dem sollen 20 Autos gegeneinander antreten. Der Clou (oder der Witz) an der Sache ist: Die Autos sind führerlos und werden ferngesteuert. Eine reine Ingenieursmeisterschaft also. ♦ CE



Einmalige Sache? Das Rennen am Tempelhof ist für 2016 abgesagt



Mercedes

# Der neue Rosberg

Urschrei eines Siegertypen, der am liebsten gar nicht in die Ferien will: Nico Rosberg war in Abu Dhabi für seinen Teamkollegen Lewis Hamilton erneut außer Reichweite

Von CHRISTIAN  
EICHENBERGER

**Was für ein Finish von Nico Rosberg! Nach Mexiko und Brasilien war der Deutsche auch in Abu Dhabi nicht zu schlagen und bezwang Teamkollege Lewis Hamilton zum dritten Mal in Serie. Für Mercedes war es der 12. Doppelsieg in 19 Rennen. Mit 703 Punkten stellte man einen neuen Rekord auf. Geht es noch besser? Für Mercedes und Rosberg?**

Die Frage sei erlaubt: Was wäre, wenn Nico Rosberg über die ganze Saison eine solche Leistung gezeigt hätte? Nach Mexiko und Brasilien hatte Lewis Hamilton auch in Abu Dhabi gegen seinen Teamkollegen nichts zu bestellen. Drei Siege in Serie – das hat Rosberg in seiner bisherigen Formel-1-Karriere noch nie geschafft. Und es waren nicht nur drei zufällige Siege: Nein, sie waren gegen einen dreimaligen Weltmeister herausgefahren, der zuvor unantastbar schien. Rosberg hat die Antwort gegeben, von der er noch in Austin geträumt hat: Auf der Strecke hat er seinen Inteam-Feind geschla-

gen. Zu Recht sagte er nach dem Rennen: «Eigentlich müsste ich jetzt gar nicht in die Ferien.»

## Hamilton nur Statist

Was Rosberg in Abu Dhabi ablieferte, war weltmeisterlich. So überlegen, dass Sportchef Toto Wolff in der Presserunde nach dem Rennen sogar gefragt wurde: «Ist bei euch der falsche Fahrer Weltmeister geworden?» «Natürlich nicht.» Hamilton hat nach Punkten klar gewonnen – 381:322. Daran gibt es nichts zu rütteln. Aber Rosberg hat Charakter bewiesen. In Austin hatte er nach dem verlorenen Startduell den Spieß schon umgedreht. Ein kleiner Fehler (oder etwas Seitenwind) haben ihn dann aber um die Früchte einer genialen Aufholjagd gebracht. Doch seither ist Rosberg wie verwandelt. Er gewinnt mit Leichtigkeit. Hamilton war die letzten drei Rennen nur Statist.

Natürlich drängt sich die Frage auf: Woher kommt das? Hat Hamilton die Zügel schleifen lassen, seit er seinen dritten Titel im Trockenen hat? Ist der Partyhengst etwa nicht mehr ganz so fokussiert? Mitnichten. Das bestätigt auch Wolff. Hamilton ist eine vom Ehrgeiz getriebene Persönlichkeit. Er

macht keine halben Sachen. Doch irgendwie findet er gegen Rosberg kein Rezept mehr – weder im Quali noch im Rennen.

Auch Toto Wolff rätselt. Er glaubt nicht an eine persönliche Veränderung. «Lewis ist immer noch derselbe Typ, mit demselben Talent, und er betreibt seinen Sport immer noch mit demselben Aufwand.» Doch woran liegt es dann? Hat Rosberg etwas gefunden, das ihn schneller macht? Möglich. Seit Singapur scheint Hamilton mit dem Auto nicht mehr eins zu sein. Doch was wurde verändert? «Wir haben da nicht nur an der Vorderachse was Neues eingeführt», sagt Wolff. «Aber es könnte einer der Faktoren sein.»

Fakt ist: Rosberg fährt seither ganz anders. Er ist Lewis ebenbürtig. Und wie man in den letzten Rennen gesehen hat – sogar einen Schritt voraus. Hätte er in Austin nicht diesen dummen Fehler gemacht, hätte er nicht nur die letzten drei, sondern gleich die letzten vier Rennen souverän für sich entschieden.

Die große Frage: Kann Rosberg dieses Momentum mitnehmen? Oder wird er beim ersten Saisonrennen in Australien wieder von seinem Teamkollegen entzaubert? Rosberg

weiß: Wenn er diese Form hält, dann ist Hamilton zu packen. Und anders als Rosberg scheint Hamilton bei Niederlagen mehr ins Grübeln zu kommen. Soll heißen: Hamilton hat zwar den WM-Titel im Sack und er wird seine Winterferien in Aspen bestimmen in vollen Zügen genießen. Doch die Niederlagenserie hinterlässt womöglich doch Spuren. Denn so klar wie Hamilton Rosberg bis zum Russland-GP dominierte, so deutlich waren die Siege von Rosberg in seiner selbst ausgeschriebenen Mini-Weltmeisterschaft.

Für Wolff steht fest: Auch Nico wird sich über den Winter Gedanken machen. «Vor allem, wie er seine Form konservieren kann.» Letztendlich weiß nur er, was er in den letzten Rennen anders gemacht hat. Wenn überhaupt. Denn weit weg war er nie. RTL-Kommentator Christian Danner sagt: «Vom Speed her sind die beiden aus demselben Holz geschnitzt.»

## Mercedes verlangt Klarheit

Auch für Mercedes gilt es, die Form zu konservieren. Mit einem neuen Punkterekord und einer neuen Bestmarke in Sachen Doppelsiege klingt das zwar befremdlich. Und manch

ein Fan würde sagen: Wovor haben die Angst? Gewinnen die WM haushoch und fürchten sich vor möglichen Niederlagen, die weit, weit weg sind? Doch bei Mercedes weiß man auch: Jede Serie nimmt ein Ende. Das beste Beispiel in der Formel 1 ist Red Bull. Wer hätte gedacht, dass der Serienweltmeister so abstürzen könnte?

In diesem Kontext ist auch der Vorstoß von Mercedes in Abu Dhabi gegen Ferrari zu sehen. Die Silbernen reichten bei den Sportkommissaren den Antrag einer Klarstellung über die Aerodynamik-Entwicklung bei Ferrari ein. Es ging um folgenden Verdacht: Ferrari hat sich mithilfe seines künftigen Partner-Teams HaasF1 Windkanalzeit erschwandelt. Rund 50 Ferrari-Ingenieure sollen demnach zwischen HaasF1 und Ferrari hin- und hergependelt sein.

Die Antwort der FIA kam prompt. Ferrari und Haas haben nichts zu befürchten. Es gibt keine Untersuchung. Aber die Regeln sollen in dem Bereich in Zukunft klar(er) definiert sein. «Darum ging es uns», meint Wolff. «Jetzt wissen wir, woran wir sind.»

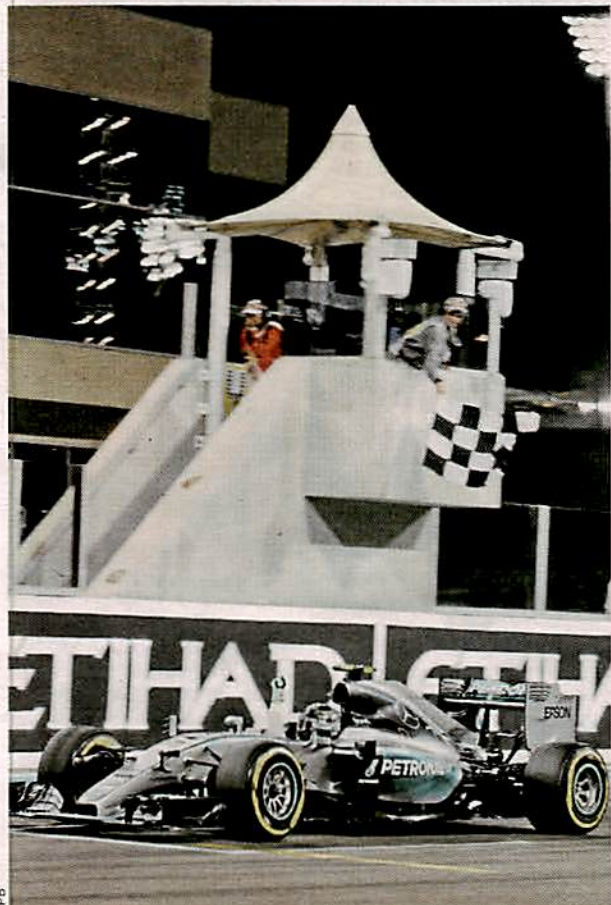
Ein Satz, den man auch auf Hamilton ummünzen könnte. ♦



Rosbergs Superstart: Hamilton hat schon in Turn 1 das Nachsehen



Das Podium mit Hamilton, Kim Stevens, Rosberg und Räikkönen



Drei Siege in Serie: Das ist Nico Rosberg zuvor noch nie gelungen

## Ferrari

## Kimi für einmal vorn

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Aufholjagden sind für Sebastian Vettel in Abu Dhabi nichts Neues. Nach einem taktischen Fehler im Qualifying musste der Ferrari-Pilot von Startplatz 15 aus das Feld aufrollen. Der Lohn für eine blitzsaubere Fahrt: P4.**

Sebastian Vettel und Aufholjagden in Abu Dhabi sind inzwischen legendär. 2012 war er im Red Bull mit leerem Tank stehen geblieben. Und musste das Rennen von ganz hinten in Angriff nehmen. 2014 dasselbe. Wieder von ganz hinten. Diesmal, weil die Rennleitung ihn wegen eines nicht legalen Frontflügels aus der Wertung nahm. Während es im Vorjahr nur zu Platz 8 reichte (2012 wurde er übrigens noch Dritter), arbeitete sich Vettel bei der diesjährigen Ausgabe bis auf P4 vor.

Mehr war nicht möglich. Die Mercedes liefen wie Schweizer Uhrwerke. Und Kimi Räikkönen ließ sich die Chance auf seinen zweiten Podestplatz in dieser Saison auch nicht nehmen. Vettel fehlten im Ziel 24,3 Sekunden auf seinen finnischen Teamkollegen.

Doch wie kam es im Qualifying zu diesem Fehler, der Vettel wegen zwölf Tausendstel zu einem frühen Feierabend zwang? «Wir dachten, dass die Runde auf den Soft-Reifen ausreichen würde», erklärte der Heppenheimer und nahm die Schuld prompt auf seine Kappe. «Es war mein Fehler. Ich hätte einfach ein bisschen mehr Gas geben müssen.»

Letztendlich kam die Ansage, den unplanmäßig gestarteten

Run am Ende der ersten Sitzung abzubrechen, aber von der Boxenmauer. Die Strategen übersehen schlicht und einfach die Gefahr, dass der Deutsche rausfallen kann. Vettel nahm es gelassen. «Es ist jetzt nicht die Zeit, jemanden in die Pfanne zu hauen. Ich starte ja nicht von ganz hinten.»

## Nur ein schlechtes Rennen

Vettel hat in diesem Jahr mehr erreicht, als viele wahrscheinlich erwartet haben. 13 Mal stand er auf dem Podest. Davon dreimal ganz oben – in Malaysia, Ungarn und Singapur. Vor allem der Sieg in Sepang hat Vettel nicht nur sehr viel Sympathien eingebracht. Er war für ihn auch ein Zeichen, dass der Wechsel zu Ferrari absolut richtig war. Rückblickend kam der Sieg damals im Glutofen von Malaysia vielleicht etwas zu früh. Die Erwartungshaltung war danach enorm gestiegen. Erst recht, weil der Sieg nicht durch Zufall herausgefahren war, sondern einen ehrlich verdienten Triumph über Mercedes darstellte.

«Mein Fehler. Ich hätte mehr Gas geben müssen.»

SEBASTIAN VETTEL



Bis auf die Rennen in Belgien und Mexiko war Vettel nie schlechter als Platz 5 klassiert. Das beweist nicht nur Vettels Klasse, sondern eben auch Ferraris Konstanz. In Span-Francorchamps wären ebenfalls

locker Punkte drin gewesen. Doch der Reifenplatzer kurz vor Schluss trübte nicht nur das Ergebnis, sondern auch die Stimmung. Spätestens da war klar: Vettel konnte sich strecken, wie er wollte: Der WM-Zug war abgefahren. Mit einer gehörigen Portion Wut auf Reifenhersteller Pirelli ließ sich Vettel damals zu Worten verleiten, die eigentlich nicht zu ihm passen. Doch diese Auseinandersetzung ist vergessen. Spa war ein Einzelfall. Vettel hatte danach nur noch ein Rennen mit Aussetzern, das war Mexiko. Dort nahm er die Schuld für eine Nullnummer auf sich. Wahrscheinlich war Mexiko eines der schlechtesten, wenn nicht sogar das schlechteste Rennen des viermaligen Weltmeisters.

## 278:150 zugunsten von Vettel

Im direkten Vergleich mit Räikkönen steht Vettel wie der große Sieger da. 278:150 Zähler sind eine klare Ansage. Auch für die Zukunft. Offen gesagt hatte Kimi nicht den Hauch einer Chance. Nur dreimal stand der Finne auf dem Podest. Und wäre Vettel respektive Ferrari in Abu Dhabi nicht dieser Fauxpas im Quali passiert – Räikkönen hätte sich mit einem weiteren vierten Platz grummelnd in die Winterpause verabschiedet. Und wenn man den Rückstand von Kimi auf Rosberg nimmt (19,4 Sekunden), so liegt die Vermutung nahe, dass Vettel den GP von Abu Dhabi von seinem Stamm-Startplatz (SP3) wahrscheinlich spannender hätte gestalten können.

Vettel hat Ferrari in nur einem Jahr seinen Stempel aufgedrückt. Wie vor ihm höchstens noch Michael Schumacher. ♦



Sebastian Vettel vor Kimi Räikkönen: Im Ziel war die Reihenfolge für einmal umgekehrt

## MOMENT MAL!

## Wunsch werde Befehl

Bräuen wir diese Art «Spannung» tatsächlich noch? Denn erst wenn die FIA die Motoren von Mercedes und Ferrari auseinandergenommen hat, werden die Titel und Plätze dieser Saison offiziell bestätigt sein. Ist das wirklich alles, was vom GP-Jahr 2015 übrig bleibt, ein paar Schrauben und Zylinder, die über Wohl und Wehe entscheiden?

Mitnichten. Es sollte nur eine Formsache sein. Aber so viel gestritten wie in dieser Saison auf und

neben der Strecke wurde lange nicht mehr. Am Ende kam dabei – tatsächlich und erstaunlich – etwas Gutes heraus. Sogar für Red Bull findet sich eine Lösung, zumindest als Übergang. Damit verlängert sich für das ehemalige Champions-Team jene Phase, die für Ferrari zu Ende gehen soll. Das Duell Rot gegen Silber, das dank Sebastian Vettel schon ein paar Mal aufblitzte, soll die ganze Formel 1 im kommenden Jahr dauerhaft zum Strahlen bringen.

Hoffnung auf eine bessere Zukunft, das ist jetzt nicht neu zum Ende oder zu Beginn einer Saison, es ist das Prinzip des Renngeschäfts. Und bei allen Unsicherheiten, beim angekündigten Verkauf und der drohenden EU-Klage, beim unwürdigen Gezerre um die richtige Motoren-Formel: In selbsterfüllenden Prophezeiungen und in der Fähigkeit, sich in schnellster Zeit neu zu erfinden, ist die Königsklasse immer noch weltmeisterlich.

Man muss sich ja auch nur mal angucken, was so an Unkenrufen im Frühjahr 2015 ausgerufen wurde: Jugendwahn! (Max Verstappen war so ziemlich das Beste, was der F1 passieren konnte.) Ferrari vor einer langen Durststrecke! (Vettel gewinnt das zweite Rennen.)

Die kleinen Teams sterben aus! (Sogar Manor kommt aus dem Konkurs zurück.) Das ist vielleicht mit das Beste an diesem schwierigen Geschäft: Dass man sich im Renntempo vom Gegenteil aller Befürchtungen befreien kann. Das müsste aktuell auch Red Bull, Rosberg, Sauber, Räikkönen oder Renault und Honda genügend Zuversicht geben. Der eigentliche Sport, vor allem neben der Strecke, ist doch der Zauber der neuen Chance.

Natürlich gibt es immer noch und immer wieder ein paar Fragezeichen, aber wo gibt es die nicht? Was der F1 fehlt, ist – in technischer, politischer, wirtschaftlicher Hinsicht – der gemeinsame Wille zur Veränderung. Jedes Team für sich mag ihn haben, aber die Egos in manchen Führungsetagen sorgen zu häufig für eine Blockade.

Doch dann sind da Mexiko, Silverstone oder Montreal, auch Monza, Singapur und Suzuka – echte Festivals des Motorsports. Gelebte Leidenschaft, wie man sie selbst in den meisten Fußball-Arenen heute vermisst. Das Spricht für die Faszination der Formel 1, und häufig braucht es nur den berühmten Funken, der überspringen muss. Für Hockenheim beispielsweise wird das zur Bewährungsprobe und zur Zukunftsfrage.

Deswegen sind die Diskussionen, wie künftig wieder mehr überholt werden kann, wie die finanzielle Balance zwischen großen und kleinen Teams machbar ist, wie mehr Stabilität in das Ganze kommt, wie Motorsport-Fernsehen attraktiver werden muss, keine unnötige und zu Recht beklagte Nörgelei. Sondern schlicht die guten Vorsätze, die zum Ende eines GP-Jahres gefasst werden sollten. Möge der Wunsch zum Befehl werden.



Elmar Brümmer



Rot gegen Silber: Dauerhaftes Duell oder Wunschdenken?

## McLaren-Honda

## Das Finale zur Tes

Von ELMAR BRÜMMER

**Vor einem Jahr begann in Abu Dhabi eine neue Zeitrechnung für McLaren und Honda. Doch an die glorreichen Tage der einst so erfolgreichen Partnerschaft konnte das Team 2015 nicht anknüpfen. Im Gegenteil: Man ist im Fahrerlager zur Lachnummer geworden.**

Um die Welt eines Ron Dennis zu erschüttern, braucht es schon viel. Ein Katastrophenjahr wie dieses, bei dem man der Konkurrenz zumeist ziemlich hinterherfährt (wenn man fährt) und nach dem die Sponsoren sich abwenden, reicht da offenbar nicht.

Dass der Immer-noch-und-immer-wieder-Boss des nach Ferrari stolzen Formel-1-Rennstalls keine große Lust verspürt, sich zur Entwicklung

von Honda zu äußern, ist verständlich. Also beurteilt er lieber seinen ehemaligen Zögling Lewis Hamilton: «Wäre er noch bei McLaren, dann würde er sich nicht so verhalten, das hätten wir ihm nicht erlaubt. Er sprengt nun einige Ketten, die er loswerden wollte.» Ein Befreiungsschlag, der Hamilton innerhalb von drei Jahren zum zweifachen Champion gemacht hat, vor allem aber zu einer Leitfigur. Das vermutlich ist es, worunter Dennis am meisten leidet.

## Jordan rät zum «Sabbatical»

Von dem vor Jahresfrist gefassten Vorsatz, eine neue Ära einläuten zu wollen, die erfolgreicher noch als die großen Jahre von McLaren-Honda in den Achtzigern/Neunzigern sein sollte, ist man weit(er) entfernt. Das kann, bei allem Zweckoptimismus, auch niemand ernsthaft geglaubt haben. McLaren

war zuletzt nur ein durchschnittliches Team, die Japaner waren zu lange weg, und die Hybrid-Technik ist so ziemlich das Komplizierteste, was es neben dem Concorde-Abkommen in der Formel 1 gibt.

Der letzte WM-Lauf dieser Saison wurde zum ersten Rennen der neuen gewonnen, etwa «die Hälfte» der Teile am MP 4-30 sind laut Alonso bereits für das nächste Jahr konzipiert, um schneller Fortschritte zu machen. Ein Finale als Testfahrt, das sagt schon viel über den aktuellen Stellenwert. Formel-1-Orakel Eddie Jordan feuert sogar die Diskussion an, ob Alonso nicht ein «Sabbatical» nehmen werde, falls die Fortschritte sich wieder nicht als groß genug erweisen sollten. McLaren müsste 2016 dann mit Stoffel Vandoorne fahren, Alonsos Kontrakt läuft bis mindestens Ende 2017.

## AUS DEM FAHRERLAGER

Von CHRISTIAN EICHENBERGER



Verstappen: 83 Prozent kennen ihn

**Max Verstappen** gilt als Aufsteiger des Jahres. Das belegen nicht nur seine Resultate, das hat auch eine Untersuchung zutage gebracht. Anfang dieses Jahres kannten ihn in seiner Heimat 68 Prozent der Befragten. Inzwischen sind es 83 Prozent. Damit, so die Studie, habe er denselben Bekanntheitsgrad erreicht wie **Robbie van Persie**, Hollands berühmtester Fußballspieler.

Ex-Formel-1-Pilot und Pirelli-Botschafter **Jean Alesi** brachte seinen Sohn **Giuliano** nach Abu Dhabi mit. Der 16-Jährige nimmt nach dem Formel-1-Finale an den GP3-Testfahrten teil – für Jenzer und Dams.

Weltmeister **Lewis Hamilton** hatte vor Abu Dhabi einen Abstecher nach Homestead zum NASCAR-Finale gemacht. «Ich wollte das letzte Rennen von **Jeff Gordon** live miterleben», meinte Hamilton, der von der

Show begeistert war. «Es gibt ein paar Dinge, die dort drüben besser gemacht werden als in der Formel 1.»

Die Manor-Chefs **John Booth** und **Graeme Lowdon** haben sich in Abu Dhabi von ihrem Team verabschiedet. Differenzen mit Besitzer **Stephen Fitzpatrick** sollen der Grund für die Trennung gewesen sein. Zum Abschied gab es ein von allen Teammitgliedern unterschriebenes Bild, auf dem auch der verstorbene Ex-Pilot **Jules Bianchi** zu sehen ist. Nachfolger sind noch keine in Sicht. Das Team steht zum Verkauf.

In Abu Dhabi leuchtete flächendeckend die «44» auf. Nicht etwa weil jeder im Emirats glühender Verehrer von **Lewis Hamilton** (Startnummer 44) ist. Nein. Abu Dhabi feierte am Wochenende seinen 44. Nationalfeiertag.

Die Chancen, dass Ex-McLaren-Pilot **Kevin Magnussen** in der Formel 1 nochmals irgendwo unterkommt, sind gering. Deshalb hat der Däne seine Fühler in Richtung DTM ausgestreckt. Am Mittwoch testete er für Mercedes in Jerez.

Die vier Diebe, die im Dezember des vergangenen Jahres 60 Trophäen in der Red-Bull-Fab-

rik in Milton Keynes gestohlen haben, wurden zu zwei bis sieben Jahren Haft verurteilt. Ein Drittel der Beute wurde kurz nach dem Raub in einem nahe gelegenen See entdeckt.

**Sebastian Vettel** sang im ersten freien Training über Funk «Happy Birthday» auf Italienisch. Der Gruß galt seinem Renningenieur **Riccardo Adami**. Der feierte in Abu Dhabi seinen 42. Geburtstag.



Sänger Vettel und Adami

Teamchef **Maurizio Arrivabene** geriet in Abu Dhabi in die Schlagzeilen, weil er einem Kameramann gesagt haben soll: «Mach das noch mal, und ich reiße dir den Kopf ab!» Was genau vorgefallen ist? Ein Ferrari-Sprecher sagt: «Der Kameramann habe einen Mechaniker geschubst.» Die TV-Leute schwören: Er habe nur gefilmt. Die FIA leitete eine Untersuchung ein.

# ahrt umfunktioniert

So bleibt als ganz große Szene dieser kriselnden Traumehe jenes Bild von Fernando Alonso aus São Paulo im Gedächtnis. Der Spanier, der noch bei Ferrari vom Ehrgeiz zerfressen war, nahm sein Experimentierfahrer-Dasein mit Humor, als das zickende Honda-Aggregat sein Qualifying beendete, bevor es richtig begonnen hatte. Als er in Interlagos früh in der Qualifikation ausfiel, ließ er sich einen Liegestuhl von einem Streckenposten und sonnte sich. Das Bild machte dann in den sozialen Medien Karriere, Alonso wurde auf ein Deck der Titanic, auf den Mond, beim Zahnarzt und zum Abendmahl retuschiert, der populäre Hashtag lautet: #PlacesAlonsoWould Rather Be.

Anschließend stürmten Fernando Alonso und Teamkollege Jenson Button (siehe auch Interview auf Seite 10) auf den

Siegerpodest, als wollten sie ihren Frust mit aller Welt teilen. Britischer Humor, der aber nicht überall in den Führungsetagen gut ankam.

## Wettzettel im Media-Center

Alonso hat Hunderte von Startplätzen für Motorwechsel in der Startaufstellung verloren, aber angeblich 30 Millionen Euro verdient. Dafür kann man schon mal behaupten, zufrieden zu sein: «Ich bin glücklich im Team, das mich unterstützt, und ich bekomme ein gutes Gehalt, daher bin ich glücklicher als in den vergangenen Jahren.»

Vermutlich werden sie in Maranello am meisten darüber lachen. Aber mehr als diese eine Übergangssaison kann McLaren-Honda es sich nicht leisten, die Lachnummer der Formel 1 zu sein. Im Media-Center gehen Wettzettel um, auf denen man die niedrigstmögliche Punktzahl des Rennstalls aus Woking tippen kann.

Also besinnt sich auch Alonso, der sich im Vorjahr mit seinem Vertragspoker in eine ähnlich unglückliche Situation gebracht hatte wie jetzt Red Bull. «Es ist eine ziemlich harte Phase, aber wir müssen aus den Problemen und den Fehlern lernen», sagt er politisch korrekter als seine sarkastischen Kommentare über Boxenfunk.

Mit 252 Grands Prix liegt er jetzt auf dem fünften Platz der ewigen Formel-1-Rangliste, und aus der Erfahrung muss er die Kraft für vermutlich ein weiteres schwieriges Jahr ziehen: «Momentan sehe ich ein Fragezeichen hinter der nächsten Saison, obwohl die Erwartungen innerhalb des Teams hoch sind. Wir wollen dahin zurück, wo wir hingehören.»

Das Wort «Titelkampf» nimmt er dabei in Abu Dhabi

lieber nicht in den Mund, schon sein Anspruch, «um Top-Positionen zu kämpfen», wird kein Spaziergang. «Alles, was wir in den letzten Monaten getan haben, erscheint mir sehr logisch, sehr positiv – und ich bin zumindest sicher, dass es aufgrund dieser Fortschritte eine ganz andere Saison werden wird als in diesem Jahr.»

Das muss auch der böse in der Kritik stehende Honda-Projektchef Yasuhisa Arai hoffen – im eigenen Interesse. Vermutlich werden im fernen Tokio noch zusätzliche Ressourcen freigegeben, denn mit der aktuellen Schmach kann der Konzern kaum leben.

## Ja und Nein auf Japanisch

Im Rückblick wird für Fernando Alonso sogar die Verzweiflung über die Unzuverlässigkeit zu einem Pluspunkt. Dieser Kampf, behauptet der Asturier, sei notwendig gewesen. Er will einfach nicht von seiner sturen Ideallinie abweichen: «Ich brauchte neue Motivation, und ich glaube immer noch daran, dass dieser Schritt der einzige für mich war, wie ich doch noch einmal Weltmeister werden kann.»

Er habe viel gelernt, vor allem auch von der neuen Zusammenarbeit mit Honda – japanische Disziplin und japanische Kultur. Aber genau das, so ist an den Mienen, Gesten und an dem Getuschel der McLaren-Briten immer wieder abzulesen, ist die schwierigste Schnittstelle: Die Techniker von der britischen Insel sprechen – nicht nur im Wortsinn – eine andere Sprache als jene von dem fernöstlichen Eiland.

Offenbar ist der Clash der Kulturen erkannt, es hat Nachhilfe in Sachen Nippon für die Teammitglieder gegeben – mit Ausnahme natürlich für Jenson Button, der mit dem japanischen Model Jessica Michibata verheiratet ist und von 2006 bis 2008 für das Honda-Werksteam fuhr. Daher kennt er vor allem die unterschiedliche Interpretation der Wörter «Ja» und «Nein» – bei den höflichen Asiaten bedeutet ein Ja eher, dass man «verstehe» und das Nein-Wort gibt es eigentlich gar nicht im Japanischen.

Da relativiert sich also viel. «Diese Antworten bedeuten nicht zwangsläufig, dass man etwas tun werde», erklärt Button. Aber das Einzige, das wirklich zählt, ist die Antwort, die McLaren-Honda künftig auf der Strecke geben kann. Und die muss 2016 folgen. ♦

## NACHRICHTEN

### Breiter, größer und viel mehr Abtrieb

**Aerodynamik** Die Strategiegruppe hat sich am Dienstag vor Abu Dhabi auf einen neuen Look der Formel 1 geeinigt. Die Autos sollen ab 2017 nicht nur schneller werden, sie sollen auch aggressiver aussehen. Ein Großteil der Vorschläge, die in den finalen Designvorschlag eingeflossen sind, stammen von Red Bull. Die wichtigsten Änderungen sind ein größerer Diffusor, ein ausladender Frontflügel und breitere Reifen. Der in die Studie eingebundene Williams-Technikchef Pat Symonds bezeichnet das Aussehen der neuen Generation als «retro». Der Vorschlag wird bei der nächsten Weltratssitzung diskutiert.

### FIA prüft Motoren von Vettel/Hamilton

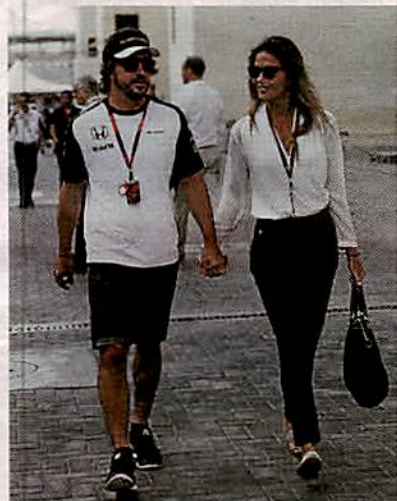
**Motoren** Offiziell ist Lewis Hamilton seit dem 25. Oktober Weltmeister. Doch der Weltverband hat vor der Bestätigung des dritten WM-Titels des Engländers noch eine Hürde eingebaut. Die FIA-Techniker wollen in der ersten Dezemberwoche zwei Motoren öffnen, um nachzuprüfen, ob sie auch regelkonform sind. Es handelt sich dabei um je ein Triebwerk von Lewis Hamilton und Sebastian Vettel. Aufgrund der Komplexität der Technik dauert es drei Tage, bis ein Motor zerlegt und auf Herz und Nieren überprüft ist. Sollte einer der Motoren nicht den Regeln entsprechen, würde der jeweilige Fahrer für die gesamte Saison disqualifiziert. Mercedes-Sportchef Toto Wolff ist entspannt: «Das ist eine normale Prozedur. Die FIA nimmt jedes Jahr Motoren auseinander.»

