

MOTOR SPORT aktuell

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

Rallye Dakar
Superstar Sébastien
Loeb im Interview S. 22



MotoGP
Stefan Bradl über eine
turbulente Saison S. 26

Formel 1
Zehn Jahre Red Bull -
und nun wie weiter? S. 4

Moto2
Cortese/Folger bei
Tests superschnell S. 29

Macau
Engel, Rosenqvist und
Comini räumen ab ab S. 11

Panorama
BMW und die Kunst
auf vier Rädern S. 36

VETTEL & PORSCHES CHAMPIONS



Sebastian Vettel (28) hat als erster Deutscher in der 27-jährigen Geschichte des Race of Champions den Einzelwettbewerb gewonnen.

Das Ferrari-Ass schlug im Finale «Mr. Le Mans» Tom Kristensen. Sportlich viel wichtiger ist der Erfolg von Porsche in der Sportwa-

gen-WM. Dort eroberte man nach dem Markentitel nun auch die Fahrer-WM. Doch dafür musste arg gezittert werden. Ab S. 12/14



**motorsport-
aktuell.com**

LIEBE LESER!

Was war das für eine Zitterpartie! Porsche hat beim Sportwagen-WM-Finale in Bahrain nach dem Marken- nun auch den Fahrertitel gewonnen (s. Seite 14). Allerdings triumphierten Webber/Hartley/Bernhard nur, weil das Schwesterauto vor dem Audi von Fässler/Lotterer/Tréluyer siegte. Auch die restlichen Sportwagen-Titel gingen in Bahrain allesamt an Porsche. Zu einer solchen Ausbeute kann man nur gratulieren! Doch nicht nur der Jubel bei Porsche freut uns. Sebastian Vettel hat endlich den Fluch, dass deutsche Fahrer beim Race of Champions im Einzelwettbewerb nicht gewinnen können, nach 27 Jahren gebrochen (s. Seite 12). Klar ist es nur ein Showevent, aber für einen wie Vettel ist auch ein solcher Sieg von Bedeutung. Natürlich durfte im Rahmen des RoC auch die Grußbotschaft an Michael Schumacher nicht fehlen. Der schwere Skiunfall von Vettels langjährigem Nationencup-Partner jährt sich bald zum zweiten Mal. Wie es Schumi geht? Die Öffentlichkeit erfährt nichts. Schade. Ich finde: Die Fans hätten ein Anrecht darauf. Sie haben ihn schließlich auch jahrzehntelang unterstützt.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Juan Montoya (CO)
WO? Sakhir (BRN)

WAS? Der IndyCar-Zweite
testete den Porsche 919 Hybrid



WER? Sebastian Vettel (D)
WO? London (GB)

WAS? Der viermalige Formel-1-Weltmeister siegte beim Race of
Champions als erster Deutscher im Einzelwettbewerb



WER? Davy Morgan (GB)
WO? Macau (RC)

WAS? Wer sich im Spielerparadies auf ein Motorrad setzt, der hat
«Big Balls». Manchmal endet die Fahrt aber auf dem Hosenboden

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Citroën: Rallye-WM ist die Zukunft; Formel 1: Liefert Ilmorf?; WEC: Was macht Porsche 2016? S. 3
- ! FORMEL 1 Red Bull und die Phase 3 S. 4
- FORMEL 1 Was die Vize-weltmeisterschaft taugt S. 6
- GP2 Meister Vandoorne auf Rekordjagd S. 9
- ! FORMEL 3 Rosenqvists Macau-Doppel S. 10
- ! RACE OF CHAMPIONS Vettel zum Ersten S. 12
- ! LANGSTRECKEN-WM Porsches Zitterpartie S. 14
- ! GT WORLD CUP Engels Macau-Triumph S. 18
- TOURENWAGEN-WM Vorschau aufs Finale S. 20
- ! RALLYE Loeb vor seiner Dakar-Premiere S. 22
- RALLYE-WM Die große Statistik zur Saison 2015 S. 24

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- Motorrad-WM: Neue Streckenprojekte; Superbike-WM: Wieder Lausitzring S. 25
- ! MOTOGP Bradl blickt auf die WM 2015 zurück S. 26
- MOTOGP Warum die Software Probleme macht S. 28
- ! MOTO2 Traumeinstand für deutsches Duo S. 29
- MOTO2 Die große Statistik zur WM 2015 S. 30
- SUPERBIKE-WM Haydens erster Honda-Test S. 31
- SUPERCROSS Aranda vor dem Titel-Hattrick S. 32

PANORAMA

- TOP-AUTOS Die kultigen BMW Art Cars S. 36
- BOXENGEFLÜSTER Namen & Nachrichten, Leserbrief, Was macht...? S. 38
- IMPRESSUM S. 39
- SERVICE Termine und TV-Programm, MSa-Tipp S. 39

! = Titelseiten

Fotos Titelseite:
FREI

KONTAKT

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Citroën

Voll auf Rallye-WM

Von REINER KUHN

Zum Abschied aus der Tourenwagen-WM tritt Citroën Racing kommende Saison nur noch mit José-Maria López und Yvan Muller an. In der Rallye-WM macht die Werks-Equipe gar ein Jahr Pause und entwickelt ein neues World Rally Car, um sich ab 2017 voll auf die Rallye-WM zu konzentrieren.

Seit Frühsommer ist fix: PSA-Boss Carlos Tavares will die Werksportler von Citroën, Peugeot und DS künftig im gemeinsamen Technologiezentrum «Centre d'Excellence» in Versailles-Satory bündeln. Die Ziele: Kosten reduzieren, Synergien und das vielfältige Fachwissen innerhalb der Gruppe nutzen sowie die unterschiedlichen Images der einzelnen Marken schärfen. Früh war klar: Während Peugeot Sport neben Marathonrallyes wie der Dakar auch weiter im Rallycross aktiv sein wird, zeigt die junge Edelmarke DS in der Formel E Flagge. Jetzt hat PSA das Betätigungsfeld von Citroën Racing verkündet.

Die Werksequipe, die zwischen 1993 und 2015 fünf Weltcup-Titel in der Rallye Raid, acht Titel in der Rallye-WM und zwei in der Tourenwagen-WM feierte, wird sich auf jene Bühne konzentrieren, auf der man mit 94 Siegen am erfolgreichsten war: die Rallye-WM.



2016 nicht mehr bei der Rallye-WM dabei: das Werksteam von Citroën (im Bild: Chris Meeke)

«Wir haben aus unserem Interesse an dem ab 2017 gültigen Reglement nie einen Hehl gemacht», sagt Yves Matton, Direktor Citroën Racing. «Wir schätzen die Freiheiten, um die Autos spektakulärer zu gestalten, aber auch die Möglichkeit, die Weiterentwicklungen des Motors im C Elysée WTCC verwenden zu können. Um die Ressourcen effizient zu nutzen,

konzentrieren wir uns auf die Entwicklung des neuen WRC. Aus dem Grund wird Citroën nicht als Werksteam an der Rallye-WM 2016 teilnehmen.»

Noch einmal WTCC

2016 zieht man sich aber nicht aus dem Renngeschehen zurück. Mit zwei C-Elysée WTCC für José-Maria López und Yvan Muller, die sechs der letzten

acht Tourenwagen-WM-Titel holten, will Citroën Racing den Hersteller- und Fahrertitel verteidigen, bevor das Rundstreckenprogramm endet. Nicht mehr berücksichtigt wurde Sébastien Loeb. Der französische Nationalheld und Rekordweltmeister ist von seiner «Herzensecke» enttäuscht (Seite 22) und wechselt zur Konzernschwester Peugeot. ♦

Formel 1

Ilmor auf der Pole?

Bis gestern, Montag, 17 Uhr, (nach Redaktionsschluss) konnten sich Bewerber für den Alternativ-Motor bei der FIA einschreiben. Der erste Kandidat, der fest entschlossen ist, 2017 einen Kundenmotor anzubieten, war Mario Illien mit seiner Ilmor-Truppe. Für Ilmor wäre es kein allzu großer Aufwand, den IndyCar-Motor so zu modifizieren, dass er in das FIA-Anforderungsprofil passt. Deshalb gilt die Motorenschmiede aus Brixworth (neben potenziellen anderen Kandidaten wie AER und Cosworth) auch als Favorit.

Der notwendige Umbau von Ethanol auf Benzin ist laut Illien keine Hexerei: «Das hat Einfluss auf das Klopfverhalten. Ethanol ist klopfester. Die Problemstellung wird aber dadurch vereinfacht, dass wir in der Formel 1 einen Ladeluftkühler benutzen dürfen. Bei den IndyCars ist er verboten.»

Bei einem von der FIA avisierten Ladedruck von 1,5 bar rechnet Illien mit einer Leistung um die 900 PS. Das wären fast 200 PS mehr als bei den IndyCar-Motoren in der Straßenskurs-Version. Auch hier sieht Illien keine unlösbare Aufgabe: «Bei den 500-Meilen-Rennen laufen die Motoren drei Stunden ständig unter Vollast. Die Triebwerke sind Stress gewöhnt.»

Eine Entscheidung der FIA wird für die nächste Weltratssitzung am 2. Dezember erwartet. Vorher muss die Alternative zum Hybrid-Antrieb noch durch die Strategieguppe und die Formel-1-Kommission am 24. November. ♦ MS/CE

Langstrecken-WM/GT

Was macht Porsche 2016?