### Mercedes ab sofort mit zwei Junioren

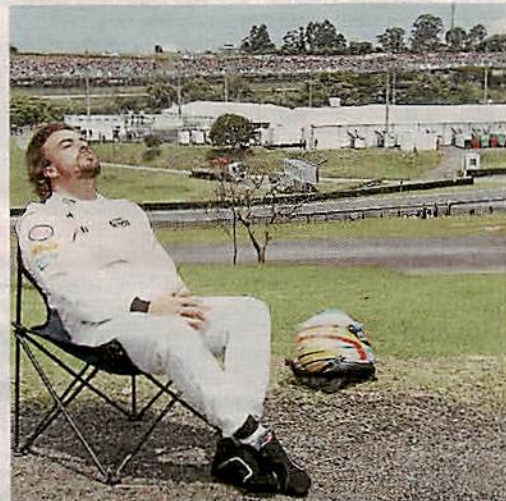
**Mercedes** Das Weltmeister-team hat GP3-Champion Esteban Ocon offiziell bestätigt. Sportchef Toto Wolff sagte in Abu Dhabi: «Ja, wir haben die Option auf ihn gezogen.» Der Franzose gehört damit ab sofort zum F1-Team, was nur heißen kann, dass Mercedes den bisherigen Testfahrer und DTM-Meister Pascal Wehrlein bei Motorenkunde Manor untergebracht hat. «Nein», wehrt sich Wolff. Das eine habe mit dem anderen nichts zu tun. Beste Chancen auf einen Verbleib bei Manor hat zurzeit Alex Rossi. ♦ CE/MS



Sinnbildlich: Für McLaren (wie hier Button in Abu Dhabi) ging der Weg in dieser Saison nach unten



Wenigstens das stimmt: Alonso und seine Lara



Legendär: Alonso als Sonnenanbeter in Brasilien

Team für Team - GP Abu Dhabi

# 12. Doppelsieg für



Auch beim Saisonfinale einen Doppelsieg bejubelt: Mercedes



Holte alle vier mageren Punkte für Williams: Felipe Massa



Nach dem Crash mit Maldonado: Alonso neben der Strecke



Am Anfang vor den Williams, am Ende aber keine Punkte: Sainz



Musste aus der Box nachstarten: Rückkehrer Merhi

## MERCEDES 6 ROSBERG P1, 44 HAMILTON P2

Die Silberpfeile schließen die Saison sogar noch dominanter ab als die letzte. Insgesamt fahren Weltmeister Lewis Hamilton und Nico Rosberg 16 Siege ein, 12 davon als Doppelerfolg. 2014 waren es elf gewesen. Gemeinsam sammeln die beiden Piloten 703 WM-Punkte. Damit übertrifft sich Mercedes auch in dieser Statistik. Im vergangenen Jahr waren es 701 – trotz doppelter Zähler im letzten Rennen. Der finale Lauf in Abu Dhabi zeigt einmal mehr die Dominanz der silbernen Renner. In jeder Session belegen Hamilton und Rosberg die beiden vordersten Ränge. Der dreimalige Weltmeister hat nur in F1 die Oberhand. Danach übernimmt sein Teamkollege wie zuletzt das Kommando. Im Qualifying rast Rosberg mit einer Zauberrunde zum sechsten Mal in Serie auf Pole. Hamilton sucht die Schuld beim Setup. Auch am Sonntag hat er keine Chance. Obwohl ihm Mercedes bei der Strategie mehr Freiheiten lässt als noch in Brasilien. Rosberg gewinnt sein 14. F1-Rennen und zieht mit Graham Hill gleich, dessen 40. Todestag auf den Rennsonntag fällt. **WM-Punkte/WM-Platz: 703/1.**

## WILLIAMS 19 MASSA P8, 77 VALTTERI BOTTAS P13

Das Saisonfinale läuft nicht nach dem Geschmack von Williams. Der Traditionsrennstall heimst durch Felipe Massas achten Rang nur vier Punkte ein. Schon am Trainingsfreitag, an dem man etwas Entwicklungsarbeit für 2016 betreibt, deutet sich an, dass Williams nur das fünftschnellste Auto hat. «Wir müssen noch etwas Zeit mit leichtem und vollbetanktem Auto finden», erklärt Chefingenieur Rob Smedley. Der große Sprung bleibt allerdings aus. Valtteri Bottas und Felipe Massa drehen in der Qualifikation die sechst- und achtschnellste Zeit. «Die Balance ist gut, aber wir vermischen einfach wie schon das gesamte Wochenende etwas Speed», erklärt der Finne. Dessen Kampf um Punkte ist nach dem ersten Boxenstopp aussichtslos. Seine Crew lässt ihn zu früh los, weshalb sich Bottas am McLaren von Button den Flügel kaputtfährt. Es folgt ein prompter Austausch plus eine Fünfskundenstrafe. Das Ergebnis in Abu Dhabi ist das schlechteste für Williams nach Monaco, Ungarn und Austin. Dort blieb man jeweils punktelos. **WM-Punkte/WM-Platz: 257/3.**

## MCLAREN 14 ALONSO P17, 22 BUTTON P12

Der britische Rennstall verpasst in Abu Dhabi zum 14. Mal in dieser Saison die Punkteränge und verharrt auf dem neunten Platz der Konstrukteurs-WM – so schlecht wie zuletzt 1980. Schlagzeilen schreibt man im Emirat nur abseits der Piste. Ron Dennis deutet an, dass Starpilot Fernando Alonso für 2016 eine Auszeit nehmen könnte, sollte sich das Auto nicht signifikant verbessern. Der Spanier will davon aber nichts wissen und erklärt, er werde kommende Saison in der Startaufstellung stehen. Am Freitagnachmittag lässt er mit Platz neun kurz aufhorchen. Im Qualifying ist trotzdem vorzeitig Feierabend, weil im entscheidenden Versuch die Luft raus ist – aus dem linken Hinterreifen. Beim Start räumt Alonso nach einem Kontakt mit Felipe Nasr das Auto von Pastor Maldonado ab. Die Stewards brummen ihm eine Durchfahrtsstrafe auf. Zur Rennmitte denkt Alonso sogar darüber nach, vorzeitig aufzugeben, fährt aber doch durch. Und wird mit zwei Runden Rückstand 17. Teamkollege Button kämpft mit unterlegenem Material und belegt P12. **WM-Punkte/WM-Platz: 27/9.**

## TORO ROSSO 33 VERSTAPPEN P16, 55 SAINZ JR. P11

Carlos Sainz kämpft am Freitag wie so oft in dieser Saison mit den technischen Gebrechen seines STR10. In FP2 fällt der Öldruck nach rund 45 Minuten in den Keller, der Motor schaltet sich ab, und Sainz muss am Streckenrand zusehen, wie seine Kollegen Kilometer schrubben. Im weiteren Verlauf des Wochenendes streift der Youngster das Pech ab: Er entscheidet das Quali-Duell gegen Max Verstappen um 0,039 Sekunden für sich. Gleichzeitig behält er über die Saison gesehen mit 10:9 die Oberhand. Im Rennen bringt ihn ein guter Start von P11 auf P7, doch beim ersten Stopp klemmt es hinten. Der 6,2-Sekunden-Stopp wirft Sainz zurück, der schließlich um 1,2 Sekunden die Punkte verpasst. Verstappen hat ein aufregenderes Rennen. In Runde 19 bremst er sich die Reifen platt. Die Folge: ein Extra-Gummiwechsel. Sein Können unterstreicht der Niederländer, indem er einige Gegner in der Haarnadel überrumpelt (Kurve 7). In einem Zweikampf mit Button brockt er sich eine 20-Sekunden-Strafe ein, die den 12. Platz in einen 16. umwandelt. **WM-Punkte/WM-Platz: 67/7.**

## MANOR (MARUSSIA) 28 STEVENS P18, 98 MERHI P19

Nach drei Rennen auf der Ersatzbank greift Roberto Merhi wieder ins Lenkrad des Manor. Der Spanier wird wie sein Teamkollege mit einem frischen Getriebe ausgestattet. Beide kommen straffrei davon, weil ihre Autos mit der alten Schalteinheit die obligatorischen sechs Rennen am Stück absolviert haben. Eine Strafe von fünf Plätzen fürs Qualifying handelt sich Stevens dagegen ein, nachdem seine Crew vor FP3 die fünfte elektronische Kontrolleinheit verbaut. Die Kommissare verdonnern Merhi dagegen zu einer Buße von 300 Euro, weil er in der Boxengasse um 2,6 km/h zu schnell ist. Erlaubt sind 80. Nach der Quali verändern seine Mechaniker das Setup an den Aufhängungen. Ein Verstoß, weshalb der Spanier aus der Box starten muss. Er wäre aber ohnehin hinter seinem Stallgefährten auf dem letzten Rang losgefahren. Das Resultat spiegelt die Saison wider: Mit einem Kraftakt brachte Manor seine Autos in den Grid, doch konkurrenzfähig war man nicht. Vielleicht findet man mit Mercedes-Power 2016 den Anschluss. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/10.**

# die Silberpfeile

## RED BULL 3 RICCIARDO P6, 26 Kvyat P10

Red Bull hält sich das gesamte Wochenende über sicher in den Top 10. Mit einer Ausnahme: In FP3 befällt den RB11 von Daniil Kvyat ein Elektronikproblem. Er kommt auf keine gezeigte Runde. Der junge Russe hadert schon am Freitag mit der Balance des Autos. Durch das missglückte dritte Training geht er «ein bisschen blind» ins Qualifying. Obwohl sich Kvyat im Zeittraining nicht wohlfühlt, springt der neunte Platz heraus. Besser läuft es für Daniel Ricciardo, der sich auf Position fünf qualifiziert. Besonders im kurvenreichen letzten Sektor wird die Stärke von Red Bull deutlich. Nur Rosberg ist dort schneller als Ricciardo. Im Rennen bringt der Australier P6 ins Ziel – knapp hinter Perez. Daniil Kvyat ist in ein paar ansehnliche Zweikämpfe involviert (Startphase gegen Verstappen, später gegen Massa und Hülkenberg), muss sich aber mit nur einem Pünktchen begnügen. Wie es aussieht, wird Red Bull auch 2016 mit Renault-Motoren fahren. Die fast geschiedene und wiederaufgenommene Ehe kostet das Team 30 Millionen Euro. **WM-Punkte/WM-Platz: 187/4.**



SUTTON-IMAGES.COM

Schelterte im Rennen knapp an den Top 5: Daniel Ricciardo

## FERRARI 5 VETTEL P4, 7 RÄIKKÖNEN P3

Die Italiener investieren ihre letzten vier Token für die Motorenentwicklung. Ein neues Aggregat bekommen aber weder Sebastian Vettel noch Kimi Räikkönen in den SF15-T gepflanzt. Das hätte zehn Startplätze gekostet. Einen neuen Motor muss Ferrari trotz des Token-Einsatzes nicht verbauen. Es reicht, der FIA eine Liste mit den geplanten Modifikationen vorzulegen. Für einen Angriff auf Mercedes reicht es in Abu Dhabi nicht. Vettel wird bereits im Qualifying aller Chancen beraubt: Er scheitert im ersten Teil, weil er einen Versuch auf den Supersofts abbricht, nachdem ihm sein Team sagt, seine bereits gesetzte Runde würde für den Aufstieg ausreichen. Mit einer alternativen Strategie – Vettel startet anders als die Top 10 auf Softs –, einer guten Startphase und ein paar Überholmanövern schiebt sich der Deutsche von P15 bis auf P4 nach vorn. Kimi Räikkönen beendet das Jahr auf dem Podest. Damit entscheidet der Finne das Duell um WM-Platz vier gegen seinen Landsmann Bottas mit 150 zu 136 Punkten. **WM-Punkte/WM-Platz: 428/2.**



XPB

Nach dem Qualifying nicht gut gelaunt: Sebastian Vettel

## FORCE INDIA 11 PÉREZ P5, 27 HÜLKENBERG P7

In Brasilien hatte Sergio Pérez seine Probleme. Zwei Wochen später klappt es dagegen ausgezeichnet beim Mexikaner, dessen Force India ein neues Getriebe trägt. Der 25-Jährige hat Nico Hülkenberg im Griff, der wie er stets unter den besten zehn Piloten zu finden ist. In der Quali riecht Pérez sogar an P3. Ihm fehlt nur etwas mehr als eine Zehntel auf Räikkönen. Vom vierten Platz aus fährt der Force-India-Pilot ein fehlerfreies Zweistopp-Rennen. Wenige Umläufe vor Schluss muss er sich dem heranstürmenden Sebastian Vettel beugen, bringt jedoch den fünften Rang nach Hause, knapp vor Daniel Ricciardo. Für Hülkenberg, der in den ersten zwei Stints mit einem untersteuernden Rennwagen kämpft, reicht es zum siebten Platz. Dadurch holt Force India in Abu Dhabi 16 Zähler – so viele wie nie zuvor in einem Rennen in dieser Saison. «Dieses Resultat ist der ideale Weg, die stärkste Saison in unserer Teamgeschichte abzuschließen», freut sich Sportdirektor Otmar Szafnauer. Übrigens war Abu Dhabi der 150. GP für Force India. **WM-Punkte/WM-Platz: 136/5.**



XPB

Mit P7 bestes Teamergebnis der Saison besiegelt: Hülkenberg

## LOTUS 8 GROSJEAN P9, 13 MALDONADO AUSFALL (P20)

Bei Lotus dreht sich alles um die Frage, ob und wann Renault das Team übernimmt. Bis zum 7. Dezember müssen Tatsachen geschaffen werden, sonst steht in Enstone der Insolvenzverwalter vor der Fabrik. Doch wie es aussieht, sollte Renault in der Woche nach Abu Dhabi seine Kaufabsichtserklärung in eine Übernahme ummünzen. Das Wochenende startet Lotus auf dem falschen Fuß. Weil die Fracht und die Chassis verspätet an der Strecke ankommen, muss die technische Abnahme auf Freitagfrüh geschoben werden. Trotz der klammen Kassen beherbergt die Ware eine neue Nase. Pastor Maldonado bekommt für das Wochenende ein neues Getriebe, kommt im Rennen aber nur bis zur ersten Kurve. Der Sieger des GP Spanien 2012 wird von Alonso torpediert. Im Gegensatz zu Maldonado kostet Grosjean ein unplanmäßiger Getriebewechsel fünf Startplätze. Mit derselben Reifenstrategie wie Vettel (Soft-Soft-Supersoft) und einer beherzten Fahrt beendet er sein letztes Rennen für Lotus auf der neunten Position. **WM-Punkte/WM-Platz: 78/6.**



Abschieds-Teamfoto: Romain Grosjean und viele Doppelgänger

## SAUBER 9 ERICSSON P14, 12 NASR P15

Schon vor dem Start ins Wochenende ist klar: Aus eigener Kraft wird Sauber nicht in die Punkte kommen, dafür ist das Auto nicht stark genug. Die Piloten hoffen auf Besserung im kommenden Jahr. Sie verkünden, dass Sauber einen aggressiveren Ansatz beim Fahrzeugkonzept wählen will. In Abu Dhabi dümpeln sowohl Felipe Nasr als auch Marcus Ericsson in den Trainings, dem Qualifying und dem Rennen im Hinterfeld herum. Einen kleinen teaminternen Zweikampf gibt es im letzten Rennfünftel. Ericsson verweist seinen brasilianischen Kollegen, der insgesamt dreimal und damit einmal mehr als der Schwede zum Reifenwechsel steuert, schlussendlich um 3,9 Sekunden auf den 15. Platz. Beide haben im Ziel mehr als eine Runde Rückstand. Weil McLaren-Honda den Abstand von neun Zählern nicht aufholen kann, beendet das Schweizer Team die Saison auf dem achten WM-Platz. Immerhin zwei Positionen und 36 Punkte besser als noch im völlig verkorksten Vorjahr. **WM-Punkte/WM-Platz: 36/8.**



XPB

Knapp vor dem Sauber-Teamkollegen im Ziel: Marcus Ericsson

Schweres Jahr hinter sich: McLaren-Pilot Jenson Button



Jenson Button

«Hinten fährt man immer am Limit»

### Zur Person Jenson Button

Geburtstag 19. Januar 1980  
Geburtsort Frome/Somerset (GB)  
Herkunftsland Großbritannien

#### FORMEL-1-KARRIERE

2000 BMW-Williams (8.)  
2001 Benetton-Renault (17.)  
2002 Renault (7.)  
2003 BAR-Honda (9.)  
2004 BAR-Honda (3., 1 Pole-Position)  
2005 BAR-Honda (9., 1 Pole-Position)  
2006 Honda (6., 1 Sieg, 1 Pole-Position)  
2007 Honda (15.)  
2008 Honda (18.)  
2009 Brawn GP (Weltmeister, 6 Siege, 4 Pole-Positionen)  
2010 McLaren-Mercedes (5., 2 Siege)  
2011 McLaren-Mercedes (2., 3 Siege)  
2012 McLaren-Mercedes (5., 3 Siege, 1 Pole-Position)  
2013 McLaren-Mercedes (9.)  
2014 McLaren-Mercedes (8.)  
2015 McLaren-Honda (16.)

#### Hobbys

Triathlon, Radfahren, Surfen, Squash

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Es ist nicht das erste Honda-Jahr, das für Jenson Button gründlich in die Hosen ging. Schon 2008 fuhr der Brite chancenlos hinterher. Bei McLaren hatte er sich mehr Hoffnungen gemacht. Trotzdem sagt der Weltmeister von 2009: «Das Jahr war eigentlich gar nicht so schlecht!»**

**Du sagst, diese Saison sei gar nicht so schlecht gewesen.**

**JENSON BUTTON:** Ja, sie war eigentlich ganz gut. Natürlich waren wir limitiert. Das hat sich bei der Performance gezeigt. Und an drei Qualifyings konnte ich wegen technischer Probleme gar nicht teilnehmen. In Bahrain wäre ich besser gleich daheimgeblieben. Ich



«Es gab Rennen, da fragte ich mich: Wo ist Lewis?»

JENSON BUTTON

konnte nicht mal das Rennen fahren. Aber ich habe auch gewisse Sachen aus dieser Saison gelernt. Und ich hatte ein paar spannende Zweikämpfe.

**Aber befriedigend ist das ja nicht, oder?**

Nein, nicht unbedingt. Es gab aber schon Rennen, wo ich diese Befriedigung gespürt habe. Austin zum Beispiel.

**Ja, da habe ich um P6 gefightet. Das heißt: Solange du um Positionen kämpfen konntest, war es für dich «erträglich»?**

Darum geht es uns Rennfahrern doch. Rad-an-Rad-Duelle sind das Salz in der Suppe. Und dann ist es auch nicht so entscheidend, ob es um P6 oder P14 geht. Monaco war übrigens auch ein gutes Rennen. Da haben wir Q3 knapp verpasst. Und im Rennen wurde ich Achter.

**Ist das Fahren am Ende des Feldes ein anderes Fahren?**

Ja. Man fährt eigentlich immer voll am Limit. Vorne teilst du dir ein Rennen anders ein. Du achtest in jedem Stint auf die Reifen. Da hinten drückst du einfach auf die Tube. Und fährst, bis die Reifen nichts mehr hergeben.

**Du hast mehr Punkte als Alonso geholt (16:11). Was bedeutet dir das? Oder anders gefragt: Ist das wertlos, weil ihr so viele technische Probleme hattet?**

Wir hatten wirklich viele Probleme. Ich glaube, die paar Mal, wo wir in die Punkte gefahren sind, haben viel mit Glück zu tun.

**Wie wichtig war es, dass du einen so erfahrenen Teamkollegen an deiner Seite hattest?**

Das ist sehr wichtig. Und wir ergänzen uns nicht nur gut. Wir lernen auch voneinander. Wir haben eine ähnliche Vergangenheit, was die Teams betrifft. Und haben unheimlich viel Erfahrung. Trotzdem war es eine interessante Erfahrung, dem anderen zuzuhören, was er im Auto fühlt, was für Ideen er für das Set-up hat. Ich habe viel gelernt, und ich glaube umgekehrt geht es Fernando genauso.

**Wäre es also mit einem unerfahrenen Teamkollegen noch schlimmer gewesen?**

Ich denke schon. Wichtig ist, dass man sich gegenseitig nach vorne peitscht. Und das tun wir. **Wie stufst du ihn denn ein? Ist er wirklich der Beste?**

Er ist unheimlich talentiert. Und komplett. Ich glaube, es gibt nicht viele wie ihn.

**Ist er denn für dich die größere Benchmark als ein Lewis Hamilton, gegen den du auch schon im selben Team angetreten bist?**

Es gab Tage, da war Lewis unschlagbar. Aber es gab auch Rennen, wo ich mich gefragt habe: «Wo ist er denn heute abgeblieben?»

**Alonso pusht dich also mehr?**

Ja. Er ist immer präsent und konstant. Und wenn du ihn im Rückspiegel hast, weißt du, dass du dir nicht einen Fehler erlauben darfst.

**Du hast beide über eine Saison gesehen nach Punkten bezwungen. Das können nicht viele von sich behaupten.**

(Lacht.) Ich glaube, im Falle von Fernando und Lewis kann das niemand von sich behaupten – außer mir.

**Es scheint dich nicht sonderlich zu überraschen, dass du beide besiegt hast.**

Wie gesagt: Im Falle von Fernando und mir muss man in diesem Jahr die Performance unseres Autos miteinkalkulieren. Die Leistungsschwankungen kommen daher. Nicht vom Fahrer. Und es hatte wie gesagt immer wieder mit Glück zu tun. Wenn du bei drei Quali-Sitzungen gar nicht erst teilnehmen kannst. Wie soll da ein fairer Vergleich stattfinden können?

**Fernando ist für einen eher aggressiveren Fahrstil bekannt.**

**Deiner ist sehr geschmeidig. Sehr reifenschonend. Ist das nicht manchmal ein Hindernis, wenn man ein Auto wie den McLaren-Honda zusammen weiterentwickeln muss?**

Fernando hatte bei Renault einen aggressiveren Fahrstil gepflegt. Aber der hat sich über die Jahre hinweg natürlich auch entwickelt. Ich kann nur sagen: Wir haben an manchen Wochenenden in dieser Saison mit unterschiedlichen Abstimmungen begonnen und sind am Ende zum gleichen Ergebnis gekommen. ♦

**STRECKE**

**GP Abu Dhabi/Abu Dhabi**



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Supersoft- (rot markiert), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi-Mischungen (orange) unterteilen. Pro GP-Rennen stehen immer eine härtere (Prime) und eine weichere Mischung (Option) zur Wahl. Diese Auswahl trifft Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer beide Mischungen benutzen. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es 13 Trockenreifensätze: sieben Sets Prime, sechs Sets Option. Dazu kommen weitere sieben Reifensätze für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Die Top 10 der Startaufstellung müssen mit dem Reifentyp, mit dem sie die Q2-Zeit erzielt haben, ins Rennen gehen. Diese Regel gilt nicht bei Regenrennen. Jeder Fahrer darf nur vier Motoren pro Saison verwenden. Beim fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Das modifizierte Autódromo Hermanos Rodríguez hatte 2015 zwei DRS-Zonen: Auf der Geraden nach Kurve 7 und auf der Geraden nach Kurve 10.

**TRAININGS**

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.	2. Freies Training (Fr) min/Rdn.	3. Freies Training (Sa) min/Rdn.	Topspeed Qualifying (Sa) km/h
1. Hamilton 1:43,754 (28)	1. Rosberg 1:41,983 (39)	1. Rosberg 1:41,856 (20)	1. Bottas 338,1
2. Rosberg 1:43,895 (32)	2. Hamilton 1:42,121 (31)	2. Hamilton 1:42,137 (20)	2. Massa 336,9
3. Räikkönen 1:44,500 (27)	3. Pérez 1:42,610 (23)	3. Vettel 1:42,185 (20)	3. Hülkenberg 335,1
4. Kvyat 1:44,702 (23)	4. Ricciardo 1:42,647 (37)	4. Pérez 1:42,448 (18)	4. Hamilton 335,0
5. Vettel 1:44,742 (23)	5. Vettel 1:42,717 (35)	5. Räikkönen 1:42,627 (18)	5. Pérez 334,4
6. Hülkenberg 1:44,751 (22)	6. Kvyat 1:42,798 (34)	6. Ricciardo 1:42,726 (15)	6. Maldonado 334,3
7. Ricciardo 1:44,893 (26)	7. Räikkönen 1:42,849 (36)	7. Hülkenberg 1:42,859 (18)	7. Nasr 334,0
8. Pérez 1:44,934 (27)	8. Hülkenberg 1:42,928 (35)	8. Massa 1:43,173 (24)	8. Vettel 333,9
9. Maldonado 1:45,314 (29)	9. Alonso 1:42,955 (31)	9. Bottas 1:43,239 (19)	9. Ericsson 332,5
10. Massa 1:45,433 (20)	10. Maldonado 1:43,431 (37)	10. Sainz jr. 1:43,429 (22)	10. Räikkönen 332,3
11. Bottas 1:45,603 (22)	11. Bottas 1:43,441 (32)	11. Button 1:43,508 (15)	11. Rosberg 332,1
12. Verstappen 1:45,718 (32)	12. Massa 1:43,506 (33)	12. Maldonado 1:43,680 (18)	12. Grosjean 331,6
13. Button 1:45,773 (15)	13. Verstappen 1:43,662 (40)	13. Nasr 1:43,718 (24)	13. Verstappen 323,4
14. Alonso 1:45,865 (20)	14. Sainz jr. 1:43,854 (20)	14. Verstappen 1:43,826 (19)	14. Sainz jr. 322,9
15. Nasr 1:46,115 (20)	15. Grosjean 1:43,929 (27)	15. Grosjean 1:43,928 (21)	15. Kvyat 321,4
16. Sainz jr. 1:46,220 (21)	16. Button 1:44,050 (32)	16. Alonso 1:44,014 (13)	16. Merhi 321,3
17. Ericsson 1:46,407 (29)	17. Nasr 1:44,116 (37)	17. Ericsson 1:44,325 (21)	17. Stevens 318,3
18. Palmer* 1:46,501 (9)	18. Ericsson 1:45,245 (28)	18. Stevens 1:47,283 (16)	18. Ricciardo 318,0
19. Stevens 1:48,836 (19)	19. Stevens 1:46,450 (35)	19. Merhi 1:47,520 (17)	19. Alonso 311,3
20. Merhi 1:49,888 (20)	20. Merhi 1:47,022 (27)	20. Kvyat keine Zeit (2)	20. Button 310,2

**QUALIFYING**

Q1 (18 min)	Q2 (15 min)	Q3 (12 min)	Quali-Duelle
1. Hamilton 1:40,974	1. Hamilton 1:40,758	1. Rosberg 1:40,237	Rosberg 7:12 Hamilton
2. Rosberg 1:41,111	2. Rosberg 1:40,979	2. Hamilton 1:40,614	Ricciardo 12:7 Kvyat
3. Pérez 1:41,983	3. Pérez 1:41,560	3. Räikkönen 1:41,051	Massa 8:11 Bottas
4. Hülkenberg 1:41,996	4. Räikkönen 1:41,612	4. Pérez 1:41,184	Vettel 15:4 Räikkönen
5. Ricciardo 1:42,275	5. Ricciardo 1:41,830	5. Ricciardo 1:41,444	Alonso 8:8 Button
6. Massa 1:42,303	6. Bottas 1:41,868	6. Bottas 1:41,656	(Magnussen 0:1 Button)
7. Räikkönen 1:42,500	7. Hülkenberg 1:41,925	7. Hülkenberg 1:41,686	Pérez 8:11 Hülkenberg
8. Kvyat 1:42,540	8. Kvyat 1:42,328	8. Massa 1:41,759	Verstappen 8:10 Sainz jr.
9. Button 1:42,570	9. Massa 1:42,349	9. Kvyat 1:41,933	Grosjean 17:2 Maldonado
10. Grosjean 1:42,585	10. Sainz jr. 1:42,482	10. Sainz jr. 1:42,708	Ericsson 9:10 Nasr
11. Bottas 1:42,608	11. Verstappen 1:42,521		(Stevens 2:3 Rossi)
12. Verstappen 1:42,889	12. Button 1:42,668		Stevens 9:3 Merhi
13. Nasr 1:42,896	13. Maldonado 1:42,807		
14. Sainz jr. 1:42,911	14. Nasr 1:43,614		
15. Maldonado 1:42,929	15. Grosjean** keine Zeit		
16. Vettel 1:42,941			
17. Alonso 1:43,187	* +5 Positionen (Wechsel Power Unit)		
18. Ericsson 1:43,838	** +5 Positionen (Getriebe-wechsel)		
19. Stevens* 1:46,297			
20. Merhi 1:47,434			

**MEIN RENNEN**

**Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Abu Dhabi**



**< Kimi Räikkönen (3.)**  
«Das war ein schönes, sauberes Wochenende. Nur bei den Stopps haben wir etwas Zeit verloren, so konnten wir Mercedes nicht herausfordern. Ich denke, wir hätten näher dran sein können.»

**Daniel Ricciardo (6.) >**  
«Die Top 5 wären etwas schöner gewesen, aber ich konnte Sebastian nicht hinter mir halten. Ich habe dann versucht, Pérez noch zu überholen, kam aber nicht nah genug an ihn heran.»



**< Nico Hülkenberg (7.)**  
«Am Start sind alle nach innen gegangen, also bin ich außen geblieben. So konnte ich ein paar Plätze gut-machen. Danach hatte ich viel Untersteuern. Platz 7 war in diesem harten Rennen ein gutes Resultat.»

**Valtteri Bottas (13.) >**  
«So wollten wir die Saison natürlich nicht beenden. Aber es war ein schöner Weckruf, dass wir noch mal richtig zulegen müssen, wenn wir im nächsten Jahr um Siege fahren wollen.»



**< Max Verstappen (16.)**  
«Heute war nicht mein Tag. Die Pace war gut, aber leider habe ich meine Reifen blockiert und musste einen Extra-Stopp machen. Das hat mein ganzes Rennen beeinträchtigt.»

**Roberto Merhi (19.) >**  
«Das war ein ent-täuschendes Rennen. Wir mussten aus der Box starten, das hat es schwieriger gemacht. Im ersten Stint habe ich mir dann noch Bremsplatten in die Reifen gefahren.»



## Höhepunkte des Rennens

**Start:** Rosberg kommt gut weg und bleibt klar vor Hamilton. Hülkenberg kommt von Startplatz 7 bis auf P5 vor. Alonso verbremst sich und schießt in Kurve 1 Maldonado ab. Der Venezolaner muss mit Aufhängungsschaden aufgeben. Alonso weiter.

**1. Runde:** Alonso kommt an die Box und holt sich eine neue Nase. Vettel hat sich von Startplatz 15 trotz Prime-Reifen schon auf P12 nach vorn geschoben.

**3. Runde:** Rennleiter Charlie Whiting entscheidet: DRS freigegeben.

**5. Runde:** Als Erster aus den Top 10 kommt Kvyat bereits jetzt an die Box.

**8. Runde:** Bottas wird beim Stopp zu früh losgeschickt, ihm wird von Button in der Fast Lane der Frontflügel abgerasiert. Bottas bekommt später eine Fünf-Sekunden-Boxenstopp-Strafe dafür.

**11. Runde:** Nachdem alle mit Supersofts bereiften Fahrer an der Box waren, liegt Vettel auf Platz 2.

**16. Runde:** Hamilton und Räikkönen sind wieder an Vettel vorbeigegangen.

**23. Runde:** Jetzt kommt auch der deutsche Ferrari-Pilot zum Stopp. Es gibt wieder Softs.

**30. Runde:** Hamilton holt zügig auf Rosberg auf, der an der Spitze mit Graining zu kämpfen hat.

**31. Runde:** Rosberg kommt an die Box, um neue Soft-Reifen zu holen.

**32. Runde:** Beim Boxenstopp von Räikkönen klemmt es vorne rechts. Der Service dauert rund vier Sekunden zu lang.

**36. Runde:** Räikkönen wird auf frischeren Reifen von Vettel durchgewunken. P3 für den Finnen.

**39. Runde:** Vettel kommt zum Stopp und holt sich die Supersofts.

**41. Runde:** Erst jetzt kommt Hamilton zum zweiten Stopp: Es gibt Softs und er liegt rund 13 Sekunden hinter Rosberg.

**45. Runde:** Vettel schnappt sich Pérez: P4.

**46. Runde:** Der Abstand zwischen Rosberg und Hamilton beträgt jetzt nur noch 8,5 Sekunden.

**52. Runde:** Vom Kommandostand werden die Positionen der Mercedes-Fahrer eingefroren.

**55. Runde (Ziel):** Rosberg feiert seinen dritten GP-Sieg in Folge. Dahinter landen Hamilton, der Rosberg auf der Auslaufstrecke fast ins Auto fährt, und Räikkönen, der damit seinen vierten Platz in der WM-Tabelle fix macht. ♦

## GP VON ABU DHABI / Resultate

Abu Dhabi (VAE): 29. November 2015; 19. von 19 Läufen zur Formel-1-WM; 305,355 km über 55 Runden à 5,554 km; 20 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: klar/trocken.

20°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stopp	Reifen	Punkte
1. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	55	1:38:30,175 h		2	ss-s-s	25
2. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	55	+8,271 sec		2	ss-s-s	18
3. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF15-T	55	+19,430		2	ss-s-s	15
4. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF15-T	55	+43,735		2	s-s-ss	12
5. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM08	55	+1:03,952 min		2	ss-s-s	10
6. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB11	55	+1:05,010		2	ss-s-s	8
7. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM08	55	+1:33,618		2	ss-s-s	6
8. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW37	55	+1:37,751		2	ss-s-s	4
9. Romain Grosjean (F)	Lotus-Mercedes E23	55	+1:38,201		2	s-s-ss	2
10. Daniil Kvyat (RUS)	Red-Bull-Renault RB11	55	+1:42,371		2	ss-s-s	1
11. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Renault STR10	55	+1:43,525		2	ss-s-s	0
12. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-30	54	+1 Rde.		2	ss-s-s	0
13. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW37	54	+1 Rde.		3	ss-s-s	0
14. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C34	54	+1 Rde.		2	s-s-ss	0
15. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C34	54	+1 Rde.		3	ss-s-s-ss	0
16. Max Verstappen (NL)*	Toro-Rosso-Renault STR10	54	+1 Rde.		3	ss-s-s-ss	0
17. Fernando Alonso (E)**	McLaren-Honda MP4-30	53	+2 Rdn.		4	ss-s-s-ss	0
18. Will Stevens (GB)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	53	+3 Rdn.		2	s-s-ss	0
19. Roberto Merhi (E)	Manor-Marussia-Ferrari MR04	52	+3 Rdn.		1	s-ss	0
* +25 Sekunden (Streckenbegrenzung überfahren/+5 sec; und Blaue Flagge ignoriert/+20 sec); ** +Drive through							
<b>Nicht klassiert:</b>							
Pastor Maldonado (UV)	Lotus-Mercedes E23	0	+55 Rdn.	Kollision	0	ss	0

Durchschnittstempo des Siegers: 185,997 km/h Schnellste Runde: Hamilton, 44. Runde, in 1:44:517 min (= 191,302 km/h)  
Internet: www.fia.com und www.formula1.com

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



Was für ein Bock! Alonso räumt am Start Maldonado ab

Top speed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Bottas	325,2	1. Hamilton	1:44,517
2. Massa	319,7	2. Vettel	1:44,550
3. Räikkönen	308,2	3. Alonso	1:44,796
4. Vettel	307,0	4. Räikkönen	1:44,942
5. Kvyat	306,8	5. Rosberg	1:45,356
6. Ericsson	306,8	6. Verstappen	1:45,746
7. Ricciardo	303,8	7. Grosjean	1:45,859
8. Grosjean	303,5	8. Pérez	1:45,892
9. Hamilton	303,1	9. Ricciardo	1:46,305
10. Hülkenberg	301,5	10. Nasr	1:46,424
11. Nasr	301,0	11. Bottas	1:46,464
12. Verstappen	300,7	12. Ericsson	1:46,517
13. Pérez	300,0	13. Kvyat	1:46,882
14. Rosberg	299,0	14. Massa	1:46,984
15. Alonso	298,5	15. Sainz Jr.	1:46,998
16. Button	297,9	16. Hülkenberg	1:47,064
17. Sainz jr.	294,4	17. Button	1:47,509
18. Merhi	285,1	18. Stevens	1:49,610
19. Stevens	284,3	19. Merhi	1:51,213
Maldonado	-	Maldonado	-

## Experten-Urteil

## Christian Eichenberger

Chef vom Dienst



## Fahrer des Rennens

## Sergio Pérez

Zwar hat der Mexikaner gegenüber seinem Startplatz eine Position eingebüßt. Aber gegen den heranbrausenden Vettel im Ferrari hatte er mit einer anderen Strategie auch keine Chance. Trotzdem verdient Pérez das Prädikat «Fahrer des Rennens», auch oder weil seine Kurve seit der Sommerpause ganz steil nach oben zeigt. 15 Punkte hatte er bis Ungarn gesammelt. Seit Spa sind 63 dazugekommen. Hülkenberg hat er überholt. Und sogar deutlich distanziert. Pérez ist zu einem richtigen «Mr. Zuverlässig» geworden.



## Heimlicher Gewinner

## Romain Grosjean

Auf der Auslaufstrecke hatte er Tränen in den Augen. Laut seinem Renningenieur bekam er kaum einen Ton heraus. Und das wegen eines neunten Platzes? Nicht nur. Obwohl er sich den von Startplatz 18 redlich verdient hatte. Vielmehr überkam es Grosjean, weil er sich nach neun Jahren im Schoße von Renault/Lotus in Abu Dhabi von seinem Stammteam verabschiedete. Und das doch sehr emotional ist. 2016 wagt Grosjean mit Haas F1 einen Neuanfang. Zu was er fähig ist, hat er in Abu Dhabi einmal mehr bewiesen. Noch eine Runde mehr und er hätte auch noch Massa gepackt.