Mitte November tauchten erste Gerüchte auf, dass Porsche den GT-Werks-Einsatz in der Sportwagen-WM Ende des Jahres kinneln könnte. Beim WM-Finale in Bahrain erfuhr MSA: Das letzte Wort ist noch nicht gesprochen.

Seit Monaten köcheln Gerüchte über einen WM-Ausstieg von Porsche in der GT-Klasse, aber laut Motorsportchef Frank-Stephan Walliser ist noch nichts final entschieden: «Wir verkünden auf der Motorsport-Party Mitte Dezember, was wir im nächsten Jahr machen werden.» Fakt ist: Porsche wird mit an Sicherheit

grenzender Wahrscheinlichkeit den GT-Werks-Einsatz in der WM stoppen. Warum? Weil die Schwaben für 2017 einen neuen GT-Renner nach Le-Mans-Reglement entwickeln wollen. Dafür braucht man Ressourcen – und die entstehen durch den WM-Ausstieg. Allerdings gilt es auch als sehr wahrscheinlich, dass Porsche nach dem Sabbatical-Jahr 2016 wieder in die WM zurückkehren wird.

2016: Übergangsjahr

Porsche wird sich also nicht permanent für die WM-Saison

2016 einschreiben, was aber nicht notwendigerweise bedeutet, dass wir keine Porsche 911 RSR mit Profipiloten am Start sehen werden. Zwei Szenarien sind immer noch denkbar: Erstens könnte ein Porsche-Privatteam einen RSR in der GTE-Pro-Klasse nennen und mitlaufen lassen. Nach Lage der Dinge kommt hier nur das Proton-Team von Christian Ried infrage. Das hängt aber auch davon ab, ob es mit Patrick Dempsey weitergeht – oder nicht. Zweite Lösung: Porsche könnte mit einem Werksteam in Le Mans starten, sollte man



Walliser

eine Einladung vom Veranstalter ACO erhalten. Dann müsste Porsche aber vermutlich auch beim WM-Lauf in Spa antreten, sodass ACO und FIA Anhaltspunkte für die Balance of Performance (BoP) haben.

2017: WM-Rückkehr?

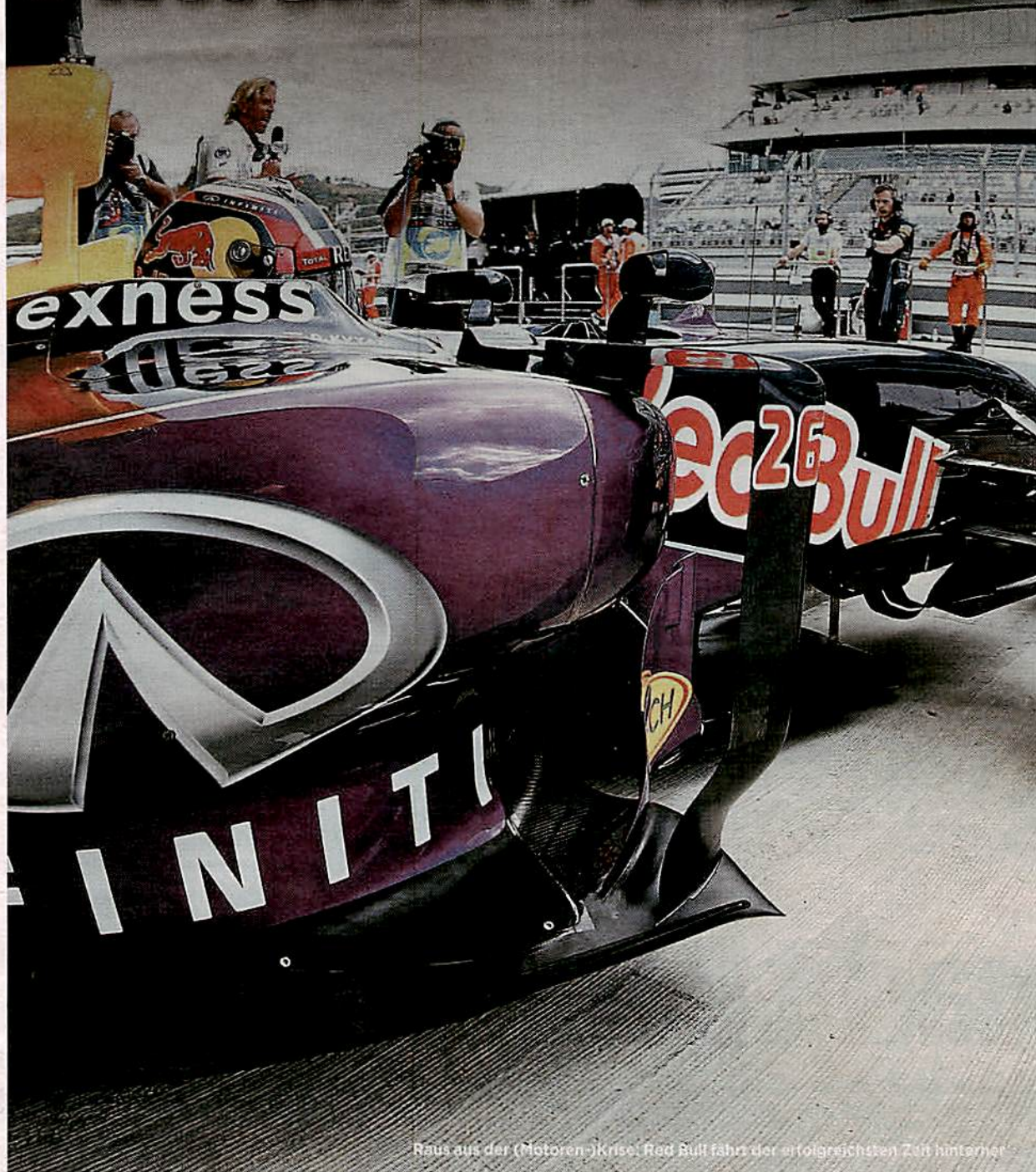
Nach Gerüchten, dass die Porsche-Entscheidung für den Ausstieg oder die Pause schon vor langer Zeit getroffen wurde, hat der ACO nun angeblich den Druck auf die Schwaben erhöht, auch im nächsten Jahr eine Grundpräsenz in der Sportwagen-WM aufrecht zu erhalten. Und vermutlich wird Porsche genau das tun. ♦ MCS