## Heimlicher Verlierer

## Fernando Alonso

Max Verstappen erwischte in Abu Dhabi keinen guten Tag (zwei Strafen). Doch das Manöver von Fernando Alonso in der ersten Kurve nach dem Start hat ihn vor dem Titel «Heimlicher Verlierer» gerettet. Was Alonso dort anstellte, war für einen zweimaligen Weltmeister stümperhaft. Für einmal konnte der als Crash-Pilot verschriene Pastor Maldonado wirklich nichts dafür, dass er schon nach wenigen Metern Feierabend hatte. ♦



## Zuverlässigkeit Fahrer

Fahrer	Rdn.
1. Vettel	1127
2. Pérez	1123
3. Hamilton	1120
4. Rosberg	1100
5. Massa	1080
Ricciardo	1080
7. Nasr	1070
8. Bottas	1037
9. Kvyat	1027
10. Verstappen	1025
11. Ericsson	999
12. Räikkönen	964
13. Sainz jr.	958
14. Button	928
15. Hülkenberg	901
16. Stevens	874
17. Grosjean	857
18. Maldonado	778
19. Alonso	770
20. Merhi	737
21. Rossi	302
22. Magnussen	0

## Zuverlässigkeit Teams

Team	Rdn.
1. Mercedes AMG Petronas F1	2220
3. Williams Martini Racing	2117
3. Infiniti Red Bull Racing	2107
4. Scuderia Ferrari	2091
5. Sauber F1 Team	2069
6. Sahara Force India F1 Team	2024
7. Scuderia Toro Rosso	1983
8. Manor F1 Team	1913
9. McLaren Honda	1698
10. Lotus F1 Team	1635
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	1149/2298

Runde für Runde		FAHRER/STARTPLATZ																			
Rd.	Nr.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.
		Nico Rosberg/1.	Lewis Hamilton/2.	Kimi Räikkönen/3.	Sergio Pérez/4.	Daniel Ricciardo/5.	Valtteri Bottas/6.	Nico Hülkenberg/7.	Felipe Massa/8.	Daniil Kvyat/9.	Carlos Sainz/10.	Max Verstappen/11.	Jenson Button/12.	Pastor Maldonado/13.	Felipe Nasr/14.	Sebastian Vettel/15.	Fernando Alonso/16.	Marcus Ericsson/17.	Romain Grosjean/18.	Will Stevens/19.	Roberto Merhi/20.
1.	6	44	7	11	27	3	55	19	26	77	33	5	22	12	8	9	28	98	14		
2.	6	44	7	11	27	3	55	19	26	77	33	5	22	12	8	9	28	98	14		
3.	6	44	7	11	27	3	19	55	26	77	33	5	22	12	8	9	28	98	14		
4.	6	44	7	11	27	3	19	55	26	77	33	5	22	8	9	12	28	98	14		
5.	6	44	7	11	27	3	19	55	26	77	26	33	5	22	8	9	28	98	12	14	
6.	6	44	7	11	27	3	19	55	26	77	33	5	22	8	9	26	28	98	12	14	
7.	6	44	7	27	77	55	5	33	22	8	9	11	3	19	26	28	98	12	14		
8.	6	44	7	77	5	33	22	8	11	9	3	27	19	26	55	28	12	98	14		
9.	6	44	7	5	8	11	9	3	27	19	26	55	33	22	12	28	98	12	14		
10.	6	44	7	5	8	11	9	3	27	19	26	55	33	22	12	28	98	77	14		
11.	44	6	5	7	8	11	9	3	27	19	26	55	33	22	12	28	98	77	14		
12.	6	5	44	7	11	8	3	27	19	26	55	33	22	12	28	77	98	14			
13.	6	5	44	7	11	8	3	27	19	26	9	55	33	22	12	28	77	98	14		
14.	6	44	5	7	11	8	3	27	19	26	9	55	33	22	12	77	28	98	14		
15.	6	44	5	7	11	8	3	27	19	26	55	33	9	22	12	77	28	98	14		
16.	6	44	7	5	11	8	3	27	19	26	55	33	22	12	9	77	28	98	14		
17.	6	44	7	5	11	8	3	27	19	26	55	33	22	12	9	77	28	98	14		
18.	6	44	7	5	11	8	3	27	19	26	55	22	12	9	77	28	98	14			
19.	6	44	7	5	11	8	3	27	19	26	55	22	12	9	77	28	98	14			
20.	6	44	7	5	11	8	3	27	19	26	55	33	22	12	9	77	28	98	14		
21.	6	44	7	5	11	8	3	27	19	26	55	22	12	9	33	77	28	98	14		
22.	6	44	7	5	11	8	3	27	19	26	55	22	12	9	33	77	28	14	98		
23.	6	44	7	5	11	3	8	27	19	26	55	22	12	9	33	77	28	14	98		
24.	6	44	7	11	3	5	19	27	26	55	8	22	12	9	33	77	14	28	98		
25.	6	44	7	11	3	5	19	26	55	8	22	12	27	33	9	77	14	28	98		
26.	6	44	7	11	5	3	19	55	8	22	27	26	12	33	9	77	14	28	98		
27.	6	44	7	11	5	55	3	8	27	22	26	19	33	9	77	12	14	28	98		
28.	6	44	7	5	11	3	55	8	27	26	19	33	9	77	22	12	14	28	98		
29.	6	44	7	5	11	3	8	27	26	19	33	55	9	77	22	12	14	28	98		
30.	6	44	7	5	11	3	8	27	26	19	33	55	9	22	12	77	14	28	98		
31.	44	6	7	5	11	3	8	27	26	19	33	55	9	22	12	77	14	28	98		
32.	44	7	6	5	11	3	8	27	26	19	33	55	9	22	12	77	14	28	98		
33.	44	6	5	7	11	3	8	27	26	19	55	33	9	22	12	77	14	28	98		
34.	44	6	5	7	11	3	8	27	26	19	55	33	9	22	12	77	14	28	98		
35.	44	6	5	7	11	3	8	27	26	19	55	33	9	22	12	77	14	28	98		
36.	44	6	7	5	11	3	8	27	26	19	55	33	9	22	12	77	14	28	98		
37.	44	6	7	5	11	3	8	27	26	19	55	33	9	22	12	77	14	28	98		
38.	44	6	7	5	11	3	8	27	26	19	55	9	22	12	77	14	28	98			
39.	44	6	7	5	11	3	8	27	26	19	55	9	22	12	77	14	28	98			
40.	44	6	7	11	3	5	8	27	26	19	55	9	22	12	33	77	14	28	98		
41.	44	6	7	11	5	3	8	27	26	19	55	22	12	33	9	77	14	28	98		
42.	6	44	7	11	5	3	8	27	26	19	55	22	12	33	77	9	14	28	98		
43.	6	44	7	11	5	3	27	8	26	19	55	22	33	12	77	9	14	28	98		
44.	6	44	7	11	5	3	27	26	19	55	8	22	33	12	77	9	14	28	98		
45.	6	44	7	5	11	3	27	26	19	55	8	33	22	77	9	12	14	28	98		
46.	6	44	7	5	11	3	27	26	19	55	8	33	22	77	9	12	14	28	98		
47.	6	44	7	5	11	3	27	19	26	55	8	33	22	77	9	12	14	28	98		
48.	6	44	7	5	11	3	27	19	26	55	8	33	22	77	9	12	14	28	98		
49.	6	44	7	5	11	3	27	19	26	55	8	33	22	77	9	12	14	28	98		
50.	6	44	7	5	11	3	27	19	26	55	8	33	22	77	9	12	14	28	98		
51.	6	44	7	5	11	3	27	19	26	55	8	33	22	77	9	12	14	28	98		
52.	6	44	7	5	11	3	27	19	26	8	55	33	22	77	9	12	14	28	98		
53.	6	44	7	5	11	3	27	19	8	26	55	33	22	77	9	12	14	28			
54.	6	44	7	5	11	3	27	19	8	26	55	33	22	77	9	12					
55.	6	44	7	5	11	3	27	19	8	26	55										

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



Was für ein Rennen zum Abschied! Grosjean fuhr von SP18 auf P9



Ausgelassene Stimmung nach dem Finale: Rosberg und seine Crew beim Feiern in Abu Dhabi

	TOTAL	Melbourne/AUS	15.3.	Sepang/MAL	29.3.	Shanghai/RC	12.4.	Sakhir/BRN	19.4.	Barcelona/E	10.5.	Monte Carlo/MC	24.5.	Montreal/CDN	7.6.	Spielberg/A	21.6.	Silverstone/GB	5.7.	Hungaroring/H	26.7.	Spa/B	23.8.	Monza/I	6.9.	Singapur/SGP	20.9.	Suzuka/J	27.9.	Sotchi/RUS	11.10.	Austin/USA	25.10.	Mexico City/MEX	1.11.	São Paulo/BR	15.11.	Abu Dhabi/UAE	29.11.						
<b>WM-ENSTAND FAHRER</b>																																													
1. Lewis Hamilton (GB)	381	25	18	25	25	18	15	25	18	15	25	18	25	18	25	18	25	18	8	25	25	-	25	25	-	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	
2. Nico Rosberg (D)	322	18	15	18	15	18	15	25	25	18	25	18	25	18	25	18	4	18	4	18	-	12	18	-	18	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
3. Sebastian Vettel (D)	278	15	25	15	10	15	18	10	8	12	10	8	12	-	4	-	6	10	15	12	4	-	12	4	-	12	15	18	15	-	15	12	15	12	15	12	15	12	15	12	15	12	15	12	15
4. Kimi Räikkönen (FIN)	150	-	12	12	18	10	8	12	12	-	15	10	10	-	4	-	6	10	15	12	4	-	12	4	-	12	15	18	15	-	15	12	15	12	15	12	15	12	15	12	15	12	15	12	15
5. Valtteri Bottas (FIN)	136	-	10	8	12	12	-	15	10	10	-	15	10	10	-	2	12	10	10	-	2	12	10	10	-	12	10	10	-	15	10	-	15	10	-	15	10	-	15	10	-	15	10	-	
6. Felipe Massa (BR)	121	12	8	10	1	8	-	8	15	12	-	8	15	12	-	8	15	12	-	8	15	-	8	15	-	8	15	-	8	15	-	8	15	-	8	15	-	8	15	-	8	15	-		
7. Daniil Kvyat (RUS)	95	-	2	-	2	1	12	2	-	8	18	12	1	8	-	8	18	12	1	8																									

## GP2 Abu Dhabi

# Zuerst Vandoorne, dann Masse

Von CHRISTIAN  
EICHENBERGER

**Die GP2 fuhr in Abu Dhabi nur ein Rennen (zu Ende). Der Sprint am Sonntag wurde nach einer Massenkollision und aufwendigen Reparaturarbeiten nicht mehr neu gestartet.**

Stoffel Vandoorne hat sich mit einem Sieg aus der GP2 verabschiedet. Der Meister ließ auch in Abu Dhabi nichts anbrennen und fuhr seinen siebten Saisontriumph nach Hause. Das Erstaunliche daran: Der belgische McLaren-Junior holte all seine Siege in Hauptrennen, was seinen Titel sicher noch ein Stückchen wertvoller macht.

Vandoorne brauchte am Samstag ganze drei Runden, um Polesetter Pierre Gasly niederzuringen. Danach hielt er früh, fand seinen Rhythmus und ließ sich auch durch den spät stoppenden Raffaele Marciello nicht aus dem Konzept bringen. «Es

ist natürlich großartig, eine solche Saison mit noch einem Sieg zu beenden», meinte Vandoorne, der wie kein Fahrer vor ihm die GP2-Meisterschaft dominiert hatte (341,5 Punkte).

## Keine Punkte im zweiten Lauf

Vandoorne konnte es im zweiten Rennen demzufolge auch verschmerzen, dass er am Start den Motor abwürgte. Denn weit kam das Feld nicht. Ein Dreher von Gasly verursachte am Ende einen Massencrash. Gasly hatte Glück im Unglück. Er drehte sich zuerst weg, und dann wieder zurück auf die Bahn, wo fünf seiner Konkurrenten in einer Kettenreaktion nicht mehr ausweichen konnten. Die Leidtragenden waren Nicholas Latifi, Sean Gelael, Artem Markelov, Norman Nato und Daniel de Jong, der nach seinem Horrorunfall in Spa also schon wieder in der «Mauer» landete.

Verletzt wurde beim Unfall (Bild auf Seite 3) niemand. Doch die Wucht von vier



Der Dominator jubelte nochmals: Vandoorne (r.) mit Marciello

gleichzeitig aufprallenden GP2-Autos demolierte die Tecpro-Barrieren so sehr, dass die Reparaturarbeit fast eine Stunde benötigte. Als alles wieder bereit gewesen wäre, war die Formel 1 mit Gruppenfoto bei Start und Ziel und anschließender Fahrerparade an der Reihe. Und das Rennen konnte nicht nochmals gestartet werden.

Punkte gab es für das kürzeste GP2-Rennen der Geschichte selbstverständlich keine. Beim Zeitpunkt der Unterbrechung führte der Brite Alex Lynn vor dem Indonesier Rio Haryanto und den beiden Racing-Engineering-Piloten Jordan King und Alex Rossi. Die drei letztgenannten sind Anwärter auf ein Formel-1-Cockpit 2016 bei

Manor. Haryanto und King werden sich heute Dienstag beim Pirelli-Test abwechseln. Beide sollen ein ordentliches Budget haben, um den Sprung zu schaffen, wobei King einen kleinen Vorteil haben sollte, weil Vater und Supermarktboss Justin King Mitbesitzer von Manor ist.

## Crash eingangs Tunell

Der ebenfalls in den Crash verwickelte Sean Gelael dürfte das Wochenende in Abu Dhabi nicht so schnell vergessen. Der Indonesier, 2013/2014 noch in der Formel-3-EM glücklos unterwegs, hatte nach seinem Boxenstopp die Einfahrt ins Tunell verpasst. Und rutschte geradeaus in die Leitschienen. Auf dem Weg zurück an die Box behielt Gelael seinen Helm vorsichtshalber auf. Wir wissen nicht, ob und wann er ihn wieder abgenommen hat...

Für René Binder, dem einzigen Deutschsprachigen, endete die Saison auf Rang 14. In der Gesamtwertung wurde er 22. ♦

## GP3 Abu Dhabi

# Ocon mit Ellbogen zum Titel

Von CHRISTIAN  
EICHENBERGER

**Esteban Ocon hat beim Finale in Abu Dhabi das Blatt noch gewendet. Nach einer Strafe und Platz 4 im ersten Durchgang reichte ihm P3 im zweiten Lauf zum Titel. Verlierer Luca Ghiotto fand es gar nicht lustig.**

Wer Meister werden will, muss hin und wieder die Ellbogen ausfahren. Esteban Ocon tat das in Abu Dhabi. Und sicherte sich in einem packenden Finale den Titel in der GP3 Series.

Der Mercedes-Junior hatte schon am Samstag alle Trümpfe in der Hand und ging in Führung. Doch in der ersten Kurve übertrieb es der baumlange Franzose. Und nutzte die Auslaufläche als Beschleunigungszone. «Ich war mit allen vier Rädern klar neben der Piste», gab Ocon kleinlaut bei. «Die Strafe (plus fünf Sekunden auf die Gesamtzeit, d. Red.) ging deshalb in Ordnung.»

Ocon verlor dadurch den Sieg an Teamkollege Marvin Kirchhöfer. Doch weil Luca Ghiotto, sein einziger Gegner im Titelkampf, nur Fünfter wurde und Ocon Pole und schnellste Run-

de abgriff, zog der Mercedes-Schützling schon vor dem finalen Rennen am Sonntag am Italiener vorbei.

In diesem starteten die beiden Titelaspiranten von den Positionen 4 (Ghiotto) und 5 (Ocon). Ocon wusste, dass er die besten Chancen hat, wenn er den Trident-Fahrer schon am Start hinter sich lassen könnte. Und das tat er auch. Allerdings war die Aktion nicht lupenrein. Nach wenigen Metern kam es zur Berührung. Es flogen sogar Teile. Ghiotto ärgerte sich: «Er ist einfach in mich reingefahren.» Ocon konterte: «Es war ein normaler Zweikampf.» Doch damit nicht genug. Ocon sah in Turn 1 noch eine weitere Gelegenheit. Profit aus seinem guten Start zu ziehen und schob Jimmy Eriksson in die Auslauzone. Auch hier kam es zur Berührung. In beiden Fällen kam Ocon ungestraft davon, was weder Ghiotto noch Eriksson so richtig toll fanden. «Klar fährt er um die Meisterschaft. Aber es gab schon Situationen in diesem Jahr, wo Fahrer für ähnliche Vergehen bestraft wurden», grummelte Eriksson.

Ocon ließ die Kritik an sich abperlen. Er feierte ausgelassen seinen Titel, den zweiten auf

dem Niveau nach dem Triumph in der Formel-3-EM vor einem Jahr. «Ich wusste, dass ich eine absolute Topleistung bringen muss, um das Blatt noch zu wenden. Das ist mir gelungen.»

Ocon führte in diesem Jahr übrigens zweimal: nach dem ersten – und nach dem letzten Rennwochenende. «So muss man es machen», lachte ART-Teamchef Frédéric Vasseur.

## Kirchhöfer: Dritter wie 2014

Für Samstagssieger Kirchhöfer schaute im zweiten Durchgang Platz 7 heraus. Er beendete die Saison – wie im Vorjahr – auf dem dritten Platz (siehe Umfrage rechts). Die Schweizer Fraktion ging in Abu Dhabi leer aus. Ralph Boschung war erneut der stärkste, haderte aber im Qualifying wieder einmal damit, dass er seine drei Sektoren nicht in einer Runde zusammenbrachte. Auch Mathéo Tuscher war enttäuscht. Sein Wüsten-Trip (inklusive Rennen in Bahrain) verlief nicht nach seinem Gusto. Seine Zukunft liegt wohl bei den Sportwagen. Obwohl er sagt: «Wenn ich die Chance bekomme, parallel Single-Seater zu fahren, würde ich sie nutzen.» Alex Fontana beendete die Saison mit den Rängen 15 und 13. ♦



Grenzenloser Jubel: Esteban Ocon nach dem GP3-Titelgewinn

## GP3 / Resultate

Abu Dhabi/UAE: 5,554 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/trocken  
1. Lauf 18 Runden (= 99,857 km), 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet.

1. Marvin Kirchhöfer (D/ART) in 38:13,565 min (= 156,736 km/h); 2. Emil Bernstorff (GB/Arden) +0,618; 3. Jimmy Eriksson (S/Koiranen) +1,299; 4. Esteban Ocon (F/ART) +1,973 (inkl. 5 Strafssekunden); 5. Luca Ghiotto (I/Trident) +5,407; 6. Matthew Parry (GB/Koiranen) +6,694; 7. Antonio Fuoco (I/Carlin) +14,728; 8. Alex Palou (E/Campos) +15,382; 9. Matevos Isaakyan (RUS/Koiranen) +15,946; 10. Artur Janosz (PL/Trident) +17,538. – Ferner: 12. Ralph Boschung (CH/Jenzer) +19,274; 15. Alex Fontana (CH/Status) +21,760; 16. Mathéo Tuscher (CH/Jenzer) +24,542

2. Lauf 14 Runden (= 77,641 km), 24 Fahrer gestartet, 24 gewertet

1. Alex Palou (E/Campos) in 27:46,982 min (= 167,672 km/h); 2. Antonio Fuoco (I/Carlin) +4,429; 3. Esteban Ocon (F/ART) +5,372; 4. Luca Ghiotto (I/Trident) +6,462; 5. Jimmy Eriksson (S/Koiranen) +7,694; 6. Emil Bernstorff (GB/Arden) +8,245; 7. Marvin Kirchhöfer (D/ART) +9,526; 8. Pål Varhaug (N/Jenzer) +10,058; 9. Artur Janosz (PL/Trident) +13,187; 10. Kevin Ceccon (I/Arden) +15,434; 11. Ralph Boschung (CH/Jenzer) +16,083. – Ferner: 13. Alex Fontana (CH/Status) +18,190; 14. Mathéo Tuscher (CH/Jenzer) +19,912

Endstand nach 18 Läufen: 1. Ocon 253 Punkte; 2. Ghiotto 245; 3. Kirchhöfer 200;

4. Bernstorff 194; 5. Eriksson 118; 6. Fuoco 88; 7. Ceccon 77; 8. Parry 67; 9. Mardenborough 58; 10. Palou 51; 11. Boschung 28; 12. Celis 24; 13. Tuscher 22; 14. Janosz 20;

15. Tunjo 17; 16. Fontana 16. – Teams: 1. ART 477; 2. Trident 282; 3. Arden 275; 4. Koiranen 187; 5. Carlin 147; 6. Jenzer 55; 8. Campos 51; 9. Status 29

Internet: www.gp3series.com

# Crash und keine Punkte



Peinlich: Gelaer versenkte seinen Dallara in der Boxenausfahrt



Holte sich verdient Platz 2: Alexander Rossi (Racing Engineering)

## GP2 / Resultate

Abu Dhabi/UAE: 5,554 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/trocken, Hauptrennen 31 Runden (= 172,059 km), 24 Fahrer gestartet, 18 gewertet. 1. Stoffel Vandoorne (B/ART) in 1:03:32,405 h (= 162,472 km/h); 2. Raffaele Marciello (I/Trident) +9,404; 3. Mitch Evans (NZ/Russian Time) +10,327; 4. Alexander Rossi (USA/Racing Engineering) +12,105; 5. Pierre Gasly (F/Dams) +22,621; 6. Jordan King (GB/Racing Engineering) +25,817; 7. Rio Haryanto (RI/Campos) +26,406; 8. Alex Lynn (GB/Dams) +26,988; 9. André Negrão (BR/Arden) +30,412; 10. Nathanaël Berthon (F/Lazarus) +36,974; 11. Nobuharu Matsushita (J/ART) +41,939; 12. Sergio Canamasas (E/Lazarus) +43,105; 13. Sergey Sirotkin (RUS/Rapax) +44,058; 14. René Binder (A/MP) +45,982; 15. Oliver Rowland (GB/Status) +54,566; 16. Gustav Malja (S/Rapax) +1:00,592; 17. Arthur Pic (F/Campos) +1:02,596; 18. Marlon Stockinger (RP/Status) +1:20,398

Schnellste Runde: Berthon in 1:51,866 (= 178,735 km/h)

Sprintrennen unterbrochen nach Massenkollision in der ersten Runde und danach nicht wiederaufgenommen – keine Punkte vergeben, weil nur eine Runde gefahren; 24 Fahrer gestartet

Schnellste Runde: nicht vergeben

Bonuspunkte: Pole (4): Gasly (1:47,769 min = 185,530 km/h); schnellste Runde (je 2): Berthon (1:51,866 min)/nicht vergeben

Endstand nach 21 Läufen: 1. Vandoorne 341,5 Punkte; 2. Rossi 181,5; 3. Sirotkin 139; 4. Haryanto 138; 5. Evans 135; 6. Lynn 110; 7. Marciello 110; 8. Gasly 110; 9. Matsushita 110; 10. Stanaway 60; 11. Pic 60; 12. King 60; 13. Markelov 48; 14. Leal 38; 15. Canamasas 27; 16. Berthon 27; 17. Visoiu 20; 18. Nato 20; 19. Yelloly 19; 20. Negrão 5; 21. Rowland 3; 22. Binder 2; 23. De Jong 1; 24. Stoneman 1; 25. Malja 1. – Teams: 1. ART 410; 2. Racing Engineering 241,5; 3. Dams 220; 4. Campos 198; 5. Russian Time 183; 6. Rapax 159; 7. Trident 111; 8. Status Grand Prix 60; 9. Carlin 39; 10. Lazarus 31; 11. MP Motorsport 29; 12. Arden 25; 13. Hilmer Motorsport 19

Internet: www.gp2series.com

## KOMPAKT

»» Super Formula Routinier André Lotterer war bei den zweitägigen Testfahrten in Suzuka nicht ganz überraschend der Schnellste. Bester Neuling war Richie Stanaway. GP2-Meister Stoffel Vandoorne (Team Dandelion) war als 21. nur eine Zehntel schneller als Stefano Coletti. Sein Honda-Motor ging aber auch schon nach 20 Runden kaputt.

»» AutoGP Totgesagte leben länger. Die AutoGP, die in diesem Jahr aus Mangel an Teilnehmern den Betrieb eingestellt hat, veröffentlichte für 2016 einen Kalender. Hier die Daten: 10.4. Misano; 24.4. Monza; 29.5. Imola; 3.7. Mugello; 11.11. Vallelunga; 16.10. Mugello.

»» GP3 McLaren-Junior Nyck de Vries testet diese Woche für ART in Abu Dhabi. Angeblich sei der Vertrag mit den Franzosen für 2016 bereits unterschrieben. Auch Formel-3-Pilot Charles Leclerc soll bei ART in der GP3 angedockt haben. ♦ CE

## GP3 - die Deutschsprachigen

# Sotschi war für alle schlecht



Marvin Kirchhöfer (3.)



Ralph Boschung (11.)



Mathéo Tuscher (13.)



Alex Fontana (16.)

Hast du die Ziele, die du dir gesteckt hast, erreicht?

«Nein. Das Ziel nach P3 im Vorjahr war der Titel. Bis Saisonmitte war das auch machbar. Aber dann bekamen wir Probleme. Vor allem im Quali. Seit Sotschi ist die Sache gegessen. Der Traum vom Titel geplatzt.»

An welches Rennen erinnerst du dich besonders gerne? Und warum?

«Da gibt es mehrere, die gut waren. Bahrain zum Beispiel. Da war ich am Start Fünfter. Und nach der ersten Kurve lag ich in Führung. Auch Monza war gut. Da fuhr ich auch von 5 auf 1 vor.»

Welches Rennen würdest du am liebsten aus dem Gedächtnis streichen?

«Ganz klar Sotschi. Das Qualifying war eine Katastrophe. Im ersten Versuch lag ich noch auf P3 oder P4. Im zweiten ging gar nichts mehr. Und ich fiel auf P16 zurück. Das war der Tiefpunkt.»

Wie geht es weiter mit dir? In welcher Serie wird man dich 2016 antreffen?

«Die DTM würde mir sicher gefallen. Zum Gerücht, dass ich dort testen soll, darf ich aber nichts sagen.» (Anm. d. Red.: Kirchhöfer testet diese Woche für Mercedes in Jerez.)

«70 Prozent der Erwartungen wurden erfüllt. Hätte ich die Top 10 erreicht, würde ich 90 Prozent sagen. Aber im Quali habe ich oft die Sektoren nicht zusammengekriegt. Das hat viele Startplätze gekostet.»

«Silverstone, weil es mein erster und einziger Podestplatz war. Und das als jüngster Fahrer überhaupt. Spa, weil ich von ganz hinten auf P9 vorpreschte. Das hat Spaß gemacht.»

«Da muss ich nicht lange überlegen: Sotschi. Das Quali (19.) war schlecht. In Lauf 1 wurde ich Elfter. Hatte die Punkte also knapp verpasst. Und in Durchgang 2: defekte Antriebswelle.»

«Von der Logik her: GP3. Das macht nach einem Jahr Sinn. Für die GP2 bin ich noch nicht reif. Und F3 macht keinen Sinn. Ich teste diese Woche einen Tag für Dams. Dann sehen wir weiter.»

«Mit der Performance bin ich zufrieden. Der Speed für die Top 5 war immer da. Leider gab es zu viele Probleme. Ich war allein dreimal in einen Unfall verwickelt. Auch schaffte ich zu selten die perfekte Qualifyingrunde.»

«Sotschi. Ich habe dort zwar keine Punkte geholt. Aber ich war Zweiter im Quali. Mit einer perfekten Runde. Dann ging leider vor dem Start die Antriebswelle kaputt.»

«Da kannst du Copy and Paste machen. Weil ich nochmals Sotschi sage. Das war so ein gutes Qualifying. Und dann geht der Wagen kaputt. Was für eine Riesenenttäuschung!»

«Ich habe in Shanghai und in Bahrain schon für Rebellion die WEC bestritten. Und hoffe, dass ich da 2016 das volle Programm fahren kann. Für GP2 habe ich kein ausreichendes Budget.»

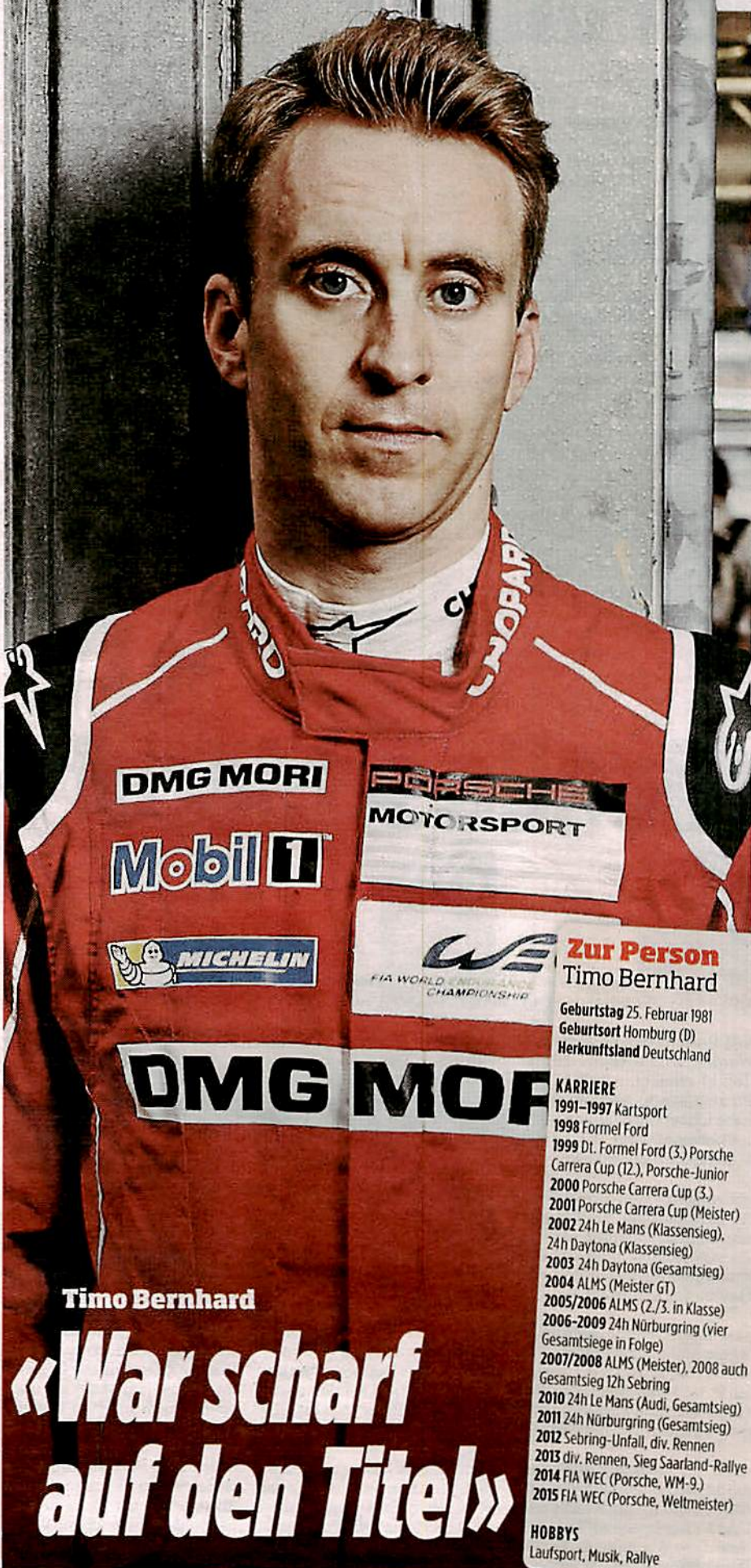
«Natürlich nicht. Ich hatte kein großes Budget. Dann kam Status und bot mir den Sitz an. Da habe ich zugeschlagen. Aber es lief nicht toll. Wir haben nie das richtige Set-up gefunden. Und auch der Motor schwächelte.»

«Monte Carlo. In der Renault 3.5. Da wurde ich auf Anhieb Neunter und holte Punkte. In einem Auto, das ich zuvor noch nie gefahren war. In der GP3 gab es keine solchen Highlights.»

«Ziemlich alle. Sotschi war besonders schlecht. Da qualifizierte ich mich im Vorjahr als Zweiter. Dieses Jahr stand ich nach einem Crash im freien Training auf dem 22. Startplatz.»

«Als bester Status-Fahrer kriege ich einen Testtag im GP2-Team geschenkt. Zu mehr wird es wohl nicht reichen. Wahrscheinlich wird man mich 2016 in der Blancpain Series sehen.»

Im roten Le-Mans-Overalls  
Langstrecken-Weltmeister  
Timo Bernhard



Timo Bernhard

«War scharf  
auf den Titel»

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Timo Bernhard (34) holte den Fahrertitel in der Langstrecken-WM (WEC). Im MSA-Interview spricht er über die Bedeutung des Titels, das Porsche-LMP1-Projekt und über seinen schweren Sebring-Unfall.**

**Wie gefällt dir die Rolle eines FIA-Weltmeisters?**

**TIMO BERNHARD:** Sehr gut! Darauf haben wir als Team hingearbeitet. Seit die WEC 2012 wiedergeboren wurde, war ich scharf darauf, den Titel irgendwann einmal einzufahren. Drei Jahre später hat es geklappt und da bin ich sehr stolz drauf.

**Wie war die WM-Feier?**

Die war natürlich toll. Wir haben ein paar Teamfotos gemacht. Die Stimmung war ausgelassen, weil es ja für Porsche an sich ein Traumtag war. In Bahrain haben wir eine Super-Saison komplettiert. Als das Auto von der technischen Abnahme zurückkam, hat es unsere ganze 17er-Crew richtig gefeiert. Wir haben die Heckabdeckung abgenommen und geschaut, wie das Auto im Eifer des Gefechts repariert wurde und was die Jungs sich haben einfallen lassen, um das Auto über die Runden zu bringen.

**Und wie wurdest du zu Hause empfangen?**

Sehr familiengeprägt, aber auch mit einer kleinen, geheimen Empfangsparty. In unserem Ort ist eine Pizzeria, wo wir öfters hingehen, da haben wir dann mit Freunden und Verwandten gefeiert.

**In Saarbrücken ist ja sogar ein Empfang geplant ...**

Da läuft einiges, wahrschein-

lich auch vieles, wovon ich noch gar nichts weiß. Der Erfolg wird in der Region toll aufgefasst. Direkt nach dem Rennen habe ich sogar eine SMS von der Ministerpräsidentin des Saarlandes, Annegret Kramp-Karrenbauer, bekommen. Das war klasse, dass sie so schnell reagiert und den Respekt gezollt hat.

**Noch mal zum Finale: Was ging in dir vor, als es immer wieder Probleme mit eurem Auto gab?**

Am Start bin ich gut losgekommen und konnte die Führung direkt ausbauen. Vielleicht lief es zu gut. Zur Mitte des ersten Stints hatten wir einen enormen Leistungsverlust, also musste ich das Auto zur Box bringen. Wenn du mich gefragt hättest, hätte ich gesagt, wir haben mindestens eine halbe Stunde gestanden, obwohl es nur achteinhalb Minuten waren. Ich bin innerlich ungeduldig geworden, habe aber äußerlich versucht, so ruhig wie möglich zu bleiben. Es bringt in dem Moment eh nichts, außer dass man das Team unnötig weiter ver-

unsichert. Jeder hat sein Bestes gegeben, um das Auto zurück auf die Strecke zu bringen, und im Nachhinein kann man nur sagen: Das war ein Mega-Job! Am Ende hat es ja bekanntlich gereicht. Hast du überhaupt schon verarbeitet und begriffen, was du erreicht hast? Nach der FI-WM ist das ja das Höchste, was man im Motorsport gewinnen kann ...

Formel 1 wäre für mich gar kein Thema mehr, deshalb ist es für mich sogar das Höchste, was man gewinnen kann. Ich habe schon im Winter gemerkt, dass wir sehr viel erreichen können. Ich wollte deshalb nichts dem Zufall überlassen und habe mein Trainingspensum nochmals aufgestockt. Es ist schön, dass das am Ende so belohnt wird. Aber ein paar Wochen werde ich sicher noch brauchen, um alles zu reflektieren.