WEC-Werks-911: 2016 dabei!

Red Bull

Mitten in Phase 3



Raus aus der (Motoren-)Krise: Red Bull fährt der erfolgreichsten Zeit hinterher

Von ELMAR BRÜMMER

Zehn Jahre, wenn man nach Kalender- und nicht nach Rennjahren rechnet, ist Red Bull Racing in der Formel 1. Und unabhängig vom Motorenlieferanten selbst der wichtigste Antrieb. Das soll auch in der jetzigen, der dritten, Phase so sein.

Was mit einem einfachen Aufnäher auf dem Overall von Gerhard Berger angefangen hat und sich über eine Teilhaberschaft beim Sauber-Team fortsetzte, mündete 2005 in die Übernahme des so unglücklich agierenden Jaguar-Rennstalls, den selbst der heutige Mercedes-Aufsichtsratschef Niki Lauda nicht mehr flottbekommen konnte.

In Fünf-Jahres-Schritten hat sich Red Bull entwickelt, gehäutet, profiliert. Provokation gehörte von Anfang an zum Auftritt, und in der Eskalation um die nahe und mittelfristige Zukunft des Rennstalls aus Milton Keynes hat sich das in den letzten Monaten besonders gezeigt. Die Motorenkrise der Formel 1, die so gern herbeigeredet wird, ist vornehmlich eine (Management-)Krise bei den Bullen. Konzernherr Dietrich Mateschitz, sein Berater Helmut Marko und Teamchef Christian Horner dürften das wissen. Und das macht sie rasend – ohne es zugeben zu können.

Dass ausgerechnet der Rennstall, der durch seine dreistelligen Millionen-Investments pro Jahr die Kosten in der Königsklasse mit hochgetrieben hat, nun auf Gemeinschaftssinn macht, erscheint arg durchsichtig. Aber das Übergangsjahr mit Renault-Motoren, das spätestens in Abu Dhabi angekündigt werden soll, läutet die nächste der drei Phasen von Red Bull in der Formel 1 ein.

Wenn man 2017 tatsächlich einen Nicht-Hybrid-Kundenmotor einsetzt, wird der Getränkekonzern sein vertragliches Versprechen, bis 2020 dem Grand-Prix-Sport treu zu bleiben, halten. Wir hätten dann in der Einteilung der Rennstallhistorie Fünf-Jahres-Schritte: Die Partyphase von 2005 bis 2009, die Siegerphase von 2010 bis 2013/14 und die Trotzphase von 2015 bis 2020.

Das ist bei aller Kritik gut für die Formel 1. Prinzipiell passt der Motorsport von heute ja nicht mehr zu den üblichen Abenteuer-Disziplinen des Hauses (andererseits ist Fußball in Leipzig oder New Jersey auch nicht spannender). Aber die neuen Ansätze in der Vermarktung, das gnadenlose Durchziehen eines modernen Geschäftsmodells, die Erhöhung des Bekanntheitsgrades, das Aufbrechen verkrusteter Strukturen und nicht zuletzt der Aufbau einer erstklassigen

ZUM THEMA

Red Bull in der F1

»» 2005 RB1-Cosworth, 34 WM-Punkte, WM-Rang 7, Coulthard, Klien und Liuzzi.