**Wo sortierst du in deiner langen Erfolgsliste den WM-Titel ein?**

Auf einer Stufe mit dem Le-Mans-Sieg. Beides ist jedoch sehr unterschiedlich. Le Mans ist der komprimierte Erfolg, wo alles auf den Moment zugeschnitten ist. Man startet das Rennen und weiß: 24 Stunden später kannst du etwas Riesiges erreicht haben. Eine WM erstreckt sich über das ganze Jahr, und man muss schauen, dass man das ganze Jahr das hohe Niveau halten kann.

**Als du 2012 das letzte MSA-Interview gegeben hast, warst du nach deinem Test-Crash in Sebring gerade in der Reha-Phase. Ist der Titel auch deshalb besonders, weil es der erste große Erfolg seit dem «Comeback» ist?**

Der Unfall war für mich wie eine Zäsur. So etwas hatte ich vorher noch nie erlebt. Ich habe die Reha gemacht und konnte dabei vieles reflektieren. Danach war der Hunger auf Erfolg noch größer. Es hat zwar ein paar Jahre gedauert, aber umso mehr genieße ich jetzt den Erfolg.

**Viele Rennfahrer sagen, dass sie nach so etwas einige Dinge anders sehen. Wie geht es dir da?**

Der Unfall war sicher nicht positiv. Das wünscht man sich nicht, und das wünsche ich auch keinem anderen. Wenn sich etwas verändert hat, dann, dass ich an der einen oder anderen Stelle noch einen Zahn zugelegt habe.

**Wie hat sich die WEC aus deiner Sicht seit 2012 entwickelt?**

Als das Gerücht aufkam, dass es wieder eine WM geben wird, war für mich klar: Es ist der richtige Schritt, um die Langstreckenszene wieder zu stärken. Man sieht ja, wie es sich entwickelt hat: Die absoluten Top-Autos in der LMP1, mit Werksteams und Hybridtechnik, die man schon fast als Space Shuttles bezeichnen kann. Darunter gibt es Werksengagements in den GT-Klassen, aber eben auch den «Breitensport» in der LMP2 und

### Zur Person Timo Bernhard

Geburtstag 25. Februar 1981  
Geburtsort Homburg (D)  
Herkunftsland Deutschland

#### KARRIERE

1991-1997 Kartsport  
1998 Formel Ford  
1999 Dt. Formel Ford (3.) Porsche Carrera Cup (12.), Porsche-Junior  
2000 Porsche Carrera Cup (3.)  
2001 Porsche Carrera Cup (Meister)  
2002 24h Le Mans (Klassensieg), 24h Daytona (Klassensieg)  
2003 24h Daytona (Gesamtsieg)  
2004 ALMS (Meister GT)  
2005/2006 ALMS (2./3. in Klasse)  
2006-2009 24h Nürburgring (vier Gesamtsiege in Folge)  
2007/2008 ALMS (Meister), 2008 auch Gesamtsieg 12h Sebring  
2010 24h Le Mans (Audi, Gesamtsieg)  
2011 24h Nürburgring (Gesamtsieg)  
2012 Sebring-Unfall, div. Rennen  
2013 div. Rennen, Sieg Saarland-Rallye  
2014 FIA WEC (Porsche, WM-9.)  
2015 FIA WEC (Porsche, Weltmeister)

#### HOBBYS

Laufsport, Musik, Rallye

GTE-Am, wo sich auch aufstrebende Fahrer etablieren können. Es ist toll zu sehen, wie die Serie angenommen wird und wie sich der Bekanntheitsgrad entwickelt hat. **Du bist ja damals das erste Roll-out mit eurem «Space Shuttle» Porsche 919 Hybrid gefahren. Wie hast du die Entwicklung des Autos erlebt?** Wir haben angefangen mit einem weißen Blatt Papier, einem

**«Der Unfall in Sebring war für mich wie eine Zäsur.»**

TIMO BERNHARD

neuen Konzept und neuer Technik. Aber eben auch damit, erst mal ein ganz neues Rennteam drumherum aufzubauen. Das waren viele Herausforderungen auf verschiedensten Ebenen. Wie das alles, also sowohl Auto als auch Team, gewachsen ist, ist schon enorm. Im zweiten Jahr neben Le Mans auch die WM zu gewinnen, ist eine Riesensache. Wenn ich ans erste Roll-out zurückdenke, waren wir froh, dass wir ein paar Kilometer am Tag zusammenbekommen haben. In welchem Tempo das Auto weiterentwickelt wurde, war extrem. Das gilt, so sehr sich auch immer aufs Auto konzentriert wird, auch fürs Team. Das hat sich genauso weiterentwickelt, zum Beispiel bei den Boxenstoppzeiten oder der Strategie. **Seit du 1999 UPS Porsche Junior wurdest, bist du in der Porsche-Familie, also dein halbes Leben. Wie viel Porsche steckt in dir?** Ich kann mich getrost als «Porschianer» bezeichnen. Ich trage Porsche im Herzen und es ist «meine» Marke. Es ist die Marke, der ich vieles zu verdanken habe und dank der ich die Chance hatte, zum Profirennfahrer zu reifen. Ich habe immer den vollen Support erhalten. So konnte ich auch sofort meinen uneingeschränkten Support für das neue Programm bereitstellen, um das Vertrauen zurückzugeben. **2002 bist du dann vollwertiger Porsche-Werksfahrer geworden und hast einen Klassensieg in Le Mans geholt. Dein Durchbruch? Die erste Chance war, Porsche-Junior zu werden. Aber den Carrera-Cup-Meistertitel 2001 würde ich dann schon als Durchbruch bezeichnen. Wahrscheinlich hätte ich nicht Meister werden müssen, um in den Werks-Kader zu kommen, aber für mich war es wichtig, mich da durchzuboxen und den Titel zu holen.**



Danach ging es erfolgreich in den USA weiter, u.a. mit dem Gesamtsieg in Daytona 2003 und dem ALMS-Titel 2004. **Wie wichtig war die USA-Zeit für deine Karriere?** Viele haben damals gesagt, es sei ein Rückschritt. Wieso ich das machen würde, weil die ALMS doch eh keiner kennt. Aber es war ein Programm, bei dem ich viel gelernt habe. Außerdem hatte ich immer im Hinterkopf: Porsche unterstützt dich, du bist Teil der Porsche-Familie. Vielleicht wird es irgendwann größere Programme geben.

**Unvergessen ist natürlich auch die Zeit danach mit Penske und dem Porsche RS Spyder in der ALMS. Hast du mit deinen Erfolgen in dieser Zeit deinen Weg in Richtung LMP1 geebnet?** Absolut. Das war genau so ein Programm, was ich zuvor im Hinterkopf hatte. Auch da hatte ich wieder das Vertrauen von Porsche, als ich mit Romain Dumas ein Team bilden durfte. Und für Roger Penske zu fahren, für das bekannteste Team der USA, war für mich ein Riesenschritt. Das hat mir damals extrem viel gebracht. Dazu kamen die Erfolge, wie der Gesamtsieg bei den 12h von Sebring und die zwei ALMS-Meisterschaften. Das war mit die schönste Zeit, die ich im Motorsport hatte. **Du hast Romain Dumas angesprochen. Viele deiner Erfolge hast du mit ihm gefeiert. Aktuell sitzt er aber im Schwesterauto - wieso eigentlich?**



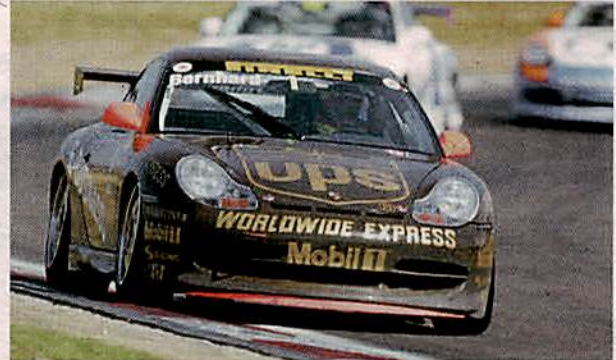
**«Ich trage Porsche im Herzen. Es ist «meine» Marke.»**

TIMO BERNHARD

Für eine Zeit waren wir das «Traumpaar» der Langstreckenszene, was die Erfolge in den USA anging und wie wir zusammengearbeitet haben. Dann kam die Zeit bei Audi, die auch sehr erfolgreich war und wo wir Le Mans zusammen gewonnen haben. Bei Porsche wurde aber dann entschieden, dass wir nicht zusammen fahren, um einfach die Erfahrung, die wir hatten, auf zwei Fahrzeuge zu verteilen. Das macht aus Teamsicht natürlich Sinn, um zwei gleich starke Autos zu haben. Im ersten Moment ging es uns beiden so, dass wir quasi «geschieden» werden. Aber er ist ein toller Freund und Weggefährte, und der gegenseitige Respekt ist riesengroß. **Und du kannst dich über deine zwei Fahrpartner, Mark Webber**

und Brendon Hartley, ja auch nicht beschweren ... Als 2014 klar wurde, dass eine Fahrerpaarung aus Bernhard/Webber/Hartley besteht, habe ich direkt gespürt, dass da sehr viel Potenzial drinsteckt - schon beim ersten Test. Was für mich besonders ist: Wir sind alle in einem unterschiedlichen Stadium unserer Karriere und haben alle einen unterschiedlichen Background. Da bringt jeder sein Päckchen mit, und so entsteht eine extrem schlagkräftige Kombination. Und klar, Spaß macht es mit den beiden natürlich auch! **2016 möchte Porsche ja seine Aktivitäten im GT3-Bereich wieder ausbauen. Vielleicht für dich die Chance auf weitere Renneinsätze neben der WEC?** Früher gab es zwar auch nebenher noch GT-Einsätze, aber ich habe mich jetzt voll auf das LMP1-Projekt konzentriert. Es sind zwar «nur» acht Rennen, aber es ist mit viel Detailarbeit auf hohem Niveau verbunden: Simulator, Testfahrten, aber auch Marketing- und Presseaktivitäten. Dazu kommt noch das Projekt mit meinem Rennteam, dem Team 75 Bernhard im Carrera Cup Deutschland. Und da die Familie schon so viele Entbehrungen hinnehmen muss, möchte ich die Zeit, die noch übrig bleibt, auch dafür nutzen, um bei ihr zu sein.

**Letzte Woche hast du auf der Essen Motor Show dein Buch vorgestellt, das den passenden Titel «The Story of a Champion» trägt. Worauf kann sich der Leser freuen?** Auf sehr viele Bilder. Auch Bilder, die bis auf den engeren Kreis der Familie noch nie jemand gesehen hat. Auf den Werdegang eines Rennfahrers, der von Kindesbeinen an nichts anderes im Sinn hatte, als irgendwo im Motorsport aktiv zu sein. Und: Die gesamte Saison 2015, inklusive Abschlussrennen in Bahrain, ist mit drin. Das «Story of a Champion» bezieht sich tatsächlich auch auf den WM-Titel, wobei sich einige Fahrer schon beschwert hatten, dass wir das Buch am Freitag vor dem Bahrain-Rennen angekündigt hatten und ich noch gar kein Champion war (lacht.). Nein, es war natürlich auf die ganze Karriere bezogen, aber es passt zum Saisonabschluss. Besser hätte man es nicht timen können. **Abschließende Frage: Wie und wo verbringen du und deine Familie die Wintermonate?** Jetzt steht erst mal ein Ehrungs-Marathon an, aber ab Mitte Dezember muss dann ein wenig Urlaub her, wo ich einiges mit der Familie aufholen möchte. Darauf freue ich mich. Auch, um etwas runterzukommen und alles zu reflektieren. ♦



Der Durchbruch: Meister im Carrera Cup 2001 als Porsche-Junior



2007/08 im Porsche RS Spyder: Zwei ALMS-Titel und Sebring-Sieg



2010: Le-Mans-Gesamtsieg mit Audi und Rockenfeller/Dumas



2001: Fünfter Gesamtsieg beim 24h-Rennen am Nürburgring



2015: Bernhard (M.), WEC-Champion mit Hartley (L.) und Webber

## Saisonbilanz

# Porsche räumt alles ab

LANGSTRECKEN-WM (WEC) / Saisonbilanz 2015 (LMP-Fahrer/Top 29)



FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

Fahrer	Fahrzeug (Klasse)	gestartet Rennen	gewertet Rennen	gepunktet Rennen	Startplatz (LMP) Start	gesamt Punkte	pro Rennen Punkte	Silverstone (GB)/6h Platzierungen (im Gesamtklassament)	Spa (B)/6h	Le Mans (F)/24h*	Nürburgring (D)/6h	Austin (USA)/6h	Fuji (J)/6h	Shanghai (RC)/6h	Bahrain (BRN)/6h
1. Timo Bernhard (D)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	8	7	7	1,38	166	20,75	-	3.	2.	1.	1.	1.	1.	5.
Brendon Hartley (NZ)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	8	7	7	1,38	166	20,75	-	3.	2.	1.	1.	1.	1.	5.
Mark Webber (AUS)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	8	7	7	1,38	166	20,75	-	3.	2.	1.	1.	1.	1.	5.
4. André Lotterer (D)	Audi R18 e-tron quattro (LMP1-H)	8	8	8	4,00	161	20,13	1.	1.	3.	3.	2.	3.	3.	2.
Marcel Fässler (CH)	Audi R18 e-tron quattro (LMP1-H)	8	8	8	4,00	161	20,13	1.	1.	3.	3.	2.	3.	3.	2.
Benoît Tréluyer (F)	Audi R18 e-tron quattro (LMP1-H)	8	8	8	4,00	161	20,13	1.	1.	3.	3.	2.	3.	3.	2.
7. Romain Dumas (F)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	8	8	8	1,75	138,5	17,31	2.	2.	5.	2.	12.	2.	2.	1.
Neel Jani (CH)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	8	8	8	1,75	138,5	17,31	2.	2.	5.	2.	12.	2.	2.	1.
Marc Lieb (D)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	8	8	8	1,75	138,5	17,31	2.	2.	5.	2.	12.	2.	2.	1.
10. Lucas di Grassi (BR)	Audi R18 e-tron quattro (LMP1-H)	8	8	8	3,63	99	12,38	5.	7.	4.	4.	3.	4.	4.	6.
Loïc Duval (F)	Audi R18 e-tron quattro (LMP1-H)	8	8	8	3,63	99	12,38	5.	7.	4.	4.	3.	4.	4.	6.
Oliver Jarvis (GB)	Audi R18 e-tron quattro (LMP1-H)	8	8	8	3,63	99	12,38	5.	7.	4.	4.	3.	4.	4.	6.
13. Sébastien Buemi (CH)	Toyota TS 040 Hybrid (LMP1-H)	8	8	8	5,38	79	9,88	3.	8.	8.	5.	4.	5.	6.	4.
Anthony Davidson (GB)	Toyota TS 040 Hybrid (LMP1-H)	8	8	8	5,38	79	9,88	3.	8.	8.	5.	4.	5.	6.	4.
15. Mike Conway (GB)	Toyota TS 040 Hybrid (LMP1-H)	8	7	7	6,25	79	9,88	4.	5.	6.	6.	-	6.	5.	3.
Stéphane Sarrazin (F)	Toyota TS 040 Hybrid (LMP1-H)	8	7	7	6,25	79	9,88	4.	5.	6.	6.	-	6.	5.	3.
Alexander Wurz (A)	Toyota TS 040 Hybrid (LMP1-H)	8	7	7	6,25	79	9,88	4.	5.	6.	6.	-	6.	5.	3.
18. Kazuki Nakajima (J)	Toyota TS 040 Hybrid (LMP1-H)	7	7	7	5,38	75	10,71	3.	NG	8.	5.	4.	5.	6.	4.
19. Nick Tandy (GB)	Oreca 05 - Nissan (LMP2) / Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	7	6	6	7,50	70,5	10,07	9.	6.	1.	7.	NG	-	11.	8.
20. Earl Bamber (NZ)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	2	2	2	2,50	58	29,00	NG	6.	1.	NG	NG	NG	NG	NG
Nico Hülkenberg (D)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	2	2	2	2,50	58	29,00	NG	6.	1.	NG	NG	NG	NG	NG
22. Sam Bird (GB)	Ligier JS P2 - Nissan (LMP2)	8	8	8	10,88	33,5	4,19	6.	17.	10.	8.	5.	9.	10.	7.
Julien Canal (F)	Ligier JS P2 - Nissan (LMP2)	8	8	8	10,88	33,5	4,19	6.	17.	10.	8.	5.	9.	10.	7.
Roman Rusinov (RUS)	Ligier JS P2 - Nissan (LMP2)	8	8	8	10,88	33,5	4,19	6.	17.	10.	8.	5.	9.	10.	7.
25. Richard Bradley (GB)	Oreca 05 - Nissan (LMP2)	8	7	7	11,29	25	3,13	9.	11.	9.	7.	6.	-	11.	8.
Matthew Howson (GB)	Oreca 05 - Nissan (LMP2)	8	7	7	11,29	25	3,13	9.	11.	9.	7.	6.	-	11.	8.
27. Filipe Albuquerque	Audi R18 e-tron quattro (LMP1-H)	2	2	2	7,00	24	12,00	NG	4.	7.	NG	NG	NG	NG	NG
Marco Bonanomi	Audi R18 e-tron quattro (LMP1-H)	2	2	2	7,00	24	12,00	NG	4.	7.	NG	NG	NG	NG	NG
René Rast	Audi R18 e-tron quattro (LMP1-H)	2	2	2	7,00	24	12,00	NG	4.	7.	NG	NG	NG	NG	NG

Statistik umfasst die 29 bestplatzierten Fahrer der Prototypen-Klassen (LMP1/LMP2); Gesamtstatistik unter www.fiawec.com NG = Nicht gestartet \*Beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans gab es doppelte WM-Punkte

## WM-Endstand Fahrer GT 2015 (Top 10)

1. Richard Lietz	145 Punkte
2. Gianmaria Bruni	131,5
Toni Vilander	131,5
4. Michael Christensen	127
5. Davide Rigon	123
James Calado	123
7. Frédéric Makowiecki	118
8. Patrick Pilet	100
9. Alex MacDowall	84
Fernando Rees	84

## 22. Albuquerque

Bonanomi	6. Startplatz (1)
Rast	6. Startplatz (1)
25. Imperatori	7. Startplatz (3)
Kraihamer	7. Startplatz (3)
27. Beche	7. Startplatz (2)
Heidfeld	7. Startplatz (2)
Prost	7. Startplatz (2)
Tuscher	7. Startplatz (2)

## Beste Startplatz Hersteller 2015 (LMP1)

1. Porsche	Pole-Position (8)
2. Audi	2. Startplatz (6)
3. Toyota	4. Startplatz (1)
4. Nissan	11. Startplatz (1)

## Meiste Siege Fahrer 2015 (LMP1)

1. Bernhard	4
Hartley	4
Lieb	4
7. Bamber	4
4. Fässler	2
Lotterer	2
Tréluyer	2
7. Bamber	2
Dumas	1
Hülkenberg	1
Jani	1
Lieb	1
Tandy	1

## Meiste Siege Hersteller 2015 (LMP1)

1. Porsche	6
2. Audi	2
3. Nissan/Toyota	0

## Erfolgreichste Fahrer (Titel 1982-2015)

1. Derek Bell	2
Jacky Ickx	2
Jean-Louis Schlesser	2
4. Mauro Baldi	1
Stefan Bellof	1
Timo Bernhard	1
... Sébastien Buemi	1
... Anthony Davidson	1
Loïc Duval	1
... Marcel Fässler	1
Brendon Hartley	1
Tom Kristensen	1
André Lotterer	1
Allan McNish	1
Hans-Joachim Stuck	1
Benoît Tréluyer	1
Derek Warwick	1
Mark Webber	1

## Erfolgreichste Hersteller (Titel 1953-2015)

1. Porsche	13
2. Ferrari	12
3. Jaguar	3
4. Alfa Romeo	2
Audi	2
Ford	2
Lancia	2
Matra	2
Sauber-Mercedes	2
10. Aston Martin	1
Mercedes	1
Peugeot	1
Toyota	1

## Meiste Laufsiege Fahrer (2015/gesamt)

1. Mass	-/19
2. Baldi	-/17
3. Bell/Schlesser	-/15
... Fässler/Lotterer/Tréluyer	2/10
... Buemi/Davidson/Wurz	0/5
... Bernhard/Hartley/Webber	4/4
... Duval/Kristensen/McNish	0/4
... Dumas	1/3
... Nakajima/Sarrazin	0/2
... Jani/Lieb	1/2
... Bamber/Hülkenberg/Tandy	1/1
... Conway	0/1

## Titel (Fahrer seit 1982/Hersteller seit 1953)

1953/54	-/Ferrari
1955	-/Mercedes
1956-58	-/Ferrari
1959	-/Aston Martin
1960-63	-/Ferrari
1964	-/Porsche
1965	-/Ferrari
1966	-/Ford
1967	-/Ferrari
1968	-/Ford
1969-71	-/Porsche
1972	-/Ferrari
1973/74	-/Matra
1975	-/Alfa Romeo
1976	-/Porsche
1977	-/Alfa Romeo
1978/79	-/Porsche
1980/81	-/Lancia
1982/83	Ickx//Porsche
1984	Bellof//Porsche
1985	Bell/Stuck//Porsche
1986	Bell//Porsche
1987	Boesel//Jaguar
1988	Brundle//Jaguar
1989	Schlesser//Sauber-Mercedes
1990	Schlesser/Baldi//Sauber-Merc.
1991	Fabi//Jaguar
1992	Warwick/Dalmas//Peugeot
1993	Fässler/Lotterer/Tréluyer//Audi
1994	Buemi/Davidson//Toyota
1995	Bernh./Hartl./Webber//Porsche

## Meiste Laufsiege Hersteller (2015/ges.)

1. Porsche	6/46
2. Sauber-Mercedes	-/22
3. Jaguar	-/19
4. Audi	2/15
5. Toyota	0/11
6. Peugeot	-/8
7. Lancia	-/5
8. March-Nissan/Mazda/Rondeau	-/1

## WM-Endstand Hersteller LMP

1. Porsche	344 Punkte
2. Audi	264
3. Toyota	164
4. Nissan	0

## WM-Endstand Hersteller GT

1. Porsche	290 Punkte
2. Ferrari	286
3. Aston Martin	192

1995	-/Ferrari
1996	-/Ferrari
1997	-/Ferrari
1998	-/Ferrari
1999	-/Ferrari
2000	-/Ferrari
2001	-/Ferrari
2002	-/Ferrari
2003	-/Ferrari
2004	-/Ferrari
2005	-/Ferrari
2006	-/Ferrari
2007	-/Ferrari
2008	-/Ferrari
2009	-/Ferrari
2010	-/Ferrari
2011	-/Ferrari
2012	-/Ferrari
2013	-/Ferrari
2014	-/Ferrari
2015	-/Ferrari

**EXTRA**

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**



**Automobil**

**RACER DES JAHRES** in Kooperation mit



# Wählen Sie die Besten: Marken, Modelle & Fahrer 2015

**Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!**




**1. Preis** «upbike by eVinci»  
E-Bike von UPGRADED



**2. Preis** Premium Trackday  
mit RADICAL

# Liebe Leser und Motorsportfreunde!

Wer sind die besten «Racer des Jahres»? MOTORSPORT aktuell sucht die besten Marken, Modelle und Fahrer der Rennsaison 2015 in den Rubriken Marken, Modelle und Fahrer. Sie haben die Wahl. Wie immer gibt es für Ihre Unterstützung viele attraktive Preise zu gewinnen. Also Stift in die Hand und los!

In dieser MSA-Ausgabe stellen wir Ihnen auf diesen beiden und den im Anschluss folgenden Sonderseiten die zur Wahl stehenden Kandidaten aus dem Bereich Automobil vor. Hier, auf den Seiten 20/21, finden Sie die 60 wichtigsten Marken bzw. Hersteller, deren Fahrzeuge in der Saison 2015 im Automobilrennsport werkseitig oder privat eingesetzt worden sind.

Die Rubrik «Marken» haben wir unterteilt in diese sieben Kategorien:

- A Formel 1
- B Formelsport
- C Sportwagen
- D Tourenwagen
- E Langstrecke Nürburgring
- F Rallye
- G Markenpokale



Auf den Seiten 22 bis 25 können Sie die Automodelle wählen,

auf den Seiten 26/27 dann für die Ihrer Meinung nach besten Fahrer 2015 abstimmen.

Wie Sie abstimmen und wie Sie uns Ihre Wahl mitteilen können, erfahren Sie auf Seite 29. Dort finden Sie auch alle bei dieser Aktion zu gewinnenden Preise. Der Hauptgewinn hat einen Wert von rund 10000 Euro. Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Teilnahme!



## Marken A - L


																	
		Formel 1	Formelsport	Sportwagen	Tourenwagen	Langstrecke Nürburgring	Rallye	Markenpokale			Formel 1	Formelsport	Sportwagen	Tourenwagen	Langstrecke Nürburgring	Rallye	Markenpokale
		A	B	C	D	E	F	G			A	B	C	D	E	F	G
AER			B 01	C 01					Fiat/Abarth			B 14				F 14	G 14
Alfa Romeo						D 02			Force India		A 15						
Aston Martin				C 03			E 03		Ford			B 16	C 16	D 16	E 16	F 16	
Audi				C 04	D 04	E 04	F 04	G 04	Gibson			B 17	C 17				
BMW				C 05	D 05	E 05		G 05	Ginetta				C 18				G 18
BR Engineering				C 06					Holden		A 19	B 19	C 19	D 19		F 19	
Chevrolet			B 07	C 07	D 07			G 07	Honda					D 20			
Citroën						D 08		G 08	Hyundai						E 21	F 21	
Corvette				C 09					Jaguar				C 22				
Dallara			B 10	C 10					KTM				C 23				G 23
Dodge				C 11					Lada					D 24			G 24
DS			B 12				F 12	G 12	Lamborghini				C 25				G 25
Ferrari		A 13		C 13		E 13		G 13	Lexus				C 26		E 26		

ANZEIGE

**upgraded**  **.de**  
automotive group

**upchip**  **.de**  
chip-tuning

**uptrion**  **.de**  
unique sport cars

**upracer**  **.de**  
as real as it gets

**upbike**  **.de**  
by e-vinci

**Marken L - Z**

	 Formel 1 Formelsport Sportwagen Tourenwagen Nürburgring Langstrecke Rallye Markenpokale							 Formel 1 Formelsport Sportwagen Tourenwagen Nürburgring Langstrecke Rallye Markenpokale									
	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G			
Lola (Multimatic) 	27	B 27	C 27					Radical 	44			C 44				G 44	
Lotus 	28	A 28	C 28					Red Bull 	45	A 45							
Manor (Marussia) 	29	A 29						Renault 	46	A 46	B 46				F 46	G 46	
Maserati 	30						G 29	Riley 	47			C 47					
Mazda 	31		B 31	C 31				Sauber 	48	A 48							
McLaren 	32	A 32		C 32				Schaeffler 	49		B 49	C 49	D 49		F 49		
Mercedes 	33	A 33	B 33	C 33	D 33	E 33		Seat 	50				D 50			G 50	
MG 	34				D 34			Skoda 	51						F 51		
Mini 	35					F 35	G 35	Spark 	52		B 52						
Mitsubishi 	36					F 36		Subaru 	53				D 53	E 53	F 53		
Mygale 	37		B 37					Suzuki 	54							G 54	
Nissan 	38			C 38	D 38	E 38		Tatuus 	55		B 55						
Onroak (Morgan/Ligier) 	39			C 39				Toro Rosso 	56	A 56							
Opel 	40				D 40	E 40	F 40	G 40	Toyota 	57		B 57	C 57	D 57	E 57	F 57	
Oreca 	41			C 41	D 41		F 41		Volkswagen 	58		B 58		D 58		F 58	G 58
Peugeot 	42						F 42	G 42	Volvo 	59				D 59			
Porsche 	43			C 43		E 43	F 43	G 43	Williams 	60	A 60		C 60				

ANZEIGE



SEIT 20 JAHREN FÜR JEDE RENNSTRECKE  
DAS RICHTIGE GEWINDEFAHRWERK



# Wählen Sie die Modelle 2015!

Auf dieser und der folgenden Doppelseite haben wir die 55 Wahlkandidaten der Rubrik «Modelle» aufgelistet. Dabei handelt es sich um eine Auswahl

der wichtigsten EU-Neuwagen-Modelle und ihrer Rennsport-Ableger. Bitte wählen Sie innerhalb dieser fünf Kategorien Ihren jeweiligen Favoriten.

**H** Minicars  
**J** Kleinwagen  
**K** Kompaktklasse  
**L** (Obere) Mittelklasse  
**M** Sportwagen/Luxusklasse



## H) Minicars

	<b>Serienmodell</b> Fiat/Abarth 500/595/695		<b>Renneinsatz 1</b> Rallye Diverse H 1-1		<b>Renneinsatz 2</b> Markenpokal Trofeo Abarth H 1-2		
	<b>Serienmodell</b> Kia Picanto		<b>Renneinsatz 1</b> Markenpokal Kia Lotos Cup H 2-1				
	<b>Serienmodell</b> Opel Adam		<b>Renneinsatz 1</b> Rallye ERC, DRM etc. H 3-1		<b>Renneinsatz 2</b> Markenpokal Opel Rallye C. H 3-2		
	<b>Serienmodell</b> Renault Twingo		<b>Renneinsatz 1</b> Markenpokale Eset V4 Cup H 4-1				

## J) Kleinwagen

	<b>Serienmodell</b> Audi A1/S1		<b>Renneinsatz 1</b> Rallye Rallycross J 1-1				
	<b>Serienmodell</b> DS 3		<b>Renneinsatz 1</b> Rallye WRC etc. J 2-1		<b>Renneinsatz 2</b> Markenpokal Racing Trophy J 2-2		
	<b>Serienmodell</b> Ford Fiesta		<b>Renneinsatz 1</b> Rallye WRC etc. J 3-1		<b>Renneinsatz 2</b> Tourwagen ETCC, DTC etc. J 3-2		
	<b>Serienmodell</b> Hyundai i20		<b>Renneinsatz 1</b> Rallye WRC, WRX J 4-1				
	<b>Serienmodell</b> Mini JCW/ Countryman		<b>Renneinsatz 1</b> Tourwagen DTC etc. J 5-1		<b>Renneinsatz 2</b> Rallye Rally Raid etc. J 5-2		<b>Renneinsatz 3</b> Markenpokal div. Mini Chall. J 5-3
	<b>Serienmodell</b> Opel Corsa		<b>Renneinsatz 1</b> Markenpokal OPC R. Cup J 6-1				
	<b>Serienmodell</b> Peugeot 208		<b>Renneinsatz 1</b> Rallye WRC, ERC etc. J 7-1				
	<b>Serienmodell</b> Peugeot 2008		<b>Renneinsatz 1</b> Rallye Rally Raid J 8-1				

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2015“ wird präsentiert von



























Technik aus dem Motorsport

**J) Kleinwagen**

 <b>Serienmodell</b> Renault Clio	 <b>Renneinsatz 1</b> Tourwagen DTC etc. J 9-1	 <b>Renneinsatz 2</b> Rallye Diverse J 9-2	 <b>Renneinsatz 3</b> Markenpokal Clio Cup J 9-3
 <b>Serienmodell</b> Seat Ibiza	 <b>Renneinsatz 1</b> Markenpokal Ibiza Cup Ital. J 10-1		
 <b>Serienmodell</b> Skoda Fabia	 <b>Renneinsatz 1</b> Rallye WRC, ERC etc. J 11-1		
 <b>Serienmodell</b> Suzuki Swift	 <b>Renneinsatz 1</b> Markenpokal Suzuki Cup J 12-1		
 <b>Serienmodell</b> Volkswagen Polo	 <b>Renneinsatz 1</b> Rallye WRC, WRX J 13-1		

**K) Kompaktklasse**











 <b>Serienmodell</b> Alfa Romeo Giulietta	 <b>Renneinsatz 1</b> Tourwagen TCR K 1-1		
 <b>Serienmodell</b> Audi A3/S3	 <b>Renneinsatz 1</b> Rallye WRX K 2-1	 <b>Renneinsatz 1</b> Tourwagen BTCC K 2-2	
 <b>Serienmodell</b> BMW 1er/2er	 <b>Renneinsatz 1</b> Tourwagen BTCC K 3-1	 <b>Renneinsatz 2</b> Langstrecke Nürburgring K 3-2	 <b>Renneinsatz 3</b> Markenpokal M235i Cup K 3-3
 <b>Serienmodell</b> Citroën C4/C-Elysée	 <b>Renneinsatz 1</b> Tourwagen WTCC K 4-1	 <b>Renneinsatz 2</b> Rallye Rallycross K 4-2	
 <b>Serienmodell</b> Ford Focus	 <b>Renneinsatz 1</b> Tourwagen BTCC, TCR K 5-1	 <b>Renneinsatz 2</b> Rallye Rallycross K 5-2	
 <b>Serienmodell</b> Honda Civic	 <b>Renneinsatz 1</b> Tourwagen WTCC, Div. K 6-1		
 <b>Serienmodell</b> Lada Priora/Vesta	 <b>Renneinsatz 1</b> Tourwagen WTCC K 7-1		
 <b>Serienmodell</b> Mitsubishi Lancer	 <b>Renneinsatz 1</b> Rallye Diverse K 8-1		
 <b>Serienmodell</b> Opel Astra	 <b>Renneinsatz 1</b> Tourwagen TCR K 9-1	 <b>Renneinsatz 2</b> Markenpokal Astra OPC C. K 9-2	

ANZEIGE















welcome to the upgraded world:



## K) Kompaktklasse

 Serienmodell Seat Leon	 Rennensatz 1 Tourenwagen TCR, ETCC etc. K 10-1	 Rennensatz 2 Markenpokal Leon Eurocup K 10-2	
 Serienmodell Subaru WRX	 Rennensatz 1 Tourenwagen TCR K 11-1	 Rennensatz 2 Langstrecke Nürburgring K 11-2	 Rennensatz 3 Rallye Diverse K 11-3
 Serienmodell Volkswagen Beetle	 Rennensatz 1 Rallye Rallycross K 12-1		
 Serienmodell Volkswagen Golf	 Rennensatz 1 Tourenwagen TCR K 13-1	 Rennensatz 2 Markenpokal VW Golf Cup K 13-2	

## L) (Obere) Mittelklasse

 Serienmodell Audi A4/A5 (RS4/RS5)	 Rennensatz 1 Tourenwagen DTM L 1-1		
 Serienmodell BMW 3er/4er	 Rennensatz 1 Tourenwagen DTM L 2-1		
 Serienmodell Ford Mondeo/ Fusion	 Rennensatz 1 Tourenwagen NASCAR L 3-1		
 Serienmodell Mercedes C-Klasse/ C-Kl. Coupé	 Rennensatz 1 Tourenwagen DTM L 4-1		
 Serienmodell Mercedes E-Klasse/ E-Kl. Coupé	 Rennensatz 1 Tourenwagen V8 Supercars L 5-1		
 Serienmodell Volkswagen CC	 Rennensatz 1 Tourenwagen BTCC L 6-1		
 Serienmodell Volvo S60	 Rennensatz 1 Tourenwagen STCC, V8 SC L 7-1		