»» 2006 RB2-Ferrari, 16 WM-Punkte, WM-Rang 7, Coulthard, Klien, Doornbos.

»» 2007 RB3-Renault, 24 WM-Punkte, WM-Rang 5, Coulthard, Webber.

»» 2008 RB4-Renault, 29 WM-Punkte, WM-Rang 7, Coulthard, Webber.

»» 2009 RB5-Renault, 153,5 WM-Punkte, WM-Rang 2, Webber, Vettel, 6 Siege, 5 Poles, 6 Schnellste Runden.

»» 2010 RB6-Renault, 498 WM-Punkte, WM-Rang 1, Webber, Vettel, 9 Siege, 15 Poles, 6 S.R.

»» 2011 RB7-Renault, 650 WM-Punkte, WM-Rang 1, Webber, Vettel, 12 Siege, 18 Poles, 10 Schnellste Runden.

»» 2012 RB8-Renault, 460 WM-Punkte, WM-Rang 1, Webber, Vettel, 7 Siege, 8 Poles, 7 S.R.

»» 2013 RB9-Renault, 596 WM-Punkte, WM-Rang 1, Webber, Vettel, 13 Siege, 11 Poles, 12 Schnellste Runden.

»» 2014 RB10-Renault, 405 WM-Punkte, WM-Rang 2, Vettel, Ricciardo, 3 Siege, 3 S.R.

»» 2015 RB11-Renault, 178 WM-Punkte, WM-Rang 4, Ricciardo, Kvyat, 2 S.R. ♦ CE

Rennmannschaft dürfen all jene nicht außer Acht lassen, die dem Symboltier der Marke jetzt die Teufelshörner aufsetzen. Und dick auftragen, das gehörte doch immer schon zum Image der F1 – solange man es sich leisten konnte. Die (sportlichen) Zahlen stimmen am Ende: In 200 Rennen feierte Red Bull bislang 50 Siege, 57 Poles, 47 schnellste Rennrunden, 85 Podestplätze, vier Konstrukteurs- und vier Fahrertitel.

Die Partyphase

Aufmischen, was auch sonst soll man erwarten, wenn ein Getränkehersteller ein Grand-Prix-Team übernimmt. Nach den ersten erfolgreichen sportlichen Gehversuchen des flugs von Jaguar auf Red Bull umlackierten Rennstalls wird die eigentliche Bestimmung erkennbar, mit einem gewollten Mix aus Coolness, Sex und Fun. Kombiniert mit einer Dosis Geltungsbedürfnis. Zum Saisonstart in Melbourne wird Superstar Pink für ein Konzert in die Formel-1-Gemeinde eingeflogen. Drei Stockwerke ist später das Energy Center an der Meile der Eitelkeiten im Fahrerlager hoch, damit wird das Prinzip des Newcomers transparent: Alles ist offen, was sich zum einen auf die Räumlichkeiten, zum anderen auf die Zugangsberechtigung bezieht.

Zu Mateschitz' Marketing-Offensive gehört der Versuch, etwas von den Extremen seiner angeblich Flügel verleihenden Marke in die etablierte Formel-1-Gesellschaft zu importieren. Damit das Ganze aber nicht nur wie ein in die Realität versetztes Big-Brother-Dorf wirkt, putschen der bis dahin über britische Motorsportkreise hinaus kaum bekannte Christian Horner als Teamchef und der österreichische Technikdirektor Günter Steiner auch die Rennwagen im Dosenlook auf.

Schon damals spielen die Triebwerke eine große Rolle: Red Bull bekommt von Jean Todt Ferrari-Aggregate zugesprochen, offenbar für eine erkleckliche Leasingrate: «Das Team hat die bestmögliche Basis gefunden, um Erfolg in der Zukunft zu haben.»

Sportlich geht es im Mittelfeld langsamer als erhofft nach oben. Der entscheidende Schachzug aber ist 2006 die Verpflichtung des genialen Adrian Newey. Der Williams- und McLaren-Titelkonstrukteur erinnert sich an den eigenen Lernprozess: «Als ich hier ankam, hatte das Team weder ein Rennen noch eine Weltmeisterschaft gewonnen – ich hatte das Grundproblem im Design festgemacht, musste aber in den ersten zwölf Monaten meine Zeit damit verbringen, eine Infrastruktur zu schaffen.»

Das, seine Ideen und Sebastian Vettel als Vollstrecker leiten

in die nächste Phase über. 2009 holt Vettel in Shanghai die erste Pole-Position für Red Bull und im Regen auch den ersten Sieg. Für das Team wird die britische Hymne gespielt, was man in Österreich alles andere als amüsant fand.

Die Siegphase

Der Fauxpas wurde schnell korrigiert. Auf schwarzem T-Shirt über stolzgeschwellter Brust ist in großen, goldenen Lettern der Aufdruck «Vettel» und «Champion 2010» zu lesen. So sitzt Dietrich Mateschitz, der Dosen-Kavalier aus der Steiermark, am Abend der Genußtuung auf dem Boden der Boxengasse von Abu Dhabi, der jetzt zum Boden der Tatsachen geworden ist. Vettels Last-Minute-Titel ist auch die Krönung aller Anstrengungen von Mateschitz' Marketing-Maschinerie. Vor allem aber die Bestätigung einer Philosophie, deren ehrgeiziger Ansatz weit über normales Sponsoring hinausgeht: Ich ziehe mir meine Champions selbst heran! Der Master-Plan ist perfekt aufgegangen.

Der inoffizielle Zusatz-Titel Vettels als «jüngster Champion der Geschichte» ist nicht nur Zielgruppen-affin, er spielt dieser Idee natürlich auch in die Hände. Der Erfolgsdruck durch das System Red Bull ist enorm. Renn-Teamchef Christian Horner hätte die Saison 2010 ohne den Titel kaum überlebt. Seine Truppe war vielleicht zu schnell gewachsen, noch nicht homogen und erfahren genug.

Doch Erfolg kittet vieles. Und schon damals, im größten Moment, muss es Zweifel an der Partnerschaft mit Renault gegeben haben. Denn Red Bull träumte schon vom nächsten Coup – einem eigenen Motor. Vielleicht gebaut vom Volkswagen-Konzern, am liebsten von der Lifestyle-Marke Audi.

Red Bull Racing ist in den erfolgreichsten Jahren ob seiner Herangehensweise zur Essenz seiner selbst geworden: Der Spaß am Erfolg und die Besessenheit von einer Idee sind der innere Antrieb. Dieser ungestüme Vettel ist ein Glücksfall für Red Bull: Damit hat das Team endlich ein Gesicht und eine Identität gewonnen – und was erst für eine Sympathie.

Mark Webber bleibt in diesem Verdrängungswettbewerb auf der Strecke. Ob dahinter Kalkül oder einfach nur das Recht des Stärkeren (ähnlich wie bei Hamilton und Rosberg heute) steckt, spielt in dieser Ära keine Rolle.

Adrian Newey, der geniale Reglements-Philosoph, scheint aus der Überwindung aller Schwierigkeiten auf dem Weg nach oben sogar mehr Befriedigung gezogen zu haben als aus dem Triumph selbst, der für ihn nur eine Art logische Bestäti-

gung für den Erfolgsweg zu sein scheint: «So ist eben die Formel 1. Du kannst es dir nicht leisten, einfach rumzusitzen und in Selbstmitleid aufzugehen. Du musst einfach weitermachen.»

Newey arbeitet zwar derzeit nur «Teilzeit» im Formel-1-Projekt, aber dieser Ansatz wäre genau der Richtige, um Red Bull wieder auf den Weg zurück nach vorn zu bringen. Denn weder Missgunst noch Mitleid passen so richtig zum Strahle-Image.

Die Trotzphase

Verlieren lernen, das ist in Businessplänen nie vorgesehen, gehört aber zu den entscheidenden Erkenntnissen und Tugenden im Sport: Es stärkt den Charakter.

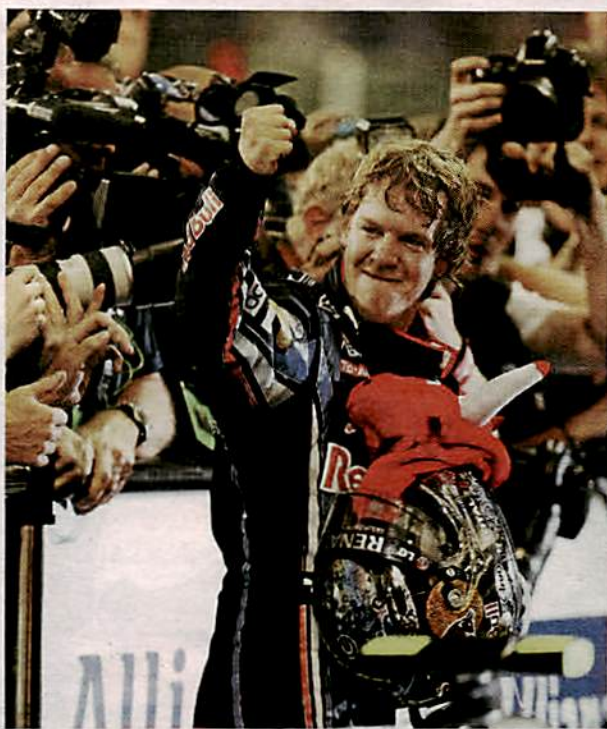
Als es 2014 plötzlich nicht mehr läuft mit dem Erfolgsmodell, sind schnell alle anderen schuld. Auch Sebastian Vettel kann sich nicht mit der radikalen Regeländerung in der Formel 1 anfreunden. Ein unterdurchschnittlicher Motor, ein durchschnittliches Auto – und plötzlich werden aus Haarrissen im Team tiefe Spalten. Vettel geht, Newey verliert die Lust, Helmut Markos einzige Freude ist Daniel Ricciardo, der ab und zu in die Silberpfeil-Phalanx eindringen kann.