## M) Sportwagen/Luxusklasse






































 Serienmodell Aston Martin Vantage	 Rennensatz 1 Sportwagen WEC, GT3 M 1-1	 Rennensatz 2 Langstrecke Nürburgring M 1-2	
 Serienmodell Audi TT/TT Coupé	 Rennensatz 1 Tourenwagen TCR M 2-1	 Rennensatz 2 Markenpokal Audi TT Cup M 2-2	
 Serienmodell Audi R8	 Rennensatz 1 Sportwagen GT3 M 3-1	 Rennensatz 2 Langstrecke Nürburgring M 3-2	 Rennensatz 3 Markenpokal R8 LMS Cup M 3-3

ANZEIGE

SEIT 20 JAHREN FÜR JEDE RENNSTRECKE  
DAS RICHTIGE GEWINDEFABRIK



**M) Sportwagen/Luxusklasse**

 Serienmodell <b>Bentley</b> Continental	 Renneinsatz 1 <b>Sportwagen</b> GT3 M 4-1	 Renneinsatz 2 <b>Langstrecke</b> Nürburgring M 4-2	
 Serienmodell <b>BMW</b> Z4	 Renneinsatz 1 <b>Sportwagen</b> ELMS, GT3 etc. M 5-1	 Renneinsatz 2 <b>Langstrecke</b> Nürburgring M 5-2	
 Serienmodell <b>Chevrolet</b> Camaro	 Renneinsatz 1 <b>Sportwagen</b> GT3, GT4 M 6-1		
 Serienmodell <b>Chevrolet</b> Corvette	 Renneinsatz 1 <b>Sportwagen</b> Le Mans, GT3 M 7-1		
 Serienmodell <b>Ferrari</b> F458/488	 Renneinsatz 1 <b>Sportwagen</b> WEC, GT3 M 8-1	 Renneinsatz 2 <b>Markenpokal</b> Ferrari Chall. M 8-2	
 Serienmodell <b>Honda</b> NSX	 Renneinsatz 1 <b>Sportwagen</b> Super GT M 9-1		
 Serienmodell <b>KTM</b> X-Bow	 Renneinsatz 1 <b>Sportwagen</b> GT4 M 10-1	 Renneinsatz 2 <b>Markenpokal</b> X-Bow Battle M 10-2	
 Serienmodell <b>Lamborghini</b> Gallardo/ Huracán	 Renneinsatz 1 <b>Sportwagen</b> GT3 M 11-1	 Renneinsatz 2 <b>Markenpokal</b> Trofeo Lamb. M 11-2	
 Serienmodell <b>Lexus</b> RC/RCF	 Renneinsatz 1 <b>Sportwagen</b> Super GT M 12-1	 Renneinsatz 2 <b>Langstrecke</b> Nürburgring M 12-2	
 Serienmodell <b>McLaren</b> 650S/675 LT	 Renneinsatz 1 <b>Sportwagen</b> GT3 M 13-1		
 Serienmodell <b>Mercedes</b> SLS AMG/ AMG GT	 Renneinsatz 1 <b>Sportwagen</b> GT3 M 14-1	 Renneinsatz 2 <b>Langstrecke</b> Nürburgring M 14-2	
 Serienmodell <b>Nissan</b> GT-R	 Renneinsatz 1 <b>Sportwagen</b> Super GT, GT3 M 15-1	 Renneinsatz 2 <b>Langstrecke</b> Nürburgring M 15-2	
 Serienmodell <b>Porsche</b> 911/911 GT3	 Renneinsatz 1 <b>Sportwagen</b> WEC, GT3 etc. M 16-1	 Renneinsatz 2 <b>Rallye</b> WRC, DRM M 16-2	 Renneinsatz 3 <b>Markenpokal</b> Porsche Cups M 16-3
 Serienmodell <b>Toyota</b> GT86	 Renneinsatz 1 <b>Langstrecke</b> Nürburgring M 17-1	 Renneinsatz 2 <b>Markenpokal</b> GT86 Cup M 17-2	 Renneinsatz 3 <b>Rallye</b> R3 M 17-3
 Serienmodell <b>Volkswagen</b> Scirocco	 Renneinsatz 1 <b>Rallye</b> Rallycross M 18-1		

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2015“ wird präsentiert von

**BBS**

Technik aus dem Motorsport

# Wählen Sie die Fahrer 2015!

Auf diesen beiden Seiten stehen 120 Automobil-Rennfahrer für Sie zur Wahl bereit. Die MSA-Redaktion hat für Sie eine alphabetisch sortierte Vorauswahl getroffen. Sollten

Ihre 2015er-Favoriten fehlen, können Sie diese als «Fahrer nach Wahl» wählen. Die acht Fahrer-Kategorien lauten:

**P** Sportwagen  
**Q** Tourenwagen  
**R** Langstrecke Nürburgring  
**S** Rallye  
**T** Markenpokale  
**U** Nachwuchsfahrer



## N) Formel 1

<b>N01</b>  Fernando Alonso E/Formel 1	<b>N02</b>  Valtteri Bottas FIN/Formel 1	<b>N03</b>  Jenson Button GB/Formel 1	<b>N04</b>  Romain Grosjean F/Formel 1	<b>N05</b>  Lewis Hamilton GB/Formel 1	<b>N06</b>  Nico Hülkenberg D/Formel 1	<b>N07</b>  Daniil Kvyat RUS/Formel 1	<b>N08</b>  Felipe Massa BR/Formel 1
<b>N09</b>  Felipe Nasr BR/Formel 1	<b>N10</b>  Sergio Pérez MEX/Formel 1	<b>N11</b>  Kimi Räikkönen FIN/Formel 1	<b>N12</b>  Daniel Ricciardo AUS/Formel 1	<b>N13</b>  Nico Rosberg D/Formel 1	<b>N14</b>  Max Verstappen NL/Formel 1	<b>N15</b>  Sebastian Vettel D/Formel 1	<b>N16</b>  Fahrer nach Wahl

## O) Formelsport

<b>O01</b>  Daniel Abt D/Formel E	<b>O02</b>  Zoël Amberg CH/GP2	<b>O03</b>  René Binder A/GP2	<b>O04</b>  Sébastien Buemi CH/Formel E	<b>O05</b>  S. de Silvestro CH/Formel E	<b>O06</b>  Scott Dixon NZ/IndyCar	<b>O07</b>  Nick Heidfeld D/Formel E	<b>O08</b>  André Lotterer D/Super Formula
<b>O09</b>  Raffaele Marciello I/GP2	<b>O10</b>  J.-P. Montoya CO/IndyCar	<b>O11</b>  Nelson Piquet Jr. BR/Formel E	<b>O12</b>  Will Power AUS/IndyCar	<b>O13</b>  Felix Rosenqvist S/Formel-3-EM	<b>O14</b>  Oliver Rowland GB/F. Renault 3.5	<b>O15</b>  Stoffel Vandoorne B/GP2	<b>O16</b>  Fahrer nach Wahl

## P) Sportwagen

<b>P01</b>  Sebastian Asch D/GT Masters	<b>P02</b>  Earl Bamber NZ/24h Le Mans	<b>P03</b>  Timo Bernhard D/WEC	<b>P04</b>  Maximilian Buhk D/BSS	<b>P05</b>  Alex Buncombe GB/BES	<b>P06</b>  Nick Catsburg NL/24h Spa	<b>P07</b>  Katsumasa Chiyo J/BES	<b>P08</b>  Robin Frijns NL/BGTS
<b>P09</b>  Brendon Hartley NZ/WEC	<b>P10</b>  Richard Lietz A/WEC	<b>P11</b>  Luca Ludwig D/GT Masters	<b>P12</b>  Wolfgang Reip B/BES	<b>P13</b>  Nick Tandy GB/24h Le Mans	<b>P14</b>  Mark Webber AUS/WEC	<b>P15</b>  R. Westbrook GB/USCC	<b>P16</b>  Fahrer nach Wahl

## Q) Tourenwagen

<b>Q01</b>  Thed Björk S/STCC	<b>Q02</b>  Dusan Borkovic SRB/ETCC	<b>Q03</b>  Kyle Busch USA/NASCAR	<b>Q04</b>  Stefano Comini CH/TCR Int.	<b>Q05</b>  Mattias Ekström S/DTM	<b>Q06</b>  Jamie Green GB/DTM	<b>Q07</b>  Rob Huff GB/WTCC	<b>Q08</b>  Fredrik Lestrup S/DTC Procar
<b>Q09</b>  José María López RA/WTCC	<b>Q10</b>  Norbert Michelisz H/WTCC	<b>Q11</b>  Tiago Monteiro P/WTCC	<b>Q12</b>  Gordon Shedden GB/BTCC	<b>Q13</b>  Bruno Spengler CDN/DTM	<b>Q14</b>  Pascal Wehrlein D/DTM	<b>Q15</b>  M. Winterbottom AUS/V8 SC	<b>Q16</b>  Fahrer nach Wahl

ANZEIGE

upgraded<sup>+</sup>.de  
automotive group

upchip<sup>+</sup>.de  
chip-tuning

uptrion<sup>+</sup>.de  
unique sport cars

upracer<sup>+</sup>.de  
as real as it gets

upbike<sup>+</sup>.de  
by e-vinci



**R) Langstrecke Nürburgring**

<b>R01</b>  Klaus Abbelen D/VLN+24h	<b>R02</b>  Dirk Adorf D/VLN+24h	<b>R03</b>  Uwe Alzen D/VLN+24h	<b>R04</b>  Marc Basseng D/VLN+24h	<b>R05</b>  Augusto Farfus BR/24h	<b>R06</b>  Dirk Groneck D/VLN	<b>R07</b>  Tim Groneck D/VLN	<b>R08</b>  Jesse Krohn FIN/VLN
<b>R09</b>  Christian Menzel D/VLN+24h	<b>R10</b>  Christopher Mies D/24h	<b>R11</b>  Nico Müller D/24h	<b>R12</b>  Edw. Sandström S/24h	<b>R13</b>  Sabine Schmitz D/VLN+24h	<b>R14</b>  Volker Strycek D/VLN+24h	<b>R15</b>  Laurens Vanthoor B/24h	<b>R16</b>  Fahrer nach Wahl

**S) Rallye**

<b>S01</b>  Nasser Al-Attiyah Q/WRC2+Dakar	<b>S02</b>  R. Baumschlager A/ÖRM	<b>S03</b>  Elfyn Evans GB/WRC	<b>S04</b>  Grégoire Hotz CH/SRM	<b>S05</b>  K. Kajetanowicz PL/ERC	<b>S06</b>  Fabian Kreim D/DRM+ÖRM	<b>S07</b>  Armin Kremer D/WRC2	<b>S08</b>  Robert Kubica PL/WRC
<b>S09</b>  Jari-M. Latvala FIN/WRC	<b>S10</b>  Kris Meeke GB/WRC	<b>S11</b>  Andr. Mikkelsen N/WRC	<b>S12</b>  Sébastien Ogier F/WRC	<b>S13</b>  Hayden Paddon NZ/WRC	<b>S14</b>  Petter Solberg N/WRX	<b>S15</b>  Ruben Zeltner D/DRM	<b>S16</b>  Fahrer nach Wahl

**T) Markenpokale**

<b>T01</b>  Mikaela Ahlin-K. S/Audi TT Cup	<b>T02</b>  M. Ammermüller D/Porsche Cups	<b>T03</b>  Pascal Eberle CH/Clio Cup	<b>T04</b>  Philipp Eng A/Porsche Cups	<b>T05</b>  Ch. Engelhart D/Porsche Cups	<b>T06</b>  Björn Grossmann D/Ferrari Ch.	<b>T07</b>  Jan Kisllel PL/Audi TT Cup	<b>T08</b>  Jeffrey Kruger ZA/VW Golf Cup
<b>T09</b>  Niki Leutwiler CH/X-Bow Battle	<b>T10</b>  Niklas Lilja S/Trofeo Abarth	<b>T11</b>  Dennis Marschall D/Audi TT Cup	<b>T12</b>  Pol Rosell E/Leon Eurocup	<b>T13</b>  Jeffrey Schmidt CH/Porsche Cups	<b>T14</b>  Nicki Thiim DK/Carrera Cup	<b>T15</b>  Chris v. d. Drift NZ/Carr. Cup Asia	<b>T16</b>  Fahrer nach Wahl

**U) Nachwuchsfahrer**

<b>U01</b>  Emil Bergkvist S/ERC	<b>U02</b>  Ralph Boschung CH/GP3	<b>U03</b>  Matteo Cairoli I/Porsche Cups	<b>U04</b>  Louis Delétraz CH/FR 2.0	<b>U05</b>  Marvin Dienst D/Formel 4	<b>U06</b>  Alex Fontana CH/GP3	<b>U07</b>  Maxim. Günther D/Formel-3-EM	<b>U08</b>  Kevin Jörg CH/FR 2.0
<b>U09</b>  M. Kirchhöfer D/GP3	<b>U10</b>  Lukas Meter D/Citroën Trophy	<b>U11</b>  Sven Müller D/Porsche Cups	<b>U12</b>  Markus Pommer D/Formel-3-EM	<b>U13</b>  Mick Schumacher D/Formel 4	<b>U14</b>  Julius Tannert D/Opel Cup	<b>U15</b>  Mathéo Tuscher CH/GP3	<b>U16</b>  Fahrer nach Wahl

ANZEIGE



SEIT 20 JAHREN FÜR JEDE RENNSTRECKE  
DAS RICHTIGE GEWINDEFAHRWERK



# VOLLGAS-

## 1 x 1 «upbike by eVinci» E-Bike von upgraded

Dieser Hauptpreis wird Sie elektrifizieren! Das «upbike by eVinci» der Firma upgraded ist die perfekte Symbiose von E-Bike und Motorrad. Das patentierte Antriebskonzept Electric Drivestyle setzt Maßstäbe. Die Kombination von selbstentwickelten Schwingen, Rahmen und Sitzdomen vermittelt dem Fahrer einen außerordentlichen Sitz- und Fahrkomfort. Der über ein stufenloses Automatik-Getriebe geschaltete Motor schiebt mit 130 Nm an, die Reichweite beträgt 240 km. So wird der Wunsch nach Unabhängigkeit im urbanen Verkehr erfüllt. Das Design-Touchpad-Display lässt keine Funktionswünsche offen, ist einfach zu bedienen und natürlich Code-geschützt.

Wert: 9899,- Euro  
www.upbike.de  
www.upgraded.de



**1. Preis**

## Sonderpreis

## 1 x 1 VIP-Besuch für zwei bei der Formel E

Schaeffler ist exklusiver Technologiepartner des deutschen Formel-E-Teams ABT Schaeffler Audi Sport. Den aktuellen Antriebsstrang aus Motor und Getriebe hat Schaeffler gemeinsam mit dem Team entwickelt. Der Gewinner des Sonderpreises und eine Begleitung erleben einen deutschen ePrix mit VIP-Karten, Blick hinter die Kulissen und besten Tribünenplätzen hautnah. Inbegriffen sind Tickets, Boxenführung, Handshake mit den Fahrern und Verpflegung.

Wert: ca. 3500,- Euro

www.schaeffler.com

## 1 x 1 Premium-Trackday mit RADICAL SPORTSCARS

**2. Preis**



Einen ganzen Tag lang mit einem Radical auf einer der schönsten Rennstrecken Europas fahren: Als Gewinner des zweiten Preises dürfen Sie genau das erleben! Radical Sports cars – wie der Name schon sagt – radikal: leicht, stark und verdammt schnell. Genau das Richtige für jeden Sportwagen-Fan also. Der Trackday mit Rundum-sorglos-Paket umfasst die Strecken- und Fahrzeugnutzung (Radical SR3) für den ganzen Tag, An- und Abtransport sowie Betreuung von Fahrer und Fahrzeug durch Radical Deutschland, das Coaching durch einen Radical-erfahrenen Instruktor, die Nutzung der Radical Deutschland Pit Box und Hospitality sowie ein ganztägiges Catering.

Wert: 8900,- Euro

www.radical-sportscars.de



# PREISE!

## 1 x 1 Recaro Pro Racer

Der «Recaro Pro Racer SPG» ist der Rennsportsitz für Profis mit Siegenspruch und speziell für den Einsatz mit HANS-Systemen entwickelt. Mit dabei ist ein flexibler Adapter. Alternativ kann sich der Gewinner des 3. Preises sich auch für zwei Recaro «Pole Position» mit ABE für den Straßenverkehr (Wert: 1780,- Euro) entscheiden.  
Wert: 2110,- Euro  
[www.recaro-automotive.de](http://www.recaro-automotive.de)



## 1 x 1 Satz BBS-Räder

Kompromisslos, ästhetisch und voll im Trend. So präsentiert sich das konkave Hochleistungsrad «CI-R» von BBS. Das Rad besticht nicht nur optisch durch seine markanten, BBS-typischen Y-Speichen, sondern ist auch technisch mit allerhand Feinheiten ausgestattet. Gewichtsoptimierung ist hierbei die oberste Prämisse. Durch die bewährte Flow-Forming-Technologie und hinterfräste Speichen wird das CI-R zum absoluten Leichtbaudrad mit auswechselbarem Edelstahl-Anfahrerschutz.  
Wert: ab 1920,- Euro  
[www.bbs.com](http://www.bbs.com)



## 6. Preis



## 1 x 1 RC-Car

Der im Maßstab 1:6 verkleinerte Audi R8 LMS ultra des W Racing Teams (WRT) ist ein echtes Bonbon unter den RC-Cars. Dank einem massiven 1200 kV Brushless-Motor und einem 160A-Regler schafft es dieser Elektro-Flitzer auf bis zu 100 km/h. Die serienmäßig verbaute AVC-Technologie sorgt dafür, dass diese Kraft auch kontrollierbar ist.  
Wert: 1079,- Euro  
[www.rc-car-online.de](http://www.rc-car-online.de)

## 1 x 1 KW Gewindefahrwerk

Spitzentechnologie aus dem Motorsport auch für Ihr Auto auf der Straße. Das KW Gewindefahrwerk Variante 3 «inox-line» bietet unbegrenzte Individualität für Performance und Komfort. Die Dämpfer sind in Zug- und Druckstufe unabhängig einstellbar. Hochwertige Dämpfungskomponenten sorgen für eine lange Lebensdauer.  
Wert: ca. 2000,- Euro  
[www.kwsuspensions.de](http://www.kwsuspensions.de)



## 3 x 1 Wetterauer Gutscheine upracer



Sie wollten schon immer mal Formel 1 fahren? In einem Tourenwagen Platz nehmen? In einem Rallyeauto driften? Mit einem normalen Auto quer fahren? Das Fahrkönnen verbessern? All das ist an dem einzigartigen Simulator «upracer» von upgraded möglich. Insgesamt gibt es drei Trainingsgutscheine über je 60 Minuten zu gewinnen.  
Wert: je 100,- Euro  
[www.upracer.de/www.upgraded.de](http://www.upracer.de/www.upgraded.de)

## So wählen und gewinnen Sie

Auf den vorangegangenen acht Seiten haben wir Ihnen im Rahmen unserer diesjährigen Leserwahl 60 Marken, 55 Modelle und 120 Fahrer aus dem Automobilsport vorgestellt. Sie stehen Ihnen in jeweils sieben, fünf bzw. acht Einzelkategorien zur Wahl. Pro Einzelkategorie haben Sie eine (!) Stimme, können also 20 Mal wählen. «Racer des Jahres 2015» werden die Wahlkandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten.

Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Für die Teilnahme berechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart GmbH und Co. KG sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

### Wahlschein ausfüllen

Dieser MSA-Ausgabe 50/15 ist eine Wahlkarte beigelegt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer persönlichen Favoriten. Wenn Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, können Sie in jeder dieser acht Kategorien auch Ihren ganz persönlichen Favoriten mit seinem Vor- und Nachnamen eintragen.

### Preise gewinnen

Die Gewinnspiel-Preise (siehe links) werden unter allen rechtzeitig eingesandten Teilnahmekarten der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl «Racer des Jahres 2015» verlost. Einsendeschluss ist der 11. Januar 2016 (Datum des Poststempels). Sie können auch online mitspielen: [www.leserumfragen.de/msa](http://www.leserumfragen.de/msa). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Grundsätzlich ausgeschlossen von der Teilnahme sind Zusendungen, die Auftragsunternehmen für ihre Kunden vornehmen. ♦ MSA

# MOTOR SPORT aktuell

# KW competition

„Die Technik, und nur  
die Technik hat mich überzeugt.“



**OLAF MANTHEY**

Manthey-Racing 5-facher Gesamtsieger  
24h-Rennen Nürburgring

WEIL AUF DER  
**NORDSCHLEIFE** DAS  
**RICHTIGE FAHRWERK**  
ENTSCHEIDEND IST

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK.

KW automotive GmbH  
Aspachweg 14  
74427 Fichtenberg  
Telefon: +49 7971 9630-0  
Telefax: +49 7971 9630-191

KW automotive (Schweiz) AG  
Industriestrasse 13  
CH-6343 Rotkreuz  
Telefon: +41 41 798 11 05  
Telefax: +41 41 798 11 06



[www.KWsuspensions.de](http://www.KWsuspensions.de)

Losail

# Muller holt Vizetitel



Start zu drei Premieren: Die WTCC fuhr auf dem Losail International Circuit ihre Rennen erstmals an einem Freitag, unter Flutlicht und im Mittleren Osten

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Das noch offene Rennen um den Vize-WM-Titel gewann denkbar knapp Yvan Muller gegen Sébastien Loeb. Der Rallye-König fuhr in Katar nach 15 Jahren letztmals für Arbeitgeber Citroën.**

Unter dem Strich war es aber einmal mehr der bereits feststehende Weltmeister José María López, der dem Event seinen Stempel aufdrückte. Im Qualifying fuhr er mit über drei Zehntelsekunden Vorsprung auf die Pole-Position und spielte im ersten Rennlauf regelrecht mit seinen Verfolgern. Wenn er gewollt hätte, wären es am Ende sicher deutlich mehr als die 7,6 Sekunden Abstand gewesen, die der Argentinier rausfuhr.

Mit dem zehnten Saisonsieg und damit der Einstellung des eigenen Rekords von 2014 – knackte er im 23. Rennen außerdem seine Punktemarke aus dem Vorjahr, als es ja insgesamt nur 23 Rennen gab. Trotz eines kleinen Durchhängers zur Saisonmitte bleibt also festzuhalten: López dominiert weiter – und mehr denn je.

Im zweiten Durchgang wurde «Pechito» dann sowohl Opfer des Startgetümmels als auch der für Überholmanöver ungeeigneten Strecke. So konnte er sich vom 10. Startplatz «nur» auf P8 verbessern.

## Ende der Citroën-Loeb-Ära

Spannung herrschte im zweiten Durchgang zwischen seinen Teamkollegen Yvan Muller und Sébastien Loeb. Letztgenannter hatte sowohl im Qualifying (P3) als auch im ersten Lauf mit P4 seinen Vorsprung auf Yvan Muller (Quali P8, erster Lauf P6) auf zwölf Punkte ausgebaut. Das bedeutete für Lauf zwei,

dass Loeb bei einem Sieg von Muller P3 zum Vize-WM-Titel reichen würde.

Während Muller vorne trotz Kollision mit Pole-Mann und Leader John Filippi letztlich souverän gewann, fand Loeb keinen Weg vorbei an Norbert Michelisz auf P3. So ging der Vizetitel doch wieder an Muller.

Für Loeb war es das Ende einer Ära nach 15 Jahren bei Citroën – seit der Junior-Rallye-WM 2001, als ihn der damalige Sportchef Guy Frequelin als Mentor unterstützte und er seine erste Rallye im Werksteam bestreiten durfte, fuhr Loeb für die Doppelwinkler.

Dementsprechend emotional ging es nach dem zweiten Rennen zu, als Loeb bei der Rückkehr zum Team frenetisch bejubelt wurde. «Ich möchte Citroën für alles, was wir in den letzten fast 15 Jahren erreicht haben, danken. Sicherlich ist es sehr emotional, zum letzten Mal mit dem Team zusammenzuarbeiten, aber wir müssen nach vorne schauen», so Loeb.

Von der Konkurrenz war beim ersten Auftritt der WTCC im Mittleren Osten nicht viel zu sehen. Vom reinen Speed her war sie, trotz teilweise 60 kg Gewichtsvorteil, nie auch nur ansatzweise auf Augenhöhe.

Einzig die Strecken-Charakteristik mit vielen schnellen Kurven erlaubte es den Honda-, Chevy- und Lada-Fahrern, sich größtenteils erfolgreich gegen die Fahrer in den C-Elysees zu wehren.

## Lada weiter im Aufwind

Honda war mit P6 von Michelisz im Qualifying hinter Citroën, Chevrolet (Hugo Valente, P4) und Lada (Nick Catsburg, P5) nur vierte Kraft, hatte aber mit 40 kg auch nach Citroën das zweithöchste Zusatzgewicht mitzuschleppen. Bei den Japanern, die konzeptbedingt einen aerodynamischen Nachteil haben, wird man über den Winter hart arbeiten müssen, um gegen die (privat entwickelten!) RML-Chevys, Ladas und vermutlich auch Volvos nicht ins Hintertreffen zu geraten.

Bei Lada ist vor allem im Qualifying Fortschritt zu erkennen, in den Rennen kommt jedoch oft noch Pech dazu, wobei vor allem Catsburg und natürlich Nicolas Lapierre als Sportwagen-Umsteiger noch einen Erfahrungsrückstand aufholen müssen. Der Aufwärtstrend ist jedoch – auch im Hinblick auf 2016 – klar erkennbar. ♦



Zehnter Sieg und Punkterekord: López



Abschied nach 15 Jahren mit Citroën: Loeb

Saison 2016

Privatfahrer Losail

# Neues Format

# Krimi-Champ Michelisz

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Nach großen Änderungen im Rennkalender zur gerade beendeten Saison, wird 2016 vermutlich kein neuer Austragungsort hinzukommen. Einziger Wackelkandidat ist im Moment scheinbar Moskau. Das heißt, dass es weiterhin bei sechs Europa-Events bleibt. Die Nordschleife-Rennen im Rahmen der 24h am Nürburgring waren ohnehin gesetzt.

Eine große Änderung wird es aber beim Rennformat geben. Das Qualifying bleibt zwar wie gehabt, anschließend können sich die Werksteams in einem Team-Zeitfahren (genannt «MAC 3») jedoch zusätzliche Punkte holen. Der erste Lauf wird mit Reversed Grid und als Sprintrennen ausgetragen. «Big Points» gibt es im längeren Hauptrennen, wo nach Qualifiergebnis gestartet wird. ♦ MBR



2016 neu: Team-Zeitfahren

**Norbert Michelisz (Honda) hat sich beim Finale in Katar den Privatfahrer-Titel gesichert - trotz der Übermacht von Mehdi Bennani.**

Man muss sich schon wundern, warum nicht Michelisz im Werks-Honda von JAS Motorsport sitzt. Denn das ganze Wochenende hatte der Privatier im Zengo-Team seine Markenkollegen klar im Griff.

Machtlos war es dagegen vom reinen Speed gegen Widersacher Mehdi Bennani im Citroën. Während Michelisz im Qualifying mit P6 das Maximum herausholte, schob sich der Marokkaner sogar zwischen die Werksautos auf Startplatz 2. Dazu kam an Valente, aus den sieben Punkten Vorsprung von Michelisz waren nach Qualifying und Rennen 1 aber nur noch deren zwei übrig! Bennani hatte damit im zweiten Durch-

**Roal holt den Team-Titel**

gang gute Chancen, den Ungarn noch abzufangen. Zwar musste er vier Plätze hinter seinem Widersacher starten, nach der Performance in Race 1 war an spannendes Fahren bei Michelisz aber nicht zu denken. Dessen Vorteil: Die Strecke in Losail lädt nicht gerade zu Überholmanövern ein. Und so hielt er Loeb und Bennani in den Citroëns tatsächlich hinter sich und fuhr sogar aufs Podest!



Hielt Loeb und Bennani im zweiten Lauf hinter sich: Privatiers-Weltmeister Norbert Michelisz

gang gute Chancen, den Ungarn noch abzufangen. Zwar musste er vier Plätze hinter seinem Widersacher starten, nach der Performance in Race 1 war an spannendes Fahren bei Michelisz aber nicht zu denken. Dessen Vorteil: Die Strecke in Losail lädt nicht gerade zu Überholmanövern ein. Und so hielt er Loeb und Bennani in den Citroëns tatsächlich hinter sich und fuhr sogar aufs Podest!



M. Bennani

Damit war auch der Titel besiegelt. «Ich wusste, dass ich hier ein perfektes Wochenende hinlegen muss, weil Mehdi in Bestform ist», war der Zengo-Fahrer über den Gewinn des zweiten Privatiers-Titels nach 2012 erleichtert. Spannung gab es auch noch mal in Sachen Privatteams: In Lauf 2 sah es kurz so aus, als könnten der stark aufgelegte John Filippi doch noch Campos zum

Meister machen. Doch Leader Filippi musste zur Durchfahrtsstrafe (Frühstart) und fiel ans Ende des Feldes zurück. Gleichzeitig kamen die Roal-Fahrer Coronel (Reparatur und aus der Box in R2 nachgestartet) und Chilton (Kollision in der Startrunde von R2) noch schadlos über die Distanz.

Pech hatte Münnich-Pilot Stefano D'Aste. Nach P4 im ersten Lauf Zeitstrafe wegen Frühstarts, im zweiten Lauf Ausfall nach Kollision in Runde eins. ♦

## TOURENWAGEN-WM/Resultate

Doha-Losail/Q: 27. November 2015; 23. und 24. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 12/14 Runden à 5,380 km (= 64,560/75,320 km); Wetter/Strecke: klar/trocken.

### 1. Lauf (18 Fahrer gestartet, 18 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		José María López (RA)	Citroën C-Ellysée	12	24:33,158	+60 kg
2.	(P)	Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Ellysée	12	+7,631	+60 kg
3.	(P)	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	12	+11,774	0 kg
4.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Ellysée	12	+12,717	+60 kg
5.		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Ellysée	12	+18,815	+60 kg
6.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Ellysée	12	+19,343	+60 kg
7.	(P)	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	12	+20,064	+40 kg
8.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	12	+22,700	+40 kg
9.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	12	+24,397	+10 kg
10.		Nicolas Lapierre (F)	Lada Vesta	12	+31,613	+10 kg
11.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	12	+34,224	0 kg
12.		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	12	+34,530	+10 kg
13.	(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	12	+35,129	0 kg
14.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	12	+36,178	0 kg
15.		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	12	+37,292	+40 kg
16.	(P)	Nasser Al-Attayah (O)	Chevrolet Cruze	12	+39,646	0 kg
17.	(P)	Stefano D'Aste (I)	Chevrolet Cruze	12	+55,426**	0 kg
18.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	11	+1 Rdn.	0 kg

\*\*inkl. 30-Sekunden-Zeitstrafe für Frühstart

(P) = Privatfahrer

\*Kompensationsgewichte (Basisgewicht: 1100 kg)

### 2. Lauf (18 Fahrer gestartet, 16 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Ellysée	14	32:47,712	+60 kg
2.		Qing Hua Ma (RC)	Citroën C-Ellysée	14	+5,264	+60 kg
3.	(P)	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	14	+6,340	+40 kg
4.		Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Ellysée	14	+7,243	+60 kg
5.	(P)	Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Ellysée	14	+7,788	+60 kg
6.	(P)	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	14	+10,145	0 kg
7.		Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	14	+10,650	+40 kg
8.		José María López (RA)	Citroën C-Ellysée	14	+11,682	+60 kg
9.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	14	+15,098	+40 kg
10.		Nicolas Lapierre (F)	Lada Vesta	14	+16,975	+10 kg
11.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet Cruze	14	+19,243	0 kg
12.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	14	+20,580	0 kg
13.	(P)	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	14	+21,655	0 kg
14.	(P)	Nasser Al-Attayah (O)	Chevrolet Cruze	14	+26,965	0 kg
15.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	14	+57,065	0 kg
16.		Rob Huff (GB)	Lada Vesta	9	+5 Rdn.	+10 kg
Nicht klassiert:						
		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	0	Kollision	+10 kg
	(P)	Stefano D'Aste (I)	Chevrolet Cruze	0	Kollision	0 kg

### WM-Stand Fahrer

1.	López	475
2.	Muller	357
3.	Loeb	356
4.	Ma	241
5.	Tarquini	197
6.	Michelisz	195
7.	Monteiro	177
8.	Bennani	127
9.	Valente	120
10.	Huff	105
11.	Chilton	96
12.	Catsburg	41
13.	Coronel	39
14.	D'Aste	29
15.	Van Lagen	16
16.	Lapierre	8

### WM-Stand Privatfahrer

1.	Michelisz	168
2.	Bennani	164
3.	Chilton	128
4.	Valente	118
5.	D'Aste	86
6.	Coronel	78

### WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	1069
2.	Honda	721
3.	Lada	360

### WM-Stand Privatteams

1.	Roal Motorsport	195
2.	Campos Racing	182
3.	Zengo Motorsport	161
4.	Sébastien Loeb Racing	150
5.	All-Inkl.com Münnich Motorsport	88

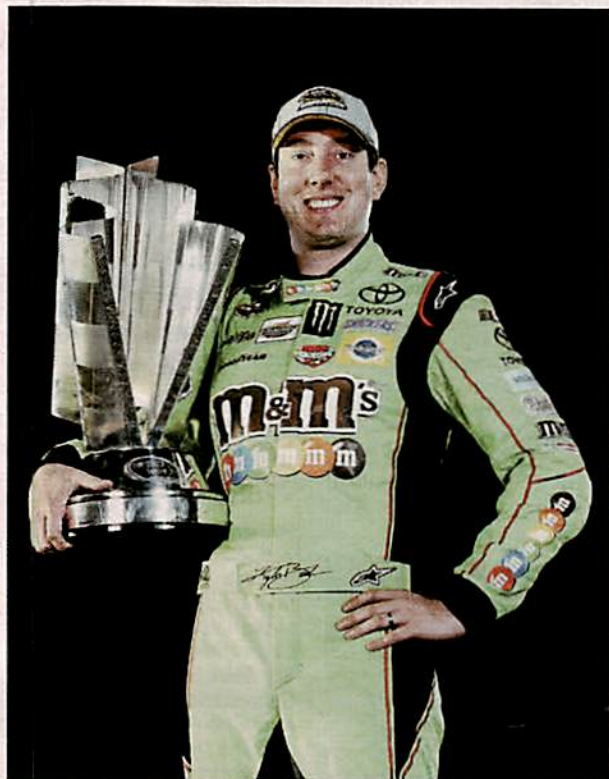
Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 157,8 km/h, 2. Lauf 137,8 km/h

Schnellste Runden: 1. Lauf López in 2:01,628 min (= 159,2 km/h), 2. Lauf Muller in 2:02,450 min (= 158,2 km/h)

Internet: www.fiawtcc.com

NASCAR

# Comeback-König



Der Comeback-König und sein Pokal: NASCAR-Champ Kyle Busch

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Kyle Busch hat das schier Unmögliche geschafft und hat seinen und Toyotas ersten Sprint-Cup-Titel eingefahren. Der Weg von «Rowdy» zum Titel.**

Nachdem – trotz Spoiler-Sieg in Phoenix – das Finale mit den vor der Arizona-Runde favorisierten vier Titelanwärtern ins Finale nach Homestead ging, stand Kyle Busch eigentlich auf verlorenem Posten. Praktisch jeder gönnte in Florida Jeff Gordon zu dessen Ausstand als Cup-Fahrer den Titel. Doch der geriet nach starker Anfangsphase in immer größere Set-up-Probleme, je kühler die Luft und je griffiger die Strecke wurde.

Martin Truex Jr. wäre die perfekte «Cinderella Story» gewesen. Das kleine Ein-Wagen-Team Furniture Row Racing aus Colorado gegen die Big Player von Hendrick, Stewart-Haas und Gibbs. Es wäre wohl einfach zu schön gewesen, auch Truex kam im Rennverlauf nicht mehr auf Touren.

Der Kampf hieß also: Kevin Harvick gegen Kyle Busch. Titelverteidiger gegen Comeback-Kid. Und aus dem Kid wurde ein König. Ein ultraschneller letzter Boxenstopp der Gibbs-Truppe katapultierte den Busch-Toyota an die Spitze des Feldes, die bis zum Ende auch nicht mehr abgegeben wurde.

**Alle Kritiker Lügen gestraft**

«Rowdy», wie Busch neckisch genannt wird, hat damit etwas beinahe Unmögliches geschafft. Nach einem schweren Unfall im Xfinity-Rennen von Daytona (rechtes Bein und linker Fuß gebrochen) musste er die ersten elf Rennen aussetzen. In den restlichen 15 Runden der Regular Season gewann er viermal und sammelte genug Punkte, um die Top 30 der Gesamtwertung zu erreichen. Dank Ausnahmegenehmigung seitens NASCAR durfte er am Chase teilnehmen – was nicht überall auf Begeisterung stieß.

Die Kritiker strafte der in diesem Jahr 30 Jahre alt und Vater gewordene Busch mit seinem ersten Cup-Titel alle Lügen. ♦

NACHRICHTEN

## Dayraut jagt siebten Titel auf dem Eis

**Trophée Andros** Am Wochenende startet die Eisrennserie in Val Thorens (F) in ihre 26. Saison. Dort, auf 2200 Höhenmetern, hat es in den letzten Tagen kräftig geschneit – rund 90 Zentimeter Neuschnee. Sportlich steht Titelverteidiger Jean-Philippe Dayraut (Mazda) im Mittelpunkt. Er könnte seinen siebten Titel holen und damit den Abstand zu Yvan Muller (zehnte Titel) verkürzen. Die Chancen stehen für Dayraut und Mazda gut – auch dank erfahrener Profis im Team wie Laurent Fedacou, den DTM Phoenix Teamingenieur von Timo Scheider. Das aus dem GT3-Sport bekannte Team WRT tritt diese Saison mit Audi an. Als Fahrer sind DTM-Pilot Adrien Tambay und wie im Vorjahr (noch mit Toyota) Olivier Panis dabei.



Startet in Val Thorens in die neue Saison: Trophée Andros

DTM

# Talente beim Test

Von ARNO WESTER

**Wie von MSA in der letzten Ausgabe prognostiziert, setzt Audi in der DTM auf Kontinuität. Alle acht Fahrer, die schon 2014 und 2015 zum Fahrerker der Ingolstädter zählten, werden auch 2016 für die Marke mit den vier Ringen auf Punktejagd gehen. BMW und Mercedes testen in Jerez Nachwuchstalente.**

Sechs der acht Piloten (Mattias Ekström, Jamie Green, Miguel Molina, Edoardo Mortara, Mike Rockenfeller, Timo Scheider) haben Audi heuer in ihren RS5 insgesamt zehn Siege bei 18 Rennen beschert. Damit auch Nico Müller und Adrien Tambay ihren ersten DTM-Sieg feiern können, tauschen die beiden jüngsten Audi-DTM-Fahrer ihre Teams: Müller von Rosberg zu Abt und Tambay umgekehrt von Abt zu Rosberg.

Auch Dr. Wolfgang Ullrich (65) bleibt weiter an Bord. Der Österreicher hat wie berichtet

seinen Vertrag als Motorsportchef von Audi Sport um zwei Jahre bis Ende 2017 verlängert. Sogar noch ein Jahr länger hat sich Audi in der DTM verpflichtet. Trotz des VW-Abgasskandals setzt man mit dieser Entscheidung ein deutliches Zeichen, im Motorsport weiter Gas geben zu wollen.

**GT-Masters-Meister testen**

Beim BMW-DTM-Fahrerker 2016, der am kommenden Freitag in München präsentiert werden soll, sind ebenfalls keine Überraschungen zu erwarten.



Sitzprobe im DTM-Auto vor dem Jerez-Test: Sebastian Asch

Zuvor erhalten jedoch die BMW-Motorsport-Junioren Louis Delétraz und Jesse Krohn, das britische Talent George Russell sowie BMW-Werksfahrer Alexander Sims die Gelegenheit, ihr Können im BMW M4 DTM beim Young Driver Test vom 1. bis 3.12. im spanischen Jerez de la Frontera zu zeigen.

Dort dürfen auch Sebastian Asch und Luca Ludwig als Belohnung für ihren Titelgewinn im ADAC GT Masters den Mercedes-AMG C63, das DTM-Meisterauto 2015, testen. Neben dem Erfolgsduo können sich

auch noch Maro Engel, Jazeman Jafaar, Mikkel Jensen, Marvin Kirchhöfer, Kevin Magnussen und Raffaele Marciello für ein mögliches DTM-Cockpit 2016 beim «Stern» empfehlen. Ob einer dieser Kandidaten eine Chance erhält, soll frühestens bei der öffentlichen Mercedes-Veranstaltung «Stars & Cars» am 12. Dezember in der Mercedes-Benz Arena in Stuttgart verkündet werden.

**Kalender 2016 verkündet**

Wie MSA bereits exklusiv angedeutet hat, wird Oschersleben im DTM-Kalender 2016 durch Budapest ersetzt! Nachstehend der komplette Kalender für das kommende Jahr. ♦

DTM-Termine 2016	
7./8.5.	Hockenheim/D
21./22.5.	Spielberg/A
4./5.6.	Lausitzring/D
25./26.6.	Norisring/D
16./17.7.	Zandvoort/NL
20./21.8.	Moskau/RUS
10./11.9.	Nürburgring/D
24./25.9.	Budapest/H
15./16.10.	Hockenheim/D

## Porsche/Audi: Nur zwei Le-Mans-Autos

**Langstrecken-WM** Audi gab bei der Vorstellung des nun wieder nur noch «R18» genannten LMP1-Renners für 2016 (siehe S. 2) mit dem Umstieg auf Batterie-Technik auch den Aufstieg in die 6-MJ-Klasse bekannt. Zudem verzichten Porsche und Audi nach gegenseitiger Absprache auf ihr jeweils drittes Auto in Spa und Le Mans. Damit verbannt Porsche auch das diesjährige Siegerauto, denn die sechs «Stammfahrer» wurden für 2016 bestätigt.

## Bentley und HTP keine Partner mehr

**GT3-Sport** Bentley und HTP Motorsport gehen nach nur einem gemeinsamen Jahr getrennte Wege. Diese Entscheidung ging vom Team aus, das 2016 zudem zu Mercedes zurückwechseln wird. Neues Bentley-Kundenteam wird Parker Racing aus England. ♦ BSC/MBR/AW

## Rallye-WM

## Mit neuen Fahrern

Von REINER KUHN

**Überraschung bei M-Sport. Beide Werkscockpits werden neu besetzt. Neben Rückkehrer Mads Östberg wird Eric Camilli die WM 2016 mit einem Ford Fiesta RS WRC bestreiten.**

Malcolm Wilson macht Nägel mit Köpfen und trennt sich von den Youngstern Elfyn Evans und Tänak Ott. Nach durchwachsener WM-Saison plante der M-Sport-Boss, mindestens ein Werkscockpit neu zu besetzen. Interessenten gab es schließlich reichlich – mal mit mehr, mal mit weniger Mitgift. Nun hat sich Wilson entschieden und gibt neben Routinier Östberg dem unerfahrenen Franzosen Camilli eine Chance. Östberg, hinter dem VW-Werkstrio WM-Vierter, errang

in 90 WM-Starts einen Sieg und 14 Podiumsplätze. Daran soll der Norweger 2016 anknüpfen. «Es gibt einige Schotter- und Winterrallyes, bei denen Mads auch um den Sieg mitkämpfen kann», ist Wilson überzeugt. Für den ebenfalls 28 Jahre alten Camilli dürfte das weniger gelten. Trotz starker Auftritte in einem Ford Fiesta R5 hat der Franzose gerade einmal zehn WM-Läufe bestritten, acht davon in einem Turbo-Allradler. Diese Woche wird Camilli erstmals seinen künftigen Werkswagen testen und sich auf den Saisonauftakt bei der Rallye Monte Carlo vorbereiten.

Während die Zukunft von Evans noch offen ist, kann Tänak aufatmen. Der Este wird im neu gegründeten DMack World Rally Team in einem Ford Fiesta WRC an allen 14 WM-Läufen teilnehmen. ♦



Servicepark M-Sport: Neue Heimat für Östberg und Camilli

## WRC2

## Kremer startet durch

Von REINER KUHN

**Armin Kremer hat Lust auf mehr. Auch im kommenden Jahr wird der Mecklenburger Privatier mit seinem Beifahrer Pirmin Winkelhofer im Skoda Fabia R5 in der WRC2 antreten.**

«Die abgelaufene Saison hat gezeigt, dass wir auch auf Weltniveau konkurrenzfähig sind. Und das auf den unterschiedlichsten Belägen wie Schotter, Eis oder Asphalt und gegen deutlich potentere Top- und Werksteams. Aus diesem Grund haben wir uns entschlossen, 2016 erneut in der WRC2 anzutreten», so der 46-jährige Armin Kremer.

An den Voraussetzungen ändert sich wenig. Erneut wird der dreimalige Deutsche, Europa- und Asien-Pazifik-Meister in einem Skoda Fabia R5 Platz neh-

men. Das Auto stellt wie gehabt das österreichische BRR-Einsatzteam rund um Rekord-Landesmeister Raimund Baumschlagler. Das Programm umfasst sieben europäische WM-Läufe.

Schon für den Saisonstart hat sich Armin Kremer einiges vorgenommen, denn die Rallye Monte Carlo ist ein gutes Pflaster für den Routinier. Das unterstrich der Mecklenburger Anfang des Jahres, als er bei der Abschiedsvorstellung seines bewährten Skoda Fabia S2000 aufs Podium fuhr. «Die (Monte) zählt zu meinen Lieblingsrallyes. In den französischen Seeralpen muss man mit viel Hirn fahren. Da kommt mir meine Erfahrung zugute. Ich bin zuversichtlich und peile auch bei anderen WM-Läufen die Podiumsplätze an», gibt sich Kremer angriffslustig. ♦



Will angreifen: Kremer hat WRC2-Podestplätze im Sinn

## NACHRICHTEN

## Rossi schlägt WRC-Ass Neuville

**International** Große Namen und ein Feld von 94 Autos, darunter 19 WRC, 21 R5 sowie 30(!) S2000 sorgten bei der seit 1978 ausgetragenen «Monza Rally Show» für beste Stimmung. Die kochte fast über, als Valentino Rossi im Ford Fiesta WRC nach 2006, 2007 und 2012 seinen vierten Sieg feierte. Der «Doktor» gewann vor WM-Pilot Thierry Neuville in einem privaten Hyundai i20 WRC. Dritter wurde Rossis Ex-Teamkoordinator bei Yamaha, Roberto Brivio, der mit Suzuki-MotoGP-Teammanager Davide Brivio antrat.

## Blomqvist siegt bei Safari Classic

**Historiker** Neun Tagen und 3353 Kilometer dauerte die härteste Rallye für historische Fahrzeuge. 31 Jahre nach seinem letzten Sieg in Afrika gewann der 69-jährige Schwede Stig Blomqvist, Rallyeweltmeister von 1984, die «East African Safari Classic». Der deutsche Rekordmeister Matthias Kahle (Datson 260Z) belegte Rang 16, Michael Kahlfuss (Trabant) kam auf Platz 37 und Bernhard Kessel (Porsche) auf Platz 43 ins Ziel. ♦ RK

## Rallycross-WM Rosario

## Solberg macht's noch mal

Von SVEN KOPF

**Der bisher einzige und nunmehr zweifache Weltmeister bei den Rallycrossern heißt Petter Solberg (Citroën). Das Finale in Argentinien gewann aber Audi-Pilot Robin Larsson.**

Weltmeister am ersten Advent: Selten wurde eine Entscheidung so spät in der Saison ge-

fällt wie in der Rallycross-WM 2015. Die zweite in der Geschichte – und wieder stand Solberg ganz oben. Das Team Peugeot-Hansen-Motorsport, bereits beim vorletzten Lauf in Italien zum Team-Weltmeister gekürt, hatte alles versucht, um seinen Fahrer Timmy Hansen noch nach ganz vorn zu bringen. Natürlich war der Franzose Davy Jeanney wieder als Teamkamerad Hansens dabei, aber

selbst Hansens Bruder Kevin musste diesmal ran, um seinem älteren Bruder Schützenhilfe zu leisten.

## Unerwartete Entscheidung

Sie schafften es in die Finalläufe, aber zu diesem Zeitpunkt war bereits alles entschieden. Aufgrund starker Staubentwicklung hatte man den zweiten Vorlauf am Samstag abgeblasen. Dieser wurde nicht

nachgeholt, sodass nur drei statt der sonst vier Vorläufe in die Wertung einfließen. Solberg musste ohnehin nicht Erster werden: Mit Rang vier in der Qualifikation hatte er den Titel bereits vor den Finalläufen gesichert. Sein Vorsprung auf Hansen war groß genug, ganz egal wie viele Punkte Hansen noch in den Finalläufen holen würde. Vizemeister Hansen wollte aber unbedingt noch ge-

winnen. Wenn er schon den Titel verpasst hatte, so wollte er den Argentinern wenigstens den Rasen umplügen. Die erste Kurve bot viel Platz für Ausflüge ins Grün, und das wurde auch von vielen genutzt. Hansen lieferte sich Tür-an-Tür-Duelle mit Pole-Sitter Robin Larsson (Audi), schied dann aber vorzeitig aus. Larsson gewann das Finale – und Solberg wieder den Titel. ♦



Geschafft: Solberg schreit seine Freude raus



Larsson mit Kristoffersson und Ekström (v.l.)

## RALLYCROSS-WM / Resultate

Rosario (RA), 13. von 13 Läufen zur Rallycross-WM, 19 Supercars am Start. Top 12 nach Qualifikation: 1. Andreas Bakkerud (N/Ford Fiesta ST); 2. Timmy Hansen (S/Peugeot 208); 3. Robin Larsson (S/Audi A1); 4. Petter Solberg (N/Citroën DS3); 5. Mattias Ekström (S/Audi S1); 6. Janis Baumanis (LV/Ford Fiesta); 7. Kevin Hansen (S/Ford Fiesta ST); 8. Davy Jeanney (F/Peugeot 208); 9. Ole-Christian Veiby (N/VW Polo); 10. Anton Marklund (S/Audi S1); 11. Toomas Heikkinen (FIN/VW Polo); 12. Manfred Stohl (A/Ford Fiesta ST) Halbfinals: Lauf 1: 1. Larsson; 2. Ekström; 3. K. Hansen; 4. Heikkinen; 5. Kristoffersson; 6. Bakkerud. – Lauf 2: 1. T. Hansen; 2. Solberg; 3. Baumanis; 4. Jeanney; 5. Stohl, 6. Marklund Finale: 1. Larsson; 2. Ekström; 3. Solberg; 4. Baumanis; 5. T. Hansen; 6. K. Hansen WM-Endstand: 1. Solberg 300 Punkte; 2. Hansen 275; 3. Kristoffersson 234; 4. Bakkerud 232; 5. Jeanney 201; 6. Ekström 201; 7. Nitiss 167; 8. Larsson 147; 9. Heikkinen 137; 10. Timerzyanov 105; 11. Stohl 82

Internet: [www.fiaworldrallycross.com](http://www.fiaworldrallycross.com)

MotoGP

# KTM: Auch zweiter Test problemlos

Von IMRE PAULOVITS

**Nur vier Wochen nach dem dreitägigen, ersten Test fuhr KTM mit seinem MotoGP-Prototypen erneut. Nun zwei Tage und in Valencia. Diesmal durfte auch Mika Kallio ran.**

Das mit viel Eifer und Herzblut vorangetriebene Projekt der Österreicher machte auch bei seinem zweiten Test in Valencia gute Fortschritte, und wieder war das Wetter auf der Seite der Tüchtigen: Zwei Tage Sonnenschein und Temperaturen um die 20 Grad ließen die Testpiloten Alex Hofmann und Mika Kallio wertvolle Zeit auf der Strecke verbringen.

«Ich habe das Gefühl, unser Baby steht wirklich unter einem glücklichen Stern», freute sich KTM-Rennleiter Pit Beirer. «Fünf sonnige Testtage noch in diesem Jahr, das hätten wir uns nicht träumen lassen.»

## Bereits erste Modifikationen

In den letzten vier Wochen waren die Mannen im Werk in Mattighofen fleißig. Zwar wurde wieder nur ein Prototyp nach Spanien transportiert, weil das zweite existierende Motorrad weiterhin ständig auf dem Rollenprüfstand läuft, für diesen Prototyp gab es aber einen neuen Tank und Ergonomie-Teile. «Diese haben wir nach den Vorgaben von Alex Hofmann gefertigt, obwohl er sagte, dass er bislang auf kaum einem anderen Motorrad so gut geses-



Alex Hofmann auf der KTM RC16: Am zweiten Tag fuhr in Valencia erstmals Mika Kallio

sen hat», erklärte Beirer. «Wir müssen aber eine Bandbreite für unterschiedlich große Fahrer haben. Wenn Alex bequem sitzt, dann brauchen wir uns nach oben keine Sorgen mehr zu machen. Aber wie sich gezeigt hat, war auch Mika, der die Kleinsten repräsentiert, mit den

neuen Teilen glücklich. Wir haben also erst einmal bei der Ergonomie soweit eine gute Ausgangsbasis und können beiden Fahrern eine Sitzposition anbieten, mit der sie glücklich sind.»

Am Samstag fuhr nur Alex Hofmann, am Sonntag war dann erstmals und exklusiv

Kallio an der Reihe. Auf dem Red Bull Ring waren erst wenige Kanäle der Einheits-Software aktiviert worden. In Valencia galt es nun, sich mit der Traktionskontrolle und der Wheelie-Kontrolle auseinanderzusetzen. «Wir wollten vor dem Winter noch grundlegen-

de Dinge abklären», verrät Beirer. «Jetzt haben wir genügend Daten, dass wir im Winter für den nächsten Testzyklus vier Motorräder aufbauen können. Wir haben bereits Schritte mit der Elektronik machen können, unsere Mechanik hat ja zum Glück bereits in Spielberg reibungslos funktioniert.»

## Bereits mit Seamless-Getriebe

Bereits das erste Roll-out ist mit einem übergangslosen Getriebe erfolgt, das KTM zusammen mit X-trac entwickelt hat. «Bei uns im Werk arbeiten wir aber mit Hochdruck an einer zweiten Variante, die völlig von KTM stammt», verrät Beirer.

Was den Rennchef besonders freut: «Wir konnten auch weiterhin keinen groben Schnitzer im Chassis oder in der Geometrie finden. Es ist kein Chatterring oder wildes Ausbrechen in den Kurven festgestellt worden. Und Mika hat die Aussagen von Alex hinsichtlich der Stabilität und des Kurvenverhaltens komplett bestätigt.»

Mike Leitner, der als rechte Hand von Projektleiter Sebastian Risse agiert, erklärt den momentanen Stand der RC16 so: «Michelin hatte für uns weichere Reifen dabei, als was die etablierten Teams bei den Tests vor drei Wochen gefahren sind. Bei dem Alter des Projekts ist das angezeigt. Aber sowohl Alex als auch Mika haben sich bald für die härteren entschieden. Wir können mit unserem Stand also zufrieden sein.» ♦

Superbike-WM

# Reiterberger: Grandioser Test-Einstand

**Kaum war seine Verpflichtung offiziell, konnte Superbike-IDM-Meister Markus Reiterberger mit dem neu formierten Althea-BMW-Team in Jerez testen. Und er kam erstaunlich nah an die Kawasaki-Weltmeister heran.**

«Wir haben das Motorrad benutzt, das wir für die Wildcard-Einsätze aufgebaut hatten», verrät Reiterberger. «Das Althea-Team ist ja noch völlig neu, und sie hätten unmöglich zwei Motorräder für Jordi Torres und mich aufbauen können. Außerdem sind die meisten 2016er Sachen noch gar nicht gefertigt worden.»

Der 21-jährige Bayer sorgte umgehend für eine Sensation:

Am zweiten Testtag kam er bis auf zwei Hundertstelsekunden an Tom Sykes heran, auch Weltmeister Jonathan Rea war nur vier Zehntel schneller – und das, obwohl die Kawasaki-Piloten ihre 2016er Bikes bereits mehrere Tage getestet hatten. «Es war aber eine richtig gute Runde. An der Konstanz muss ich noch arbeiten», fügte Reiterberger bescheiden hinzu. «Wir haben hier viel an der Abstimmung gearbeitet. Als ich von der IDM zu den Wildcard-Einsätzen kam, haben wir beim zweiten Mal den geringeren Federweg aus der IDM verwendet, weil wir uns beim ersten Mal verannt hatten. Hier haben wir nun daran gearbeitet, den vollen Federweg der Öhlins-Gabel zu nutzen.»

Neben Werner Daemen wollte Reiterberger auch seine beiden bisherigen Mechaniker mit ins Team einbringen, es hat aber nur mit einem geklappt. «Althea hat eine lange bestehende Truppe, da ließ sich nicht mehr machen.» Aber Reiterberger hofft, dass sein Vater Thomas, der schon für das BMW-Werks-Team die Motoren zusammengebaut hat und seit Beginn seiner Karriere für seine Triebwerke zuständig war, diese Aufgabe auch für das nächste Jahr innehaben wird.

Reiterberger wird im Dezember noch einmal in Vallelunga testen. Ansonsten steht sein Wintertraining auf dem Programm: «Ich bin zwar gut dabei, will mich aber konditionell noch einmal verbessern.» ♦ IP



Markus Reiterberger: Fast an die Werks-Kawasakis rangekommen

Jonas Folger und die Kalex des Intact-Teams: Gute Stimmung und vielversprechende Rundenzeiten



Jonas Folger

«Fühle mich richtig wohl im Team»

#### Zur Person

Jonas Folger

Geburtstag 13. August 1993  
Geburtsort Mühlendorf (D)  
Herkunftsland Deutschland

#### KARRIERE

2003/04/05 Deut. Minibike-Meister  
2006 3. Span. Meist. 125 ccm (Aprilia)  
2007 15. Span. Meist. 125 ccm (Aprilia)  
2008 WM-34. 125 ccm (Aprilia)  
2009 WM-12. 125 ccm (Aprilia)  
2010 WM-14. 125 ccm (Aprilia)  
2011 WM-6. 125 ccm (Aprilia)  
2012 WM-9. Moto3 (Ioda/Kalex-KTM)  
2013 WM-5. Moto3 (Kalex-KTM)  
2014 WM-15. Moto2 (Kalex)  
2015 WM-6. Moto2 (Kalex)  
4 GP-Siege, 18 Podestplätze, 5 Poles

Von IMRE PAULOVITS

Jonas Folger hat sich bei dem Moto2-Test in Valencia mit starken Rundenzeiten als neuer Teamkollege von Sandro Cortese präsentiert. Im MSA-Interview blickt der 22-jährige Bayer auf das erste Zusammentreffen mit seinem neuen Team und auf eine von Höhen und Tiefen geprägte Saison zurück und verrät, wie er sich seine erste Saison im rein deutschen Team vorstellt.

Wie hast du die ersten Tests mit dem Intact-Team erlebt?

JONAS FOLGER: Dieser erste Test war wirklich super. Er war sehr gut organisiert, und ich habe mich dabei sehr wohlfühlt. Das Team hat mir von Anfang an sehr viel Sicherheit vermittelt, ich hatte mir deshalb, wenn man bedenkt, dass es der erste Test mit diesen Leuten war, sehr wenig Stress gemacht. Deshalb war er auch richtig gut. Wie ist die Zusammenarbeit mit deinen Technikern und wie mit deinem Teamkollegen Sandro Cortese?

Die Zusammenarbeit mit dem Jürgen und mit dem Sandro war von Anfang an sehr gut. Wir hatten keinerlei Probleme gehabt, wir verstehen uns super. Ich habe mich auch ziemlich schnell auf allen Ebenen mit dem Jürgen verstanden, und das hat jeder begriffen, was der andere braucht. So haben wir uns, wenn wir nach Lösungen gesucht haben, auch immer ziemlich schnell irgendwo auf einem gemeinsamen Nenner getroffen.

Was ist bei der Vorgehensweise nun anders, als was du bisher gewohnt warst?

Die Vorgehensweise ist ziemlich ähnlich wie bei anderen Teams. Der größte Unterschied ist, dass ich mich nun auf Deutsch verständigen kann. So geht die Arbeit schneller, und wir finden auch gemeinsam schneller Lösungen. Ich halte das organisationstechnisch für einen riesigen Pluspunkt. Im Team ist auch alles super durchdacht, es gibt eigentlich nirgends Probleme.

Wie ist die Stimmung im Team?

Wie ich es vorhin schon angedeutet habe, ist die Stimmung im Team super. Alles ist ziemlich relaxed, jeder weiß, was er zu tun hat, und es gibt deshalb keinen Stress. Das macht das Arbeiten auch viel einfacher für uns alle.

Hat dir der Umstieg von WP auf Öhlins Probleme bereitet?

Ich bin das erste Jahr in der Moto2 auch schon mit Öhlins gefahren, Anfang 2014. Deshalb hat es mir wenig Probleme gemacht, dass ich wieder auf Öhlins zurückgekehrt bin. Es hat nicht lange gebraucht, bis ich mich wieder auf sie eingeschossen hatte.

**Wie siehst du deine letzte Saison im Nachhinein?**

Im Nachhinein gesehen war die Saison für mich ganz okay. Natürlich war sie etwas durchwachsen, wir hatten Höhen und Tiefen. Aber ich habe zweimal gewonnen und bin zum Schluss noch zweimal aufs Podest gefahren. Das hat das Ganze wieder ausgeglichen. So muss ich sagen, dass ich mit meiner Saison doch zufrieden



**«Das Intact-Team ist super organisiert.»**

JONAS FOLGER

war, wenn auch ein paar Rennen dabei waren, die besser hätten laufen können. Aber jetzt schaue ich ohnehin nur noch nach vorn.

**Du hast in der letzten Saison zwei GP gewonnen, hattest aber auch längere Durchhänger.**

**Wie erklärst du dir diese Formschwankungen?**

Das ist immer schwer zu erklären. Das Einzige, was ich machen kann, ist nach vorne schauen. Die Saison ist jetzt vorbei, und ich möchte gar nicht mehr viel drüber nachdenken, warum es mal so und mal so gewesen ist. Ich habe beim letzten Test richtig viele Sachen gefunden, die mir im neuen Team gefallen, und da brauche ich mir keine Gedanken zu machen, warum ich letztes Jahr bei dem anderen Team Schwankungen gehabt habe.

**Glaubst du, dass Teamchef Jürgen Lingg den Weg finden wird, dass du in Zukunft konstanter wirst?**

Das ist schwierig zu sagen. Eine Person kann mich alleine nicht konstant machen. Es ist das ganze Umfeld, das ganze Team, wie ich mit dem Team zusammenarbeite, das mich vorwärtsbringen kann. Wie ich schon gesagt habe, hat mir bislang alles im Team sehr gut gefallen, und ich bin überzeugt, dass wir eine gute und konstante Saison fahren können.

**Was musst du selber tun, um konstanter zu werden?**

Es gibt kein spezielles Training, das einen konstanter macht. Ich kann nur das machen, was ich auch bisher gemacht habe. Ich bereite mich gut vor auf die Saison, und dann bin ich auch davon überzeugt, dass wir nächstes Jahr eine gute Saison fahren können. Eine spezielle Vorgehensweise gibt es dafür nicht. Wir müssen einfach sehen, dass wir an jedem Wochenende das Maximum herausholen. Wenn wir das schaffen, dann haben wir eine konstante Saison.

**Du hattest in den letzten Jahren auch öfter gesundheitliche Probleme während der Saison. Hast du diese Probleme mittlerweile im Griff?**

Ich war in der letzten Zeit wirklich öfter angeschlagen und krank, und das hat alles sicherlich nicht einfacher gemacht. Aber ich mache mir da für nächstes Jahr keine Gedanken. Ich habe auch dieses Jahr trotzdem die Saison gut rübergebracht.

**Wirst du weiter mit Marcel Schrötter in Spanien wohnen?**

Ja, wir bleiben mit Marcel in Spanien. Wir werden uns in der Nähe von Cartagena aufhalten und uns wie in den letzten Jahren gewohnt vorbereiten.

**Wie sieht dein Trainingsprogramm über den Winter aus?**

Das Trainingsprogramm schaut ziemlich gleich aus wie bisher. Wir werden schon ein paar Sachen ändern, und wir ziehen auch vom Ort her um, aber im Wesentlichen werden wir ähnlich



**«Die MotoGP bleibt weiterhin mein Traum.»**

JONAS FOLGER

trainieren, wie wir es auch in den letzten Jahren gemacht haben.

**Was ist dein Ziel für die nächste Saison?**

Mein Ziel ist zunächst mal, dass ich konstanter fahren kann und dass ich konstantere Rennen zeigen kann. Natürlich will ich, dass wir am Ende der Saison an der Spitze der Moto2 stehen.

**Glaubst du, dass ihr euch mit Sandro Cortese zu Höchstleistungen treiben werdet?**

Ein schneller Teamkollege ist immer gut, und der Sandro ist schnell. Wir spornen uns natürlich gegenseitig an, weil der Sandro vor mir sein will, und ich will vor dem Sandro sein. Das ist dann natürlich eine Portion Extra-Motivation. Aber ich glaube, das ist bei jedem Team die gleiche Situation.

**Was rechnest du für die anderen Deutschsprachigen in der Moto2 aus?**

Ich glaube, dass bei dem Marcel sehr viel Potenzial da ist. Er wird ein Gegner für mich sein, da bin ich mir ganz, ganz sicher. Er hat schon einen starken Test gezeigt, und ich kann zwar keine Zahlen nennen, aber ich bin mir sicher, dass der Marcel nächstes Jahr ein starker Gegner wird.

**Könntest du dir vorstellen, dass 2016 dein Sprungbrett in die MotoGP werden könnte?**

Ja, ich hoffe es. Das ist mein Traum. Und das Einzige, was ich machen kann, ist Gas geben und Resultate einfahren. Wenn ich das schaffe und an der Spitze von der Moto2 bin, dann geht vielleicht mein großer Traum schon nächstes Jahr in Erfüllung. Jetzt muss ich mich aber erst einmal auf nächstes Jahr konzentrieren und mich vorbereiten. Ich habe noch einige Rennen vor mir, bis das passieren könnte, und ich muss noch einige Hürden überstehen.

**Wie viel wirst du im Winter bei deiner Familie und bei deiner kleinen Tochter sein?**

Ich bin jetzt erst mal ununterbrochen bei meiner Familie. Ich verbringe jeden Tag Zeit mit meiner Tochter. Ich versuche ohnehin, so viel Zeit wie möglich mit ihr zu verbringen, aber ich habe leider auch andere Dinge zu tun. Aber der Hauptgrund, warum ich jetzt nach Hause gekommen bin, ist auf alle Fälle, um meine Familie zu sehen. Und nächstes Jahr unter der Saison werde ich auch schauen, dass ich so viel Zeit wie möglich daheim verbringe. Unter der Saison ist das Wetter bei uns daheim auch nicht schlecht, da kann ich mich auch fit halten. So sollte ich wieder mehr Zeit zu Hause verbringen können. Da lege ich sogar sehr viel Wert drauf.

**Was machst du bis Ende des Jahres?**

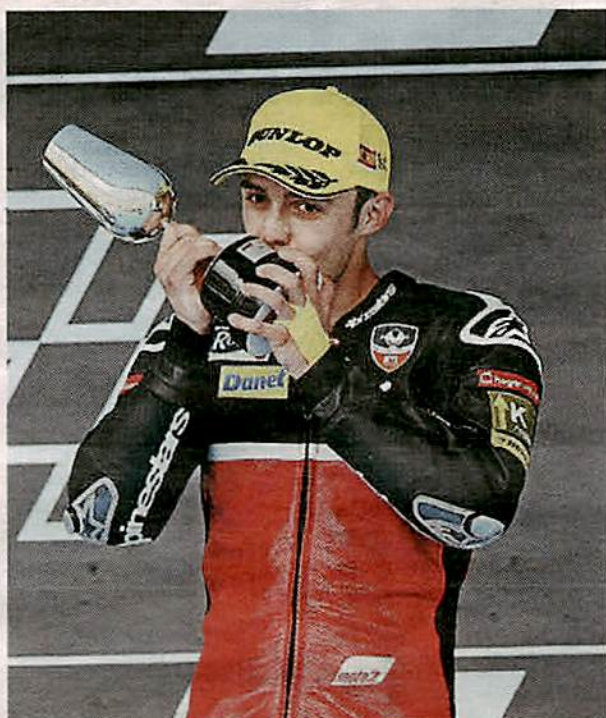
Wie gesagt, verbringe ich im Moment viel Zeit mit meiner Familie. Ich habe natürlich auch noch andere Sachen daheim zu tun, muss Dinge vorbereiten für nächstes Jahr. Dazu baue ich auch noch meine eigene Wohnung aus und habe auch sonst noch ziemlich viele Sachen zu erledigen. Mir wird auf alle Fälle nicht langweilig.