Aber die ewige Klagerei des verwöhnten und plötzlich strachelnden Branchenführers sorgt vor allem für Schadenfreude. Doch inzwischen ist Red Bull eine Macht in der Formel 1(-Politik) geworden. Deshalb ist das gesamte Betriebsklima im Fahrerlager von der Krise betroffen, die seit dem Frühjahr 2015 eskaliert, wie in Dutzenden von MSA-Stories nachzulesen ist.

Am meisten stört den fernen Lenker Dietrich Mateschitz dabei die Tatsache, dass er nicht mehr Kapitän der Sache ist, nicht mal mehr Steuermann. Ob die vertragliche Situation oder das Ego den Ausschlag dafür gibt, mit einer Übergangslösung und dann einem Neustart der Formel 1 treu zu bleiben, sei dahingestellt. Vermutlich ist es ganz einfach die Sucht nach dem ewigen Erfolg.

Die Dosis ist höher geworden und damit auch der Druck. Von der Partytruppe ist, ganz ähnlich wie es in den Neunzigern bei Benetton war, nur noch die laute Musik in der Garage übrig. Und dann gibt es da noch den programmatischen Satz aus den Erinnerungen von Adrian Newey, auf den man sich besinnen könnte: «Es gibt keine Magie, nur Talent, Entschlossenheit und schließlich harte Arbeit. Es ist die Hingabe, die einen zu weltmeisterlichen Ergebnissen bringt.»

So gesehen steht Red Bull wieder ganz am Anfang. Wiederholt sich die Geschichte etwa? ♦



Abu Dhabi 2010: Vettel holt im letzten Rennen den WM-Titel



Zum ersten Mal seit 2008 siegt Red Bull - Jahrgang 2015



Wie geht es weiter? Christian Horner und Dietrich Mateschitz



Aller Anfang ist schwer: Coulthard bei Winter-Testfahrten 2005

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

Vizeweltmeister

Bedeutungslos oder



Lewis Hamilton und Nico Rosberg – Weltmeister und Vizeweltmeister 2015: Wer welchen Titel errang, muss man an dieser Stelle nicht nochmals im Detail erläutern

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Nico Rosberg ist zum zweiten Mal hintereinander Vizeweltmeister geworden. Dank zwei Siegen zuletzt in Mexiko und Brasilien. Doch was ist dieser Titel wert? Und wie viele Vorgänger hat der Mercedes-Fahrer? Um es vorwegzunehmen: Auch wir mussten nachrechnen.

43 Fahrer wurden seit 1950 Vizeweltmeister. Für 14 davon war dieser Titel das höchste der Gefühle. Die restlichen 29 durften sich irgendwann auch Weltmeister nennen. 21 von ihnen waren zuerst Vizechampions, bevor sie Weltmeister wurden. Acht gingen den anderen Weg. Die jüngsten Beispiele sind Fernando Alonso und Jenson Button. Der Brite wurde 2009 Weltmeister und landete 2011 auf Schlussrang 2. Alonso fährt seit 2006 einem weiteren Titel hinterher. Schon dreimal (2010,

2012 und 2013) wurde er Gesamtzweiter. Beide werden nicht so schnell wieder so weit oben stehen.

Wenn man den Zweitplatzierten als ersten Verlierer bezeichnet, dann ist Stirling Moss in 66 Jahren Grand-Prix-Sport der größte «Loser». Viermal – zwischen 1955 und 1958 – schrammte der heute 86-jährige Engländer an der Krone vorbei. Das hat vor oder nach ihm keiner mehr «geschafft».

Vor allem die Niederlage 1958 war typisch für Moss. Trotz 4:1 Siegen gegenüber Mike Hawthorn verlor der damalige Vanwall-Pilot die WM mit dem Gesamtscore von 41:42. Rückblickend hatte sich Moss selber um den Titel gebracht. Als Sieger des GP von Pescara setzte er sich nach dem Rennen gegen die Disqualifikation von Hawthorn ein. Mit Erfolg. Der Ferrari-Pilot, der nach einem Dreher in die falsche Richtung weitergefahren war, durfte seinen zweiten Platz behalten. Moss

meinte später dazu: «Das hat mich den Titel gekostet. Aber es wäre nicht fair gewesen, Mike aus der Wertung zu nehmen. Ich würde wieder so handeln.»