Erstmals gemeinsam in einer Box: «Mit allen gut verstanden»



Folger in Valencia: «Mich schnell wieder auf Öhlins eingeschossen»



Jerez-Sieger Folger: «Nächstes Jahr noch mehr Konstanz finden»



Folger, Intact-Kalex: «Jedes Rennen das Optimum herausholen»

## MotoGP

# Letzter Test vor Pause



Marc Márquez: Zwei Stürze am letzten Testtag

Von IMRE PAULOVITS

**Bei ihrem letzten Test in diesem Jahr versuchten die Werkspiloten von Aprilia, Ducati und Honda, den Ingenieuren noch ausreichend Daten für die Michelin-Reifen und die Einheitselektronik in die Winterpause mitzugeben. Marc Márquez war wieder schnell, lag aber weit hinter der Rekordzeit zurück.**

Die Abstimmung des Fahrwerks auf die neuen Michelin-Reifen und die gleichzeitige Umstellung auf die Einheits-Software macht den Herstellern größeres Kopfzerbrechen als erwartet. Deshalb war es für Honda, Ducati und Aprilia ein Segen, dass in der letzten Woche an drei

Tagen in Jerez bei trockenem Wetter getestet werden konnte. Auch wenn die Temperaturen morgens sehr kühl waren und so immer erst am Nachmittag wirklich schnelle Rundenzeiten und damit brauchbare Daten geliefert werden konnten.

Die beiden Honda-Werkspiloten Marc Márquez und Dani Pedrosa machten Back-to-back-Versuche mit dem 2016er und dem 2015er Material. An den drei Tagen kamen bei Márquez 190, bei Pedrosa 186 Runden zusammen. Dabei ließ sich Márquez am letzten Tag eine Bestzeit von 1:39,17 notieren (beim GP im Mai schaffte er im Qualifying 1:38,300, Jorge Lorenzo 1:37,910), hatte aber an diesem Tag auch einen Sturz über das Vorderrad und einen Highsider wegzustecken. «Beim



Stefan Bradl: Keine böse Überraschung mit Einheits-Software

Highsider ist der Hinterreifen richtig aggressiv geworden, der über das Vorderrad war, als ich den Motorenvergleich gefahren habe», so Márquez. «Alles in allem haben wir in den drei Tagen eine Menge Infos für die HRC-Ingenieure zusammengetragen. Ich denke, der neue Motor hat etwas mehr Potenzial, aber wir sind noch immer nicht da, wo ich gern wäre. Ich weiß aber, dass Honda über den Winter hart arbeiten wird.»

Aprilia arbeitete ebenfalls mit den Michelin-Reifen, die in Valencia Probleme machten. Stefan Bradl verwendete erstmals die Einheits-Software. «Mit der hatte ich von Beginn an keine wirklichen Probleme», konstatierte er. «Wir haben für die Michelin an Gabel-Setting und Geometrie weitergearbei-

tet. Am dritten Tag haben wir uns dann intensiv mit der Elektronik auseinandergesetzt, denn da gibt es noch eine Menge zu lernen. Um Rundenzeiten haben wir uns nicht gekümmert, denn wir sind mit den neuen Gegebenheiten noch nicht so weit, dass wir richtig pushen können. Aber ich denke, die Ingenieure haben viele Infos für das völlig neue 2016er Bike bekommen, das für die ersten Sepang-Tests kommen soll.»

Andrea Iannone kam nur am Freitag zum Ducati-Testteam dazu und erreichte eine Bestzeit von 1:39,6. «Ich mag das Gefühl mit den Michelin», bestätigte er seine Aussage von Valencia. «Wir haben noch nicht einmal neue Reifen für die Zeitenjagd draufgemacht, ich fuhr sie mit gebrauchten Gummis.» ♦

## MotoGP

# Volles Programm in Sepang

**Während Aprilia, Ducati und Honda in Jerez testeten, fuhr Suzuki mit zwei Testfahrern und Werkspilot Maverick Viñales in Sepang. Der Rookie des Jahres freute sich über das neue übergangslose Getriebe.**

Viñales flog mit großer Spannung nach Malaysia. Erstens konnte sein erfahrener Teamkollege Aleix Espargaró nicht mit-

kommen, da er sich zuvor beim Trainieren an den Rückenwirbeln verletzt hatte, zweitens erwartete Viñales erstmals das lang ersehnte Seamless-Getriebe, das Suzuki entwickelt hat, und das den Anschluss an die Konkurrenz sichern soll.

Der 20-jährige Spanier wurde von den beiden Suzuki-Testpiloten Takuya Tsuda und Nobuatsu Aoki unterstützt, die viele Runden fuhren, um mög-

lichst viele Daten für die Ingenieure zu sammeln.

## Gleiches Programm wie andere

Neben dem neuen Getriebe galt die Aufmerksamkeit natürlich den Michelin-Reifen und der nächstjährigen Einheits-Software, die zwei Wochen zuvor in Valencia nur von den Testfahrern probiert wurde. Viñales war vom neuen Getriebe begeistert. «Ich bin so glücklich, dass ich es endlich testen konnte», freute er sich. «Wir hatten es schon so lange erwartet, und mein erster Eindruck ist sehr positiv. Bei der neuen Elektronik war die erste Begegnung auch weit besser als erwartet. Ich denke, es hat Potenzial, aber es gibt noch so viel, woran wir arbeiten müssen, und es ist noch viel zum Verbessern da. Die Strecke war nicht wirklich sauber, deshalb konnte ich nicht

wirklich pushen, so war dieser Test vor allem für das Sammeln der Daten für die Winterpause wichtig. Jetzt haben die Ingenieure viel, mit dem sie arbeiten können, bevor sie uns im Februar das neue Bike fertigmachen. Ich gehe auf alle Fälle mit einem guten Gefühl in die Winterpause.»

Teamchef Davide Brivio war wieder die Ruhe in Person und äußerte sich gewohnt optimistisch. «Wir haben zwei effiziente Arbeitstage hinter uns», so der 53-jährige Italiener. «Ich freue mich sehr, dass Maverick mit einem guten Gefühl in die Winterpause geht. Wir konnten hier noch einige Fahrwerks-Teile ausprobieren, was für die Entwickler ebenfalls wichtig ist. Bis Februar haben sie jetzt Zeit für weitere Verbesserungen, wir haben ihnen viele Daten geliefert.» ♦ IP



Maverick Viñales: Strecke verschmutzt, neues Getriebe gut

## NACHRICHTEN

## Rossi gewinnt Monza-Rallye

**MotoGP** Valentino Rossi konnte in seiner Heimat seinen Frust über ihm seiner Meinung nach unfair entgangenen WM-Titel aus dem Leib fahren. Bei der Monza Rally Show, an der er schon seit Jahren regelmäßig teilnimmt, schenkte er den Auto-Stars mächtig ein und gewann auf dem Ford Fiesta WRC mit seinem Beifahrer Carlo Cassina mit 52,3 Sekunden vor Thierry Neuville. Suzuki-MotoGP-Teamchef Davide Brivio setzte sich zu seinem Bruder Roberto als Beifahrer, und sie holten sich den dritten Gesamtrang.

## Großangriff von Ducati

**MotoGP** Beim Test in Jerez ließ Ducati neben seinem Testteam sowie den Werkspiloten Andrea Iannone und Andrea Dovizioso auch die Satelliten- und Kundenteams antreten. Dovizioso, der in der zweiten Saisonhälfte von seinem jüngeren Teamkollegen in den Schatten gestellt wurde, war diesmal nur eine Zehntelsekunde langsamer als Iannone. «Wir haben die Balance gegenüber Valencia klar verbessern können», freute sich Dovizioso. «Und was am Wichtigsten ist: Ich denke, wir haben eine Richtung gefunden, in die wir für die neue Elektronik und das richtige Management der Reifen hinarbeiten müssen.» Auch Pramac-Neuzugang Scott Redding war zufrieden: «Wir haben uns an zwei Tagen um eine Sekunde verbessert.» ♦ IP

## KOMPAKT

»»

**MotoGP** Aspar-Ducati-Pilot Eugene Laverty brach sich beim Test in Jerez am zweiten Tag bei einem Sturz in Turn 7 die linke Speiche. Er wurde in Barcelona in einer dreieinhalbstündigen Operation von Dr. Xavier Mir operiert und hat jetzt die Winterpause, um wieder fit zu werden. Erst einmal wird der Nordire heiraten.

»»

**MotoGP** Beim offiziellen MotoGP-Videospiel von Milestone wird es ein Novum geben: Hier kann neben den gewohnten Funktionen die gesamte Karriere von Valentino Rossi verfolgt werden. ♦ IP

Moto3-Statistik 2015

# Kent rettete den Vorsprung ins Ziel

MOTOGP / Saisonstatistik 2015



Fahrer	Fahrzeug/Team	Rennen	gestartet	gewertet	gepunktet	Startplatz	Quali	Punkte	gesamt	pro Rennen	Katar	Americas	Argentinien	Spanien	Frankreich	Italien	Katalonien	Niederlande	Deutschland	Indianapolis	Tschechien	Großbritannien	San Marino	Aragón	Japan	Australien	Malaysia	Valencia
1. Danny Kent (GB)	Leopard Racing, Honda	18	16	15	5.3	260	14.4	3	1	1	1	4	2	1	3	1	21	7	1	6	NC	6	NC	7	9			
2. Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo, KTM	17	16	15	5.6	254	14.9	16	NC	4	2	8	1	5	1	-	15	8	13	2	1	2	1	1	1			
3. Enea Bastianini (I)	Gresini Racing Team Moto3, Honda	18	15	15	9.0	207	11.5	2	4	9	9	2	5	2	6	3	6	2	NC	1	NC	5	NC	8	5			
4. Romano Fenati (I)	Sky Racing Team VR46, KTM	18	16	15	9.0	176	9.8	NC	8	8	6	1	3	8	5	4	4	6	12	4	3	28	6	5	NC			
5. Niccolò Antonelli (I)	Ongetta-Rivacold, Honda	18	15	12	7.3	174	9.7	8	23	NC	NC	5	6	4	9	5	7	1	3	3	6	1	17	4	NC			
6. Brad Binder (ZA)	TM Ajo, KTM	18	15	14	10.0	159	8.8	10	5	5	3	NC	10	9	7	7	8	3	NC	25	NC	17	3	2	4			
7. Jorge Navarro (E)	Estrella Galicia 0,0, Honda	17	13	13	5.6	157	9.2	12	NC	NC	8	NC	7	6	4	6	9	5	NC	-	2	3	4	3	2			
8. Evrén Vázquez (E)	Leopard Racing, Honda	18	11	11	10.2	155	8.6	4	3	2	5	NC	7	3	NC	2	NC	4	9	NC	4	10	2	NC	NC			
9. Isaac Viñales (E)	RBA Racing Team, KTM	18	14	13	10.8	115	6.4	6	9	3	11	7	8	3	NC	18	5	NC	NC	9	NC	4	8	14	6			
10. Fabio Quartararo (F)	Estrella Galicia 0,0, Honda	13	8	8	10.8	92	7.1	7	2	6	4	NC	NC	14	2	NC	11	NC	4	-	-	NS	NS	-	NC			
11. John McPhee (GB)	Saxoprint RTG, Honda	18	16	10	15.2	92	5.1	5	6	15	10	17	20	NC	10	17	2	10	6	19	17	9	NC	10	7			
12. Jakub Kornfeil (CZ)	Drive M7 SIC, KTM	17	15	11	16.1	89	5.2	17	11	14	NC	6	16	NC	20	14	22	9	2	-	14	12	5	6	3			
13. Alexis Masbou (F)	Saxoprint RTG, Honda	18	13	10	14.4	78	4.3	1	16	NC	15	NC	9	18	NC	8	32	NC	11	7	8	NC	9	9	15			
14. Francesco Bagnaia (I)	Mapfre Team, Mahindra	18	13	11	15.1	76	4.2	9	NC	11	7	3	4	20	11	NC	NC	12	NC	8	11	15	NC	17	13			
15. Philipp Öttl (D)	Schedi GP Racing, KTM	18	17	13	18.8	73	4.1	14	13	16	NC	10	22	10	15	11	3	15	16	10	5	23	7	15	10			
16. Livio Loi (B)	RW Racing GP, Honda	18	15	9	18.8	56	3.1	NC	25	12	13	13	14	19	13	16	1	18	5	12	15	NC	NC	19	20			
17. Jorge Martín (E)	Mapfre Team, Mahindra	18	15	12	17.2	45	2.5	15	NC	22	14	NC	17	11	18	12	10	11	NC	15	7	11	15	12	14			
18. Karel Hanika (CZ)	Red Bull KTM Ajo, KTM	18	13	8	11.6	43	2.4	13	10	7	22	20	28	NC	8	13	12	26	NC	21	NC	8	14	NC	NC			
19. Andrea Migno (I)	Sky Racing Team VR46, KTM	18	17	9	19.4	35	1.9	24	12	17	21	9	15	28	12	21	20	13	15	13	9	20	NC	24	11			
20. Andrea Locatelli (I)	Gresini Racing Team Moto3, Honda	15	10	7	18.7	33	2.2	11	7	23	16	16	13	12	NC	9	13	NC	NC	NS	-	14	NC	-	-			
21. Hiroki Ono (J)	Leopard Racing, Honda	17	9	6	15.9	29	1.7	NC	NC	13	NC	11	11	NC	14	NC	26	NC	20	16	10	NC	-	NC	8			
22. Niklas Ajo (FIN)	RBA Racing, KTM	11	8	5	17.7	21	1.9	NC	14	10	17	NC	12	13	17	10	30	NC	-	-	-	-	-	-	-			
23. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Drive M7 SIC, KTM	18	14	4	22.8	19	1.1	28	20	26	14	26	24	NC	19	25	22	14	NC	NC	5	12	NC	17				
24. Juanfran Guevara (E)	Mapfre Team, Mahindra	18	10	3	17.6	15	0.8	18	NC	NC	20	12	NC	26	NC	NS	18	14	7	NC	21	21	NC	20	NC			
25. Lorenzo Dalla Porta (I)	Husqvarna Factory Laglisse	9	8	2	21.3	13	1.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28	19	8	11	24	NC	16	22			
26. Jules Danilo (F)	Ongetta-Rivacold, Honda	18	11	4	19.8	12	0.7	20	NC	NC	12	NC	NC	16	16	15	14	27	NC	NC	22	19	NC	11	16			
27. Stefano Manzi (I)	San Carlo Team Italia, Mahindra	17	14	4	24.9	10	0.6	-	24	28	19	15	NC	27	22	22	19	24	NC	14	12	18	NC	13	19			
28. Tatsuki Suzuki (J)	CIP, Mahindra	18	10	2	27.4	9	0.5	23	NC	27	23	NC	22	NC	NC	23	20	10	NC	16	13	NC	21	NC				
29. María Herrera (E)	Husqvarna Factory Laglisse	18	13	3	22.6	9	0.5	22	17	NC	19	21	15	NC	NC	24	23	NC	24	23	NC	24	13	26	11	21		
30. Remy Gardner (AUS)	CIP, Mahindra	18	13	1	25.1	6	0.3	NC	18	19	25	NC	23	25	26	23	17	17	17	NC	19	NC	10	22	NC			
31. Niccolò Bulega (I)	Sky Racing Team VR46, KTM	1	1	1	16.0	4	4.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
32. Manuel Pagliani (I)	San Carlo Team Italia, Mahindra	5	3	1	28.2	3	0.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	NC	22	13	NC	25		
33. Matteo Ferrari (I)	San Carlo Team Italia, Mahindra	13	11	1	28.6	1	0.1	21	15	21	18	NC	24	21	24	25	29	21	NC	23	-	-	-	-	-			

NC = nicht klassiert; NS = nicht gestartet; DQ = disqualifiziert

**Meiste Pole-Positionen**

1. Danny Kent	5
2. Enea Bastianini	4
3. Niccolò Antonelli	2
Fabio Quartararo	2
5. Romano Fenati	1
Jorge Navarro	1
John McPhee	1
Miguel Oliveira	1
Alexis Masbou	1
Miguel Oliveira	1

**Bester Startplatz**

1. Danny Kent	Pole-Position (5)
2. Enea Bastianini	Pole-Position (4)
3. Niccolò Antonelli	Pole-Position (2)
Fabio Quartararo	Pole-Position (2)
5. Romano Fenati	Pole-Position (1)
Jorge Navarro	Pole-Position (1)
John McPhee	Pole-Position (1)
Miguel Oliveira	Pole-Position (1)
Alexis Masbou	Pole-Position (1)
10. Brad Binder	2. Startplatz (1)
Isaac Viñales	2. Startplatz (1)
Karel Hanika	2. Startplatz (1)
Hiroki Ono	2. Startplatz (1)

**Meiste Siege Fahrer**

1. Danny Kent	6
2. Miguel Oliveira	6
3. Niccolò Antonelli	2
4. Romano Fenati	1
Enea Bastianini	1
Alexis Masbou	1
Livio Loi	1

**Meiste Siege Teams**

1. Leopard Racing	6
2. Red Bull KTM Ajo	6
3. Ongetta-Rivacold	2
4. Sky Racing Team VR46	2
Gresini Racing Team Moto3	1
Saxoprint RTG	1
RW Racing GP	1

**Schnellste Rennrunden Fahrer**

1. Danny Kent	3
Miguel Oliveira	3
Brad Binder	3
4. Niccolò Antonelli	2
Enea Bastianini	2
6. Romano Fenati	1
Jorge Navarro	1
Evrén Vázquez	1
Isaac Viñales	1
Francesco Bagnaia	1

**Schnellste Rennrunden Teams**

1. Red Bull KTM Ajo	6
2. Leopard Racing	2
4. Ongetta-Rivacold	4
Gresini Racing Team Moto3	2
6. Sky Racing Team VR46	1
Estrella Galicia 0,0	1
RBA Racing Team	1
Mapfre Team Mahindra	1

**Meiste Podestplätze Fahrer (1./2./3.)**

1. Miguel Oliveira	9 (6/3/-)
2. Danny Kent	9 (6/1/2)

3. Enea Bastianini	6 (1/4/1)
4. Evrén Vázquez	5 (-/3/2)
5. Niccolò Antonelli	4 (2/-/2)
6. Jorge Navarro	4 (-/2/2)
7. Brad Binder	4 (-/1/3)
8. Romano Fenati	3 (1/-/2)
9. Fabio Quartararo	2 (-/2/-)
10. Jakub Kornfeil	2 (-/1/1)
11. Alexis Masbou	1 (1/-/-)
Livio Loi	1 (1/-/-)
13. John McPhee	1 (-/1/-)
14. Isaac Viñales	1 (-/-/1)
15. Francesco Bagnaia	1 (-/-/1)
16. Philipp Öttl	1 (-/-/1)

**Meiste Podestplätze Teams (1./2./3.)**

1. Leopard Racing	14 (6/4/4)
2. Red Bull KTM Ajo	13 (6/4/3)
3. Gresini Racing Moto3	6 (1/4/1)
4. Estrella Galicia 0,0	6 (-/4/2)
5. Ongetta-Rivacold	4 (2/-/2)
6. Sky Racing Team VR46	3 (1/-/2)
7. Saxoprint RTG	2 (1/1/-)
8. Drive M7 SIC	2 (-/1/1)
RW Racing GP	1 (1/-/1)
RBA Racing Team	1 (-/-/1)
Mapfre Team Mahindra	1 (-/-/1)
Schedi GP Racing	1 (-/-/1)

**Meiste Führungsrunden Fahrer**

1. Danny Kent	107
2. Miguel Oliveira	90
3. Romano Fenati	47
4. Niccolò Antonelli	31

5. Brad Binder	21
6. Livio Loi	20
7. Enea Bastianini	11
8. Evrén Vázquez	9
9. Jorge Navarro	8
10. Fabio Quartararo	7
11. Isaac Viñales	5
Alexis Masbou	5
13. Francesco Bagnaia	4
14. Jakub Kornfeil	2
15. Karel Hanika	1

**Meiste Rennkilometer**

1. Romano Fenati	1718
2. Philipp Öttl	1705
3. Danny Kent	1674
4. Enea Bastianini	1666
5. Andrea Migno	1643
6. Jorge Martín	1627
7. John McPhee	1590

**Meiste Trainingskilometer**

1. Livio Loi	6361
2. Philipp Öttl	6242
3. Remy Gardner	6217
4. Jules Danilo	6087
5. María Herrera	6056
6. Jakub Kornfeil	6031
7. Zulfahmi Khairuddin	5980
8. Brad Binder	5921
9. Andrea Migno	5882
10. Tatsuki Suzuki	5865

**WM-Endstand Hersteller**

1. Honda	411
2. KTM	341
3. Mahindra	120
4. Husqvarna	85



Kent: In der zweiten Saisonhälfte beinahe noch eingeholt worden

## Superbike-WM

## Kawasaki weiter vorn



Xavi Forés: Der Ex-IDM-Meister war schnellster Ducati-Pilot

Das Weltmeisterteam von Kawasaki dominiert die Wintertests weiter. Doch es kommt frischer Wind, die einstigen IDM-Rivalen Markus Reiterberger und Xavi Forés sind gleich ganz vorn dabei.

Nicht weniger als vier Testtage nistete sich das Kawasaki-Werksteam in der letzten Woche in Jerez ein. Wenn Jonathan Rea und Tom Sykes auch von Beginn an die Pace vorgaben, konnten sie sich zum Schluss noch einmal kräftig steigern. Dabei waren sie am Ende fast eine volle Sekunde schneller als die Pole-Position im September und nur zwei Zehntel langsamer als Marc Márquez mit der MotoGP-Honda! Nun kann das Weltmeisterteam beruhigt in die Winterpause gehen.

Doch nicht nur die Grünen hatten Grund zur Freude. Markus Reiterberger war am zweiten Testtag Drittschnellster, nur zwei Hundertstelsekunden hinter Tom Sykes, und auch Jordi Torres hatte sich schnell an die

BMW gewöhnt. Danach packte die Althea-BMW-Truppe ein, sie werden noch einmal in Val-lungga testen.

Und es gab noch einen erstaunlichen Einstand: Xavi Forés war mit der Ducati Panigale des Barni-Teams schneller als die beiden Werkspiloten Chaz Davies und Davide Giugliano, der erstmals seit vier Monaten wieder im Sattel der Panigale saß.

Nicky Hayden, der bei seiner ersten Ausfahrt mit der Ten-Kate-Honda noch recht diskret agierte, zeigte in Jerez, dass sehr wohl mit ihm zu rechnen sein wird. Er war am dritten Testtag Schnellster und am letzten Tag nur einen Wimpernschlag langsamer unterwegs als Xavi Forés. «Wir haben hier viel an der Geometrie und an den Übersetzungen gearbeitet, das hat uns vorwärtsgebracht», so der MotoGP-Weltmeister von 2006. «Ich hatte danach richtig Freude mit den Pirelli-Qualifyern.»

Zu diesem Zeitpunkt war sein Teamkollege Michael van der



Nicky Hayden: Der Ex-MotoGP-Weltmeister kommt in Fahrt

Mark nicht mehr mit dabei: Der 23-jährige Holländer hatte Schmerzen im rechten Unterarm. Es wurde eine Sehnen-scheidenentzündung vermutet, das Team wollte seine Winter-vorbereitung nicht gefährden. Yamaha-Werksfahrer Alex Lo-wes flog am Mittwoch mit ei-

nem bösen Highsider ab und renkte sich die linke Schulter aus. Die restlichen Testtage machte bei Yamaha Sylvain Guintoli allein weiter, von ihm wurden genauso keine Rundenzeiten veröffentlicht wie von MV-Agusta-Testpilot Marco Melandri. ♦ IP

## TESTZEITEN / Jerez

Fahrer	Motorrad	Bestzeit
<b>Superbike</b>		
1. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	1:39,319 (Fr.)
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	1:39,524 (Fr.)
3. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	1:40,148 (Fr.)
4. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR	1:40,193 (Fr.)
5. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	1:40,531 (Di.)
6. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	1:40,774 (Fr.)
7. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	1:41,002 (Di.)
8. Davide Giugliano (I)	Ducati Panigale R	1:41,047 (Fr.)
9. Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	1:41,219 (Fr.)
<b>Supersport</b>		
1. Patrick Jacobsen (USA)	Honda CBR 600 RR	1:42,292 (Fr.)
2. Kenan Sofuoglu (TR)	Kawasaki ZX-6R	1:43,009 (Di.)
3. Randy Krummenacher (CH)	Kawasaki ZX-6R	1:43,639 (Di.)
4. Ilya Mikhalchik (UA)	Kawasaki ZX-6R	1:45,120 (Di.)
5. Jules Cluzel (F)	MV Agusta F3 675	1:45,456 (Mo.)

## NACHRICHTEN

## Gelungener Einstand für Krummenacher

IDM Superbike Randy Krummenacher konnte sich bei seinem Test-Einstand in der Supersport-WM als Teamkollege von Weltmeister Kenan Sofuoglu richtig freuen: Nur Sofuoglu war an den beiden Testtagen schneller als der 24-jährige Schweizer, die Bestzeit von Vizeweltmeister Patrick Jacobsen fuhr der Amerikaner am Freitag, als die Piste schneller war. «Das war allemal ein positiver Einstand in meiner neuen Umgebung», freute sich Krummenacher. «Ich fühle mich mit dem Motorrad bereits sehr wohl. Die Umstellung ist mir bereits gut gelungen, zumal die Reifen auch sehr einfach zu verstehen sind. Und dass der zweifache Weltmeister Andrew Pitt mein Crew-Chief wird, davon werde ich sicher enorm profitieren.»

## Superbike-Einsatz fix trotz Auto-Doppel

IDM Superbike Auch wenn die DTM und das ADAC GT Masters vom 3. bis 5. Juni 2016 gemeinsam auf dem Lausitzring fahren, so bleibt dennoch der geplante IDM-Auftritt im Rahmenprogramm bestehen. Ursprünglich war von Rennen in der IDM-Superbike/Superstock-1000-Klasse sowie den Supersport-600-Piloten die Rede. Voraussichtlich werden Abstriche gemacht. Bei der Automobilfraktion wird im Gegenzug ein Markencup gestrichen. ♦ IP/AWI

## IDM

## Der ADAC klinkt sich aus

Die Nachricht kam unverhofft: Der ADAC verabschiedet sich aus der IDM. Das heißt: Er zieht sich als Poolpartner samt seiner Moto3-Aktivitäten sowie auch dem ADAC Junior Cup zurück. Promoter Motor Events, der ums Überleben und eine Zukunft der IDM kämpft, wirft es nach eigener Aussage um Lichtjahre zurück. Seit dem Sommer gab es intensive Gespräche mit dem Deutschen Motorsport Bund und Zusagen für mehr Unterstützung. Nun trifft die Entscheidung des ADAC alle Beteiligten tief ins Mark.

Den Job hinwerfen wird Motor Events deshalb nicht. «Das kön-

nen wir Fahrern, Teams, Sponsoren und Partnern nicht zumuten. Wir hoffen, die beiden wegfallenden Klassen mit Supportserien ersetzen zu können.»

Der ADAC gibt derweil richtig Gas und bringt mit dem ADAC Northern Europe Cup eine neue Nachwuchsserie an den Start, in der wie zuletzt in der IDM gehabt Moto3-Bikes und NSF 250 Standard-Hondas mit getrennter Wertung fahren. Sieben Veranstaltungen und acht Rennen sind geplant, darunter bei der MotoGP in Deutschland, der BSB in Silverstone und der Superbike-WM in Assen. Das Prädikat «Deutscher Meister» für

den Sieger der Standardklasse hat der ADAC mitgenommen. Unter diesen Vorzeichen steht die Moto3-Szene in einem glänzenden Rampenlicht.

Die Nachwuchsförderung ist in der Satzung des ADAC enthalten. Der Auftrag von Moto Events lautet nun, die IDM am Leben zu erhalten. ♦ AWI



Vom ADAC aus der Taufe gehoben: Northern Europe Cup

## KOMPAKT

»» IDM In der kommenden Woche soll der Termin-kalender für die Saison 2016 veröffentlicht werden.

»» IDM Supersport 600 Meister Jan Bühn wurde vom Deutschen Motorsport Verband e.V. als DMV-Motorsportler des Jahres 2015 geehrt.

»» IDM Superbike Das Weber-Diener-Racing-Team setzt auch 2016 auf die Kombination von Kawasaki und Luca Grünwald. Es existiert ein Zweijahresvertrag. Der 21-Jährige muss aber noch Geld auftreiben. Was aus seinem Teamkollegen, dem Superstock-1000-Fahrer Max Fritsch wird, ist noch unklar. ♦ AWI

ADAC SX Cup Chemnitz

# Zweimal zwei ist eins

Von THORSTEN HORN

**Jace Wayne Owen ist Gewinner des Supercross Chemnitz. Der Amerikaner fuhr an beiden Abenden auf Rang 2, was genügte, um neuer «König» im Freistaat Sachsen zu werden.**

Am ersten Abend hatte Top-Favorit Gregory Aranda im Finale alles unter Kontrolle, bis er drei Runden vor Schluss trotz großen Vorsprungs stürzte. Zwar konnte er weiterfahren

und noch Fünfter werden, doch an den dritten Königstitel in Folge war realistisch betrachtet nicht mehr zu denken.

**Boogs Premiere misslungen**

Die besten Aussichten hatten nun die US-Amerikaner Austin Politelli, Jace Owen und Ben LaMay durch ihren 1-2-3-Erfolg am Freitag. Dieses Finale musste nach einem Sturz von Xavier Boog ein zweites Mal gestartet werden. Der Franzose brach sich bei seinem ersten SX-Einsatz in Deutschland fünf Wirbel-

fortsätze, konnte die Halle aber auf eigenen Beinen verlassen.

Tags darauf stürzte Austin Politelli zu Beginn des «Main Events» und gab daraufhin auf. Vorn fuhr derweil Jace Owen als Führender dem sicheren Gesamtsieg entgegen. Zwar musste er sich später Greg Aranda beugen, doch sein neuerlicher zweiter Platz reichte zu seinem ersten Supercross-«Adelstitel» in Deutschland. «Die mit dem Tunnel längste Strecke im Kalender war sehr schwer und kostete enorm viel Kraft. Aber

egal – jetzt bin ich über meinen ersten Gesamtsieg einfach nur happy», so Owen anschließend. Der einzige Deutsche in der SX1, Dominique Thury, zeigte gute Rennen, hatte aber in den entscheidenden Momenten stets Pech. Am Freitag schied er im Finale durch Sturz aus, tags darauf verpasste er selbiges.

Mit drei Heat-Siegen und einem dritten Platz wurde Yannis Irsuti souverän «Prinz von Chemnitz». Stephan Büttner belegte mit soliden Leistungen die Tagesränge 7 und 5. ♦

ADAC SUPERCROSS-CUP / Resultate

Chemnitz: 27./28. November 2015, 3. Lauf ADAC Supercross-Cup.  
 SX1-Finale Freitag: 1. Austin Politelli (USA), Yamaha; 2. Jace Wayne Owen (USA), Suzuki; 3. Ben LaMay (USA), Yamaha; 4. Thomas Ramette (F), Kawasaki; 5. Gregory Aranda (F), Kawasaki; 6. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki; 7. Matteo Bonini (I), KTM; 8. Steven Clarke (GB), KTM; 9. Matthew Bayliss (GB), Honda; 10. Charles Lefrançois (F), Suzuki.  
 SX1-Finale Samstag: 1. Aranda; 2. Owen; 3. LaMay; 4. Bonini; 5. Jason Clermont (F), Honda; 6. Loic Rombaut (F), KTM; 7. Ramette; 8. Clarke; 9. Lefrançois; 10. Sullivan Jaulin (F), Suzuki.  
 SX2-Tageswertung Freitag: 1. Yannis Irsuti (F), Yamaha (1-1); 2. Iker Larrañaga (E), KTM (2-3); 3. Paul Coates (GB), Kawasaki (4-2); 4. Gaetan Le Hir (F), Honda (3-10); 5. Kade Walker (DN), Suzuki (8-4); 6. Carlos Macanás (E), Kawasaki (6-6); 7. Stephan Büttner (D), Yamaha (9-5) 8. Julien Lebeau (F), Honda (7-7).  
 SX2-Tageswertung Samstag: 1. Walker (2-1); 2. Irsuti (1-3); 3. Le Hir (3-2); 4. Coates (4-4); 5. Büttner (5-5); 6. Lebeau (7-6); 7. Macanás (6-7); 8. Larrañaga (10-8).  
 Stand SX1: 1. Aranda, 131 Punkte; 2. Owen 96; 3. LaMay 87; 4. Neugebauer 65; 5. Politelli 65; 6. Lefrançois 41; 7. Jaulin 34; 8. Bonini 30.  
 Stand SX2: 1. Larrañaga, 102,50 Punkte; 2. Coates 93,0; 3. Büttner 85,5; 4. Macanás 81,0; 5. Lebeau 68,0; 6. Walker 64,0; 7. Irsuti 45,5; 8. Bourdon 45,0.  
 Nächstes Rennen: 08.-10.1.2016, Dortmund Internet: www.supercross-chemnitz.de



Premiere: Erster Gesamtsieg für US-Boy Jace Owen in Chemnitz

Eisspeedway-WM 2016

# Neue Hoffnung für Eisritter

**Die FIM hat es geschafft, die Eisspeedway-WM zu reformieren. 34 Piloten haben die Chance, 2016 im Grand Prix zu fahren.**

Ständig ausgefallene WM-Qualifikationsläufe auf Natureis, kaum Startmöglichkeiten außerhalb von Russland haben die Eis-Szene in den letzten Jahren an den Rand eines Kollapses gebracht. Der vor zwei Jahren neu eingesetzte Bahnsport-Kommissionspräsident Armando Castagna (Italien) hat versucht gegenzusteuern und kann nun erste Erfolge vorweisen.

**5 Deutsche in der Qualifikation**

In St. Johann im Pongau, wo die Qualirennen wegen Eismangels mehrfach ausfielen, gibt es keinen WM-Lauf mehr – geplant ist im Salzburger Land die EM. Statt wie zuletzt immer nur ein Qualirennen für den Grand Prix gibt es 2016 drei, alle im frostsicheren Skandinavien. 32 Fahrer starten in Ylitornio/FIN bzw. in Östersund/S in die Qualifika-

tion. 15 von ihnen plus eine schwedische Veranstalter-Wildcard bestreiten bereits einen Tag nach Östersund im nahen Strömsund den Challenge. Aus dem Challenge-Meeting qualifizieren sich acht Fahrer für den GP, dazu kommen Weltmeister Dmitri Koltakov und sechs von der FIM gesetzte permanente Wildcards. Damit haben 34 Fahrer aus zehn Nationen Chancen, bis in den GP zu kommen. Deutschland hat für Günther Bauer, Stefan Pletschacher (Ylitornio), Markus Jell, Max Niedermaier und Hans Weber (Östersund) gleich fünf Startplätze; Österreich drei (Franz Zorn, Harald Simon, Charly Ebner jun.) und sogar zwei Schweizer sind dabei!

In der Team-WM in Togliatti starten nach erneutem Verzicht der Niederlande wieder die Schweiz, Deutschland, Österreich, Schweden, Finnland, Tschechien und Titelverteidiger Russland. Nachdem Berlin wieder im GP-Zirkus ist, gibt es einen GP mehr als 2015, und die

Westeuropäer haben in Berlin, Assen und Inzell binnen 16 Tagen drei «Heimspiele».

Die meisten Top-Fahrer beginnen ihre Vorbereitungen bereits im November: Stefan Pletschacher und Markus Jell sind letzten Freitag nach Kamesk-Uralskij/RUS aufgebrochen. Günther Bauer schickt Sohn Luca im Dezember nach Kumertau/RUS zum Training. Franz Zorn geht wie immer Anfang Dezember zum Training nach Schweden. Harald Simon trainiert nicht mehr im 10000

km entfernten Blagoweschtschensk (der Verein hat sich aufgelöst), sondern in Kamensk. Er will aber wieder in der russischen Superliga starten. ♦ TS

**Eisspeedway-WM-Termine 2016**

- 9.1. Qualifikation 1 Ylitornio/FIN
- 15.1. Qualifikation 2 Östersund/S
- 16.1. Challenge Strömsund/S
- 6./7.2. GP 1 Krasnogorsk/RUS
- 13./14.2. Team-WM Togliatti/RUS
- 20./21.2. GP 2 Almaty/KAZ
- 5./6.3. GP 3 Berlin/D
- 12./13.3. GP 4 Assen/NL
- 19./20.3. GP 5 Inzell/D



Günther Bauer startet in Finnland in die WM-Qualifikation 2016

NACHRICHTEN

## Jeffrey Herlings bleibt in MX2-WM

**Motocross-WM** Jeffrey Herlings bleibt 2016 in der MX2-WM. Der zweifache Weltmeister, der laut seinem KTM-Vertrag selbst sein Arbeitszeit bestimmen darf, wartet nach einer Hüftverletzung Ende Juli immer noch auf die ärztliche Freigabe für das Motorrad-Training. Der WM-Auftakt in Qatar ist in weniger als drei Monaten, und es bleibt zu wenig Vorbereitungszeit für einen Aufstieg in die MXGP-Klasse. In den letzten beiden Jahren verspielte der Niederländer wegen Verletzungen jeweils eine WM-Führung von fast 150 Punkten.

## Eddy Hübner wechselt auf Sherco

**Enduro** Edward «Eddi» Hübner, einziger deutscher WM-Teilnehmer, wechselt von KTM auf Sherco. Für die WM erhält der dreifache deutsche Enduro-Meister einen Platz im



WM auf Sherco: Eddy Hübner

Werksteam auf der 250er-Viertakt-Maschine. In der DM will er, betreut von Marcus Kehr, mit der neuen 450er starten: «Ich möchte mich fahrerisch weiterentwickeln; das geht nur in der WM. Dort konnte mich KTM Deutschland nicht noch mehr unterstützen.»

## Finals in Stralsund, Berlin und Herten

**Bahnsport** Der DMSB hat das nationale Eisspeedway-Finale nach Berlin (3.3.16), die Speedway-Einzel-DM nach Stralsund (17.9.) und die Langbahn-Solo-DM nach Herten (13.8.) vergeben. Das Seitenwagen-Finale ist in Pfarrkirchen (11.9.), jedoch hat der DMSB Eispiloten und Gespannen das Prädikat «Deutsche Meisterschaft» gestrichen; es geht nur noch um eine «DMSB-Meisterschaft». Der DMSB-Speedway-Paar-Cup wird am 25.6. in Herxheim gefahren; Langbahnpokal (solo) erstmals im bayerischen Nandlstadt (15.8.). ♦ AH/RTS

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Bentley



**Continental GT**, EZ 06/2012, 25000 km, 423 kW (575 PS), Farbe White Sand, Leder, Burnt Oak, ACC, RF-Kamera, 21 Zoll Alu, 133.570,- € (MwSt. awb.) Schmöhl AG, Stinson-Strasse 2, 8152 Glattpark, Tel. 0041/432114444, www.schmohl.ch H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30063



**Continental GTC V8 S**, EZ 07/2015, 3500 km, 388 kW (527 PS), schwarz, Fünfr - Carbon Fiber, Beluga Leder, TV, RF-Kamera, GPS-Fahrzeugverfolgung, 239.445,- € (MwSt. awb.) Schmöhl AG, Stinson-Strasse 2, 8152 Glattpark, Tel. 0041/432114444, www.schmohl.ch H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30064



**Continental GT**, EZ 08/2011, 43000 km, 423 kW (575 PS), schwarz, Leder, TV, 21" lackierte Alufelgen, Standheizung 124.915,- € (MwSt. awb.) Schmöhl AG, Stinson-Strasse 2, 8152 Glattpark, Tel. 0041/432114444, www.schmohl.ch H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30061



**Mulsanne**, EZ 08/2014, 2500 km, 373 kW (507 PS), Beluga Schwarz, DAB, TV, Leder, 258.677,- € (MwSt. awb.) Schmöhl AG, Stinson-Strasse 2, 8152 Glattpark, Tel. 0041/432114444, www.schmohl.ch H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30066

## BMW



**1er M Coupé** gesucht. 0171/4167106 H

## Land Rover



**Land Rover** gesucht. 0171/4167106 H

## McLaren



**650S Spider**, EZ 07/2014, 13000 km, 478 kW (650 PS), orange, Klima, Meridian Surround, Xenon, 229.829,- € (MwSt. awb.) Schmöhl AG, Stinson-Strasse 2, 8152 Glattpark, Tel. 0041/432114444, www.schmohl.ch H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30068

## Mercedes



**www.mariani.de**  
mariani...Familienbetrieb seit 1985. Sound, Fahrwerk, Felgen etc. für sämtliche Modelle und Motorisierungen. Wir realisieren jeden Kundenwunsch. 05264/8601 H



**GLK 320 CDI DPF 4Matic 7G-Tronic**, EZ 06.2009, 65000 km, 224 PS, silber, Multifunktionslenkrad, Klimaautomatik, SHZ, 24.500,- € 07459/930560

## Mini

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

## Porsche

Privatperson sucht gepflegten Porsche bis Bj. 2007, seriöse Abwicklung. Tel. 0170/268713

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



**911 Carrera 4S**, EZ 07/2014, 13500 km, 294 kW (400 PS), PDK, PASM, Sport Chrono Plus, CH-Auslieferung, Schwarz, Leder, 102.110,- € Schmöhl AG, Stinson-Strasse 2, 8152 Glattpark, Tel. 0041/432114444, www.schmohl.ch H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30071

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

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

## Renn/Rallye

**FERODO**  
Motorsport- und High Performance Bremsbeläge  
Service - Verkauf - Beratung

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

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

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

www.luetticke-motorsport.de H

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

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

**www.Rennsportshop.com**

## Service

**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

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

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

## Chiffre

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

**MOTOR SPORT aktuell**  
MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart





MotoGP Rookies Cup

# Cup der guten Hoffnung

Johann Zarco 2007 als 17-Jähriger im MotoGP Rookies Cup: Gleiche Startnummer 5 wie heute und damals schon die gleiche konsequente Einstellung zum Rennsport

Von IMRE PAULOVITS

**Moto2-Weltmeister Johann Zarco, Moto3-Weltmeister Danny Kent, Superbike-IDM-Meister Markus Reiterberger, Superstock-1000-Weltcup-Sieger Lorenzo Savadori und alle Moto-America-Champs haben eines gemeinsam: Sie alle fuhren einst im MotoGP Rookies Cup.**

Ihre Kämpfe reißen mit, und es ist unglaublich, welche Rennreife diese Jugendlichen zwischen 13 und 16 Jahren bereits haben. Der MotoGP Rookies Cup, vor neun Jahren von Red Bull und KTM ins Leben gerufen, begeistert uns seither ununterbrochen. Doch obwohl die dort entdeckten Talente sich seither in den beiden kleineren Klassen der Motorrad-WM und auch in so manch anderer Serie nur so tummeln, hatte man bislang das Gefühl, dass sie sich doch nicht so ganz durchsetzen konnten. Aber nur bis zur Saison 2015. Dort wurden gleich zwei ehemalige MotoGP-Rookies-Cup-Piloten Weltmeister, in der neu aufgelegten US-Meisterschaft

kamen gleich alle Champions aus dem ehemaligen Cup-Lager.

«Etwas hat sich ganz klar gezeigt», sagt Gustl Auinger, von Beginn an Fahrcoach des Rookies Cup. «Die Traumkarriere mit zwei Jahren Rookies Cup und dann dem großen Durchbruch in der Weltmeisterschaft ist Illusion. Die Rohdiamanten, die wir im Cup hatten, haben alle ihre Zeit gebraucht, um sich zu entwickeln. Aber mit der Zeit haben sie es eben geschafft.»

## Harte und stetige Arbeit

Moto2-Weltmeister Johann Zarco war 2007 der erste MotoGP-Rookies-Cup-Sieger. Er war damals bereits 17 Jahre alt und eigentlich schon zu alt für den Cup, wurde aber wegen seiner sehr analytischen Vorgehensweise und seines durchdachten Fahrstils, der sich weit von den bis dahin erreichten Ergebnissen des Franzosen abhob, genommen. Nach dem Cupsieg hatte er aber einen steinigen Weg in die Weltmeisterschaft vor sich. Und wenn er auch schon 2011 um den letzten 125er-WM-Titel kämpfte, den er an Nico Terol verlor, dauerte es

noch weitere vier Jahre, bis er Weltmeister wurde.

Zarco gibt selber zu, dass er jemand ist, der im Vergleich zu Marc Márquez und den anderen Spaniern recht spät mit dem Rennsport begonnen hat und deshalb auch für den weiteren Lernprozess länger braucht. Aber er sagt auch: «Im Rookies Cup hatte ich erstmals die Möglichkeit, dass Entscheidungsträger auf mich aufmerksam wurden. Die gleiche Arbeitsweise wie dort hat mich auch zum WM-Titel geführt.»

«Zarco war, so lange ich ihn kenne, ein konsequenter Mensch, der ein klares Ziel verfolgt hat», erinnert sich Auinger. «Er hat auch sehr genau darauf geachtet, wie wer mit ihm redet. Er hat sehr klar zu differenzieren versucht, zu erkennen, was ihm auf seinem Weg hilft und was nicht. Dadurch, dass er sich auf Laurent Fellon verlassen hat, der schon damals mit ihm dabei war, wurde er von diesem auch bis zum WM-Titel gebracht. Er hat nicht ein Riesengeschwader an Leuten hinter sich gehabt, sondern nur eine kleine Gruppe, die mit dem Rohdiamanten weitergearbeitet

hat. Das war beim Reiterberger genauso.»

## Rückschläge überwunden

Von Anfang an hat Markus Reiterbergers Vater Thomas dessen Karriere nach Kräften unterstützt. Als der großgewachsene Bayer damals aus dem Cup



**«Keiner wird drei Jahre nach dem Cup Weltmeister.»**

AUGUST AUINGER

ausfiel, machte er ohne großen finanziellen Hintergrund im Yamaha-Cup weiter. Da sein Vater bei alpha Technik in der Motorenabteilung gearbeitet hat, wurden dessen Chefs auf den Jungen aufmerksam und halfen ihm weiter. Das hat der mittlerweile 21-Jährige mit zwei deutschen Superbike-Titeln gedankt. Der bescheidene, aber unheimlich schnelle

Obinger ist mittlerweile das beste Aushängeschild, das BMW in Deutschland hat und die große deutsche Hoffnung für die Superbike-WM.

«Markus war im Rookies Cup nicht der Überflieger, aber nachdem er sich mit seiner Statur in die Viertakt-Schiene und bei den Superbikes eingeknistet hat, hat er auf die richtigen Leute gehört. Das war damals der Ralf Waldmann, und später der Werner Daemen», weiß Auinger.

Bei US-Champ Cameron Beaubier zerbrach die anfängliche Traumkarriere. Er wurde zunächst von KTM-Rennleiter Harald Bartol ins Werksteam genommen, stand nach dessen Rückzug aber auf der Straße. In den USA hat er sich aber über die 600er-Klasse wieder durchgebissen, wurde von Yamaha USA gefördert und konnte dieses Jahr den höchsten US-Meistertitel bei den Superbikes gewinnen, indem er seinen Teamkollegen, den vierfachen Champ Josh Hayes, besiegt hat. Der 22-Jährige hatte sich mit der gleichen Beständigkeit und dem gleichen Fleiß durchge-



Moto2-Weltmeister Johann Zarco: MotoGP-Rookies-Cup-Sieger 2007



Moto3-Weltmeister Danny Kent: MotoGP-Rookies-Cup-Vize 2010



Superbike-IDM-Meister Markus Reiterberger



Superstock-1000-Weltcup-Sieger Lorenzo Savadori



MotoAmerica-Superbike-Meister Cameron Beaubler



MotoAmerica-Supersport-Meister JD Beach



MotoAmerica-Superstock-1000-Meister Jake Gagne



MotoAmerica-Superstock-600-Meister Joe Roberts

setzt, mit dem er als absolutes Greenhorn im Rookies Cup hochkam.

JD Beach hatte es auch nicht leichter. Der Rookies-Cup-Sieger 2008 kehrte zunächst wieder zum Dirt Track zurück, versuchte sich in der 600er-US-Ost-Meisterschaft – die er 2010 gewann – bevor er die Sponsoren fand, um wieder weiter nach oben zu kommen. Noch heute tritt der 24-jährige Kalifornier an freien Wochenenden bei Dirt-Track-Rennen an und ist damit der Letzte, der diese amerikanische Tradition fortsetzt.

Der US-Champ der Superstock 1000, Jake Gagne, war 2010 Rookies-Cup-Sieger. Nach einer missglückten Moto2-Saison in der Spanischen Meisterschaft kehrte auch er in die USA zurück und arbeitete sich über die Daytona-SportBike-Meisterschaft wieder nach oben. Er gewann sie 2014 und stieg zu den Tausendern auf. Und in diesem Jahr hatte dort niemand dem 23-jährigen Kalifornier etwas entgegenzusetzen.

MotoAmerica-Superstock-600-Meister Joe Roberts fuhr von 2011 bis 2013 im MotoGP Rookies Cup. «Danach kam ich

in die Staaten zurück, fuhr fünf 600er-Rennen und gewann sie alle. Das war wirklich cool», grinst der 18-Jährige. Er ist heute einer, von dem auch MotoGP-Initiator Wayne Rainey hofft, dass er die Ära der Amerikaner in der MotoGP eines Tages fortsetzen kann, die dieses Jahr mit Nicky Hayden zu Ende ging.

### Viele Wege führen zum Ziel

Moto3-Weltmeister Danny Kent war bereits 2012 im Team von Aki Ajo, danach wagte er sich im Tech3-Team in die Moto2. Doch nach einem frustrierenden Jahr kam er 2014 wieder in die Moto3 zurück, und selbst im Husqvarna-Werksteam wollte der Knoten nicht so richtig aufgehen. Erst als er dieses Jahr im Kiefer Team das nötige Umfeld und die Nestwärme fand, kam sein wirkliches Talent durch.

«Es ist ein Irrtum zu glauben, dass man drei Jahre nach dem Cup Weltmeister wird», stellt Auinger klar. «Das müssen wir auch als Cup-Organisator akzeptieren, und das müssen auch die Talente akzeptieren. Nur wenn sie ihren Vorwärtsdrang kontinuierlich beibehalten,

schaffen sie den letzten Schritt. Und dies hatten alle Champions aus diesem Jahr gemeinsam. Auch Danny Kent musste erst einmal wachgerüttelt werden, danach hat er sich durchgebissen.»

Lorenzo Savadori, Cup-Vize 2007, wurde gleich 2008 125er-

## «Der Rookies Cup gab mir meine erste große Chance.»

JOHANN ZARCO



Europameister. Doch dann musste auch er erst sein überschäumendes Temperament zügeln. In der WM ging er unter, erst über die Superstock-Klassen kam er wieder ganz nach oben und wurde auf Aprilia Superstock-1000-Weltcup-Sieger.

### Wo bleiben die Neuen?

Die meisten der diesjährigen Meister kamen aus den ersten

beiden Jahren des Cups. Kann es also sein, dass seither keine solchen Talente mehr dabei waren? Dem widerspricht Auinger ganz entschieden: «Ich glaube, dass die Fahrer heute eher noch auserlesener sind als damals. Denn die, die sich schon von dem hohen Standard. Und da trauen sich viele schon gar nicht mehr. Damals war der Rookies Cup noch ein ganz unbeschriebenes Blatt, da haben sich alle völlig ohne Hemmungen beworben. Wenn sie dann talentiert waren, wurden sie genommen und waren dabei. Die Chance, dass sich ein völlig verborgenes Talent, das noch wenig Rennerfahrung hatte, sich bei uns meldete und entdeckt wurde, war daher vielleicht damals etwas größer. Und wir hatten damals tatsächlich Rohdiamanten dabei.»

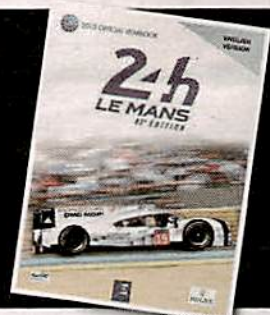
2016 sind nach einem Jahr Pause mit Matthias Meggle und Kevin Orgis wieder zwei Deutsche im Rookies Cup dabei. «Es ist kein Geheimnis, dass wir große Freude daran haben, wenn Deutschsprachige dabei sind», gibt Auinger zu. «Aber

keiner dieser beiden hat irgendeinen Bonus oder irgendeine Nachsicht gebraucht. Die Burschen haben durch absolute Leistung überzeugt. Das beweist, dass es in Deutschland sehr wohl Talente gibt. Vielleicht haben sich zuletzt nicht immer die Richtigen beworben oder wie auch immer. Schwierig ist es im deutschsprachigen Raum nur von der österreichischen Seite. Wenn du keine nationale Szene hast, wo ein junger Mensch sein Talent überhaupt zeigen kann, dann wird es schwierig. Dann schaut man nur zu. Italien hat, als sie erkannt haben, warum die Spanier so dominant sind, ein Förderungsprogramm entwickelt. Deutschland bemüht sich, die Fehler der Vergangenheit auszubügeln und wieder eine gesunde deutsche Szene zu gründen. Und sofort blickt wieder etwas raus. Ich bin überzeugt, dass es überall Talente gibt, nur muss man ihnen die Möglichkeit geben, überhaupt mit dem Rennsport anzufangen und dieses Talent zu zeigen.»

Wir dürfen gespannt sein, was jetzt so alles folgt. ♦

# FAN SHOP

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

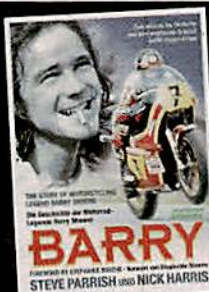


## < Rückblick auf Le Mans

Endlich ist er da! Der offizielle Rückblick auf den legendären 24-Stunden-Klassiker in Le Mans. Wie immer mit spektakulären Fotos und einer umfangreichen Statistik. 49,95 Euro, 256 Seiten, Text englisch, bei [www.editions-etai.fr](http://www.editions-etai.fr) oder [www.raceland.de](http://www.raceland.de).

## Sheene auch auf deutsch >

Die brillante Biografie der Rennlegende Barry Sheene von Steve Parrish und Nick Harris gibt es nun auch in deutscher Übersetzung. 19,95 Euro, 208 Textseiten, 32 Vierfarb-Fotoseiten, bei: [www.top-speed.info](http://www.top-speed.info)

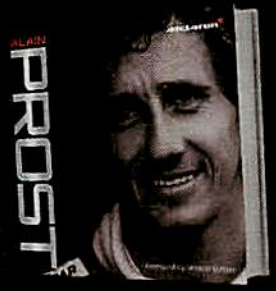


## < Hülkis Renner in 1:43

Das Formel-1-Startfeld 2015 im Maßstab 1:43 füllt sich. Minichamps hat den Force India von Nico Hülkenberg aus der Garage geschoben. Die Version von Sergio Pérez gibt es natürlich auch. Ca. 70 Euro, im Fachhandel, Infos bei: [www.minichamps.de](http://www.minichamps.de)

## Prost, der Mensch >

Es gibt nicht viele Bücher über Alain Prost. Gute schon gar nicht. Autor Maurice Hamilton sorgt da für Abhilfe, seine Biografie ist wirklich lesenswert. 49,90 Euro, 320 Seiten, englisch, ISBN: 9781905825981, bei: [www.rallyandracing.com](http://www.rallyandracing.com)



## < Kalender des Weltmeisters

Als Leopard Racing ist das deutsche Kiefer Racing Team an die WM-Spitze zurückgekehrt und wurde mit Danny Kent Moto3-Weltmeister. Zur Feier gibt es den passenden 420 x 297 mm Kalender 2016 für 15 Euro, bei: [www.top-speed.info](http://www.top-speed.info)

## Highlights aus der Eifel >

Die 43. Auflage des 24h-Rennens am Nürburgring geht in die Geschichte ein: Mit 40,729 Sekunden Vorsprung gab es den knappsten Zieleinlauf aller Zeiten. Diese Buch bietet nochmals alle Highlights. 40 Euro, 248 S., deutsch, bei: [www.gruppec-verlag.de](http://www.gruppec-verlag.de)



## Namen & Nachrichten

# Schumi jr. bei Stars & Cars

»» **Stars & Cars** Die Motorsport-Fans haben entschieden: Das Teilnehmerfeld für Stars & Cars ist komplett. Insgesamt nehmen am Samstag, den 12. Dezember, 16 Fahrer am Wettbewerb teil. Die sechs Sieger des Fan-Votings sind: Mick Schumacher (Bild r), David Coulthard, Mika Häkkinen, Jean Alesi, Bernd Schneider und Bernd Mayländer. Infos: [starsandcars.mercedes.me](http://starsandcars.mercedes.me)

»» **Harry Unflath** Zum 16. Mal hat der Marketing-Chef des DTM-Teams Abt Sportsline mehr als 100 Gäste aus Sport und Business zum «Harry's Cup» auf der Sonnenalp in Ofterschwang eingeladen. Beim traditionellen Golfturnier für den guten Zweck ließen sich die Stars nicht zweimal bitten. Für eine Tombola, die «Wings for Life», dem Spastikerverein Kempton und der «Kartei der Not» zugutekommt, wurden

42000 Euro (Rekord) gespendet. Die DTM war durch den Vorstand und die Ex-Champs Mike Rockenfeller und Mattias Ekström vertreten. Der Schwede überraschte mit dem überragenden Abschlag aller Teilnehmer. Obwohl er nach eigenen Angaben nur einmal im Jahr zum Golfschläger greift, schaffte Ekström stolze 227 Meter!

»» **Feiern mit Aegerter** Für Motorrad-Fans ist die Saisonabschluss-Party von Moto2-Pilot Dominique Aegerter längst Kult. Auch am Samstag trafen sich mehrere 100 Fans des Schweizer in seiner Heimatgemeinde Rohrbach zum «abrocken». Und nicht nur Schweizer Fans: «Es gibt Frauen, die kommen aus Spanien oder Italien zum Feiern her», sagte Aegerter mit einem spitzbübischen Grinsen zu angeblichen Gerüchten. ♦ CE/AW/WHJ



Mick Schumacher



Dominique Aegerter

## LESERBRIEFE

### Zu wenig Format? Zum Ausgang der Formel-1-Weltmeisterschaft 2015

Ach, denkt doch, was ihr wollt, aber es muss im Dunstkreis der Manipulationen in der Autobranche auch denkbar sein, dass auch die Marke mit dem Stern die Hände nicht davon lassen konnte – und das in der Königsklasse, der Formel 1! Kaum haben Mercedes und Lewis Hamilton die WM-Titel in der Tasche, siegt plötzlich Nico Rosberg wieder souverän! Vorbei und vergessen sind die Probleme, meist am Auto von Nico, wie ein lockeres Gaspedal, überhitzte Bremsen ...?! Das riecht für mich hausgemacht – aber nicht vom wohl besonnensten und fairesten Fahrer im gesamten Feld, sondern vom Stall mit dem vielsagenden Stern. Für mich deshalb das Fazit: Mercedes wollte den/die Titel so schnell und glatt wie möglich. Von mir gibt es aber für die Silberpfeile doch nur die Silbermedaille – wenn überhaupt. Falls abgekupfelter Glamour und fragwürdige Celebrity weiterhin die ausschlaggebenden Kriterien bei Mercedes sind für das Winnercockpit, dann wird Nico es weiterhin schwer haben, auch in der kommenden Saison. Denn ein Mann vom Format wie Rosberg hat das nicht nötig – den

Titel aber sehr wohl verdient. In diesem Sinne gute Fahrt Nico!  
Klaus Spilker,  
CH-2503 Biel

### Beim Fußball bleiben Zum Leserbrief «Geht's noch, Rossi?», MSA 49/2015

Der Herr Rudi Engelhardt soll lieber weiterhin Fußball schauen. Wenn dort ein Ball von außen durchs Netz ins Tor oder mit der Hand reingemacht wird – dort ist es okay. Hoffe, dass wir im Motorsport noch weit von solchen Entscheidungen entfernt sind.  
Uwe Goedereis,  
D-32584 Löhne

### Forza Vale! Zum Leserbrief «Geht's noch, Rossi?», MSA 49/2015

Herr Engelhardt, glauben Sie wirklich, was Sie da schreiben? Wenn Sie tatsächlich noch am selben Abend Ihre Rossi-Kappe verbrannt haben, dann möchte ich Ihnen sagen: Auf solche Fans kann Valentino Rossi bestimmt verzichten! Forza Vale!  
Richard Kunz,  
D74889 Sinsheim

### Überholen kostet Zeit Zum Leserbrief «Geht's noch, Rossi?», MSA 49/2015

Gegenfrage, Herr Engelhardt: Warum überholte Marc Márquez in Sepang ständig und fuhr Valentino Rossi nicht davon? Weil Überholen Zeit kostet, nämlich Rossis Zeit!  
Frank Bach,  
D-54516 Wittlich

### Bravo Márquez Zur Titelentscheidung in der Motorrad-WM

Bravo Marc Márquez! Endlich hat sich mal jemand gefunden, der Valentino Rossi mit gleichen Waffen schlägt. Rossi hat jahrelang das Gleiche mit seinen Gegnern aufgeführt, aber «der Doctor» darf alles. Wer seine Konkurrenten vom Motorrad tritt, gehört gesperrt und verdient den Titel einfach nicht! Auch die Aufholjagd vom letzten Startplatz war für mich wenig beeindruckend, wurde er doch vom ganzen Feld durchgewunken. Jorge Lorenzo verdient den WM-Titel, schon allein wegen der höheren Anzahl Saisonsiege.  
Tino Reichert,  
D-04157 Leipzig

## 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 Schiffler

**Freie Mitarbeiter:**  
 Belgien: Christian Fischer  
 Dänemark: Peter Nygaard  
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,  
 Georg Dobes, Andreas Göhring, Martin Grühler,  
 Michael Heinrich, Klaus-Eckhard Jost, Sven Kopf,  
 Annette Laqua, Hendrik Medrow, Wolfgang  
 Monsehr, Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,  
 Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke  
 Wiczorek, Michael Wolf  
 England: Mark Cole, Tony Duggins, John Elwin,  
 Alex Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding  
 Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera  
 Japan: Shigeo Kibiki  
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat  
 Österreich: Peter Pressler, Heinz Prüller, Werner  
 Schneider, Wolfgang Vlasaty  
 Schweiz: Jürg Kaufmann, Peter Wyss  
 Spanien: Manuel Pecino  
 Tschechien: Martin Straka  
 USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

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

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

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

**Schlussredaktion:**  
 Schlussredaktion.de

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

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

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

**Gesamtanzeigenleitung Automobil:**  
 Markus Eiberger

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

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

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

**Herstellung:**  
 Rainer Jüttner (verantwortlich)

**Syndication/Lizenzen:**  
 Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2579

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

**Vertrieb:**  
 DPV Deutscher Pressevertrieb  
**Vertriebsleiter:** Andreas Jastrau

**Erscheinungsweise:**  
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

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

**Jahresabonnement:**  
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus  
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €  
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf  
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer  
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit  
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-  
 oskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

**Abonnentenservice:**  
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,  
 70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,  
 Telefax 0711-182 25 50,  
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de  
 © 2015 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.  
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages  
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.  
 ISSN 1421-8488



Saisonaufakt: Die Trophée Andros startet in Frankreich



**Letzter Halt: Hockenheim.** Die Formel-1-WM 2015 ist vorbei – aber MSa setzt noch einen drauf, weil Deutschland nicht im WM-Kalender war. Hockenheim 1986: Als Reifenwechsel noch rund sieben Sekunden dauerten, Dieter Stappert Boxenreporter war, Hans-Joachim Stuck co-kommentierte (dabei die Turbos kritisierte!) und ein paar Stars bis zum letzten Meter bangten.

Youtube: Formula 1 1986 Round 10 Germany/Hockenheim Race (ZDF German)

**TERMINE**

**AUTOMOBIL**

5./6.12.	Trophée Andros, Val Thorens	F
5./6.12.	V8 Supercars, Sydney	AUS
11./12.12.	Trophée Andros, Andorra	AND
11./12.12.	Langstrecke, Abu Dhabi/Gulf 12h	VAE

**MOTORRAD**

5.12.	SuperEnduro, Lodz	WM	PL
12.12.	Freestyle-Motocross/Night of Jumps, Sofia	WM	BG
12.12.	Superprestigio, Barcelona		E

**DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL**

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



**MOTORSPORT IM TV**

**AUTOMOBIL**

**DIENSTAG, 1.12.**  
 8.30 Tourenwagen-WM/WTCC, Losail (Q), 1. Rennen (Zus.) EUROSPORT  
 9.00 Tourenwagen-WM/WTCC, Losail (Q), 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT  
 10.25 Audi Sport TT Cup, Saisonrückblick 2015 (Zus.) MOTORS-TV  
 12.40 Classic Races: Die DTM-Saison 1995 (Doku.) MOTORVISION TV  
 15.00 GP2, Abu Dhabi (VAE), 1. Rennen (W) SKY SPORT 2  
 15.35 Monza Rallye Show, Monza (I/Zus.) MOTORS-TV  
 16.15 GP2, Abu Dhabi (VAE), 2. Rennen (W) SKY SPORT 2  
 22.00 Formel 1, Abu Dhabi (VAE), Rennen (W) SKY SPORT 2  
 22.05 Formel 3, Saisonrückblick 2015 (Zus.) MOTORS-TV  
 23.15 WTC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM EUROSPORT  
 23.45 Rallye-WM, Saisonrückblick 2015 (Zus.) EUROSPORT

**MITTWOCH, 2.12.**

4.30 Rallye-WM, Saisonrückblick 2015 (Zus.) EUROSPORT 2  
 8.00 Rallye-WM, Saisonrückblick 2015 (Zus.) EUROSPORT 2  
 12.40 Classic Races: Die 24 Stunden von Le Mans 1952 (Doku.) MOTORVISION TV  
 20.15 Formel 1, Abu Dhabi (VAE), Rennen (Zus.) ORF SPORT+  
 21.15 Formel 1, Abu Dhabi (VAE), Rennen (W) SKY SPORT 2  
 22.10 Rallycross-WM, San Luis (RA), Rennen (Zus.) ORF SPORT+  
 23.30 Goodwood Revival 2015 (GB/Zus.) MOTORS-TV

**DONNERSTAG, 3.12.**

8.15 Formel 1, Abu Dhabi (VAE), Rennen (Zus.) ORF SPORT+  
 10.10 Rallycross-WM, San Luis (RA), Rennen (Zus.) ORF SPORT+  
 11.00 WTC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM EUROSPORT  
 12.15 Rallye-ÖM, Saisonrückblick 2015, Teil 1 (Zus.) ORF SPORT+  
 12.40 Classic Races: Rallye-Sport 1983 (Doku.) MOTORVISION TV  
 13.30 Formel 3, Saisonrückblick 2015 (Zus.) MOTORS-TV  
 18.00 GP2, Abu Dhabi (VAE), 1. Rennen (W) SKY SPORT 2  
 19.15 GP2, Abu Dhabi (VAE), 2. Rennen (W) SKY SPORT 2

**FREITAG, 4.12.**

0.30 WTC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM EUROSPORT  
 2.10 Rallycross-WM, San Luis (RA), Rennen (Zus.) ORF SPORT+  
 4.15 Rallye-ÖM, Saisonrückblick 2015, Teil 1 (Zus.) ORF SPORT+  
 11.15 Monza Rallye Show, Monza (I/Zus.) MOTORS-TV

12.15 Formel 1, Abu Dhabi (VAE), Rennen (Zus.) ORF SPORT+  
 12.40 Classic Races: Rallye-Sport 1984 (Doku.) MOTORVISION TV  
 14.10 Rallycross-WM, San Luis (RA), Rennen (Zus.) ORF SPORT+  
 22.15 Formel 1, Abu Dhabi (VAE), Rennen (W) SKY SPORT 2

**SAMSTAG, 5.12.**

6.15 GP2, Abu Dhabi (VAE), 1. Rennen (W) SKY SPORT 1  
 7.00 Classic Races: Die DTM-Saison 1995 (Doku.) MOTORVISION TV  
 7.30 GP2, Abu Dhabi (VAE), 2. Rennen (W) SKY SPORT 1  
 13.05 PS – Die Reportage: Langstrecken-WM – Das Jahr 2015 (Doku.) N-TV

**SONNTAG, 6.12.**

12.45 Drivel! Rally-WM, Argentinien, Rennen (Magazin) ORF 1  
 16.15 Rallycross-WM, Argentinien, Rennen (Zus.) MOTORVISION TV  
 19.15 Formel 3, Macau Grand Prix, Rennen (Zus.) MOTORS-TV

**MONTAG, 7.12.**

0.15 GT, Macau Grand Prix, Rennen (Zus.) MOTORS-TV  
 12.40 Classic Races: Rallye München – Marra-kesch 1990 (Doku.) MOTORVISION TV  
 13.05 Classic Ride: Rallye Monster (Doku.) MOTORVISION TV

**MOTORRAD**

**DIENSTAG, 1.12.**

7.00 Supercross, Paris (F), Rennen (Zus.) MOTORS-TV

**MITTWOCH, 2.12.**

5.15 Enduro-WM, Saisonrückblick 2015 (Zus.) MOTORS-TV  
 15.15 Macau Grand Prix Motorräder, Rennen (Zus.) MOTORS-TV

**FREITAG, 4.12.**

4.15 Bike: Helmut Däne – Rennkönig in der Grünen Hölle (Doku.) MOTORVISION TV  
 4.40 On Tour: ADAC Supercross München (D), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV

**SAMSTAG, 5.12.**

5.10 High Octane: Freestyle-Motocross (Magazin) MOTORVISION TV

**SONNTAG, 6.12.**

15.50 Motocross/ADAC Masters, Fürstlich Drehna (D), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV  
 16.15 Motocross/ADAC Masters, Jauer (D), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV

**IM NÄCHSTEN HEFT / 08.12.2015**

**AUTOMOBIL**  
 Formel 1: Hintergrundstorys  
 Trophée Andros: Val Thorens  
**MOTORRAD**  
 Motorrad-WM: News

**MOTORSPORT**  
aktuell

# TANKEN ODER SHOPPEN?

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

**GRATIS**  
für Sie zur Wahl



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



3. **BestChoice Einkaufsgutschein**

2. **JET Tankgutschein**  
(nur in D bestellbar)

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1398845

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

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

Ich bezahle per Rechnung.

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

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

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

**Verlagsgarantie:** Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGRGB. 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 EGRGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell Aboervice, 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** Aboervice, 70138 Stuttgart