Mansell verlor drei Schlachten

Moss ist nicht der Einzige, der auf vier Vizetitel kommt. Auch Alain Prost musste sich viermal mit dem undankbaren Ehrenplatz begnügen: 1983, 1984, 1988 und 1990. Im Unterschied zu Moss verbuchte der Franzose aber auch vier WM-Titel. «Der eine oder andere zweite Rang ist also zu verschmerzen», so Prost.

Prosts vier verlorene WM-Schlachten gelten unter den Mehrfach-Weltmeistern als Negativrekord. Alonso, Nigel Mansell und Graham Hill haben dreimal das Nachsehen gehabt. Wobei Mansell der «Ärmste» von allen ist. Bei ihm stehen drei Niederlagen einem WM-Titel (1992) gegenüber. Alonsos und Hills Quote liegen bei 2:3.

Zurück zu den Nichtweltmeistern. Da belegen Jacky Ickx,

Ronnie Peterson, Rubens Barrichello und seit dem Brasilien-GP eben auch Nico Rosberg gemeinsam den zweiten Rang. Sie alle haben schon zweimal als «Runner-Up» geendet. Der WM-Titel blieb ein Traum.

Sieben Fahrer wurden in der Vergangenheit auch Champion, ohne davor oder danach Platz 2 errungen zu haben. Zu den One-Hit-Wonders zählen Phil Hill (1961), Denny Hulme (1967), Jochen Rindt (1970), James Hunt (1976), Mario Andretti (1978), Alan Jones (1980) und Nicos Vater Keke Rosberg (1982). Seither ist keiner mehr Weltmeister geworden, der nicht irgendwann vor- oder nachher auch Vizechampion war.

Überraschend kommt das nicht. Die heute länger andauernden Karrieren dürften ein Grund dafür sein. Außerdem waren die Weltmeister in den letzten 30 Jahren in der Regel länger an Spitzenteams gebunden als früher. Papa Rosberg hatte in seiner Karriere nur eine

echte Chance, Weltmeister zu werden: 1982 bei Williams. Und die nutzte er mit nur einem errungenen GP-Sieg eiskalt aus.

Auch Phil Hill und James Hunt waren nur einmal wirklich top. Ihr zweitbestes Ergebnis in einem WM-Schlussklassement war ein vierter Platz.

Über die Bedeutung einer Vizemeisterschaft muss nicht lange diskutiert werden. Rennfahrer werden an Titeln gemessen. Vielleicht noch an Siegen. Aber das eine geht oft Hand in Hand mit dem anderen. Wer Zweiter wird, hat in diesem Sport verloren. Erst recht, wenn man wie Nico Rosberg zweimal in Serie gegen den Teamkollegen das Nachsehen hat.

Gleiches erlebte auch Rubens Barrichello. Der Vizemeister von 2002/2004 stand stets im Schatten von Michael Schumacher. Barrichello konnte seinen Nummer-zwei-Status danach nie mehr ablegen. 2009 wurde er im besten Auto, dem Brawn GP, hinter Teamkollege Button

eher unwichtig?



Patrese gegen Mansell 1992: Eine Diät entschied das Duell früh



Hawthorn/Moss: Respekt, der bis zum Verzicht des Titels führte



Erbte den Vizetitel: Frentzen



Vettel: Nur Zweiter 2009



Auch so kann man über Titel und Vizetitel entscheiden: Suzuka-Kollision zwischen Senna und Prost

und Sebastian Vettel (im Red Bull) sogar nur WM-Dritter. Das war die vielleicht noch größere Schmach als die zweiten Plätze gegen Schumacher bei Ferrari.

Auch Hill hatte ein Problem

Auch andere Fahrer haben als Vizemeister Imageprobleme gekriegt. Damon Hill beispielsweise haftete nach zwei verlorenen WM-Kämpfen gegen Michael Schumacher (1994 und 1995) ein Verliererimage an, das er erst mit dem Titelgewinn 1996 einigermaßen ablegen konnte. Und auch Nigel Mansell musste nach den verpassten Titeln 1986, 1987 und 1991 zuerst wieder Selbstvertrauen tanken. Dass es 1992 klappte, lag nicht allein am wundersamen Williams mit der revolutionären aktiven Radaufhängung. Vielmehr war es ein psychologisches Phänomen. Mercedes-Technikchef Paddy Lowe, damals Renningenieur bei Williams, erinnert sich: «Mansells größtes Handicap war sein Gewicht. Er war

stark wie ein Ochse und deutlich schwerer als alle anderen. Doch im Winter 1991/1992 hatte er streng nach Diät gelebt und stark abgenommen. Er war sogar leichter als Patrese. Als Riccardo das sah, war er fassungslos und am Boden zerstört. Die Saison war für ihn schon mit dem ersten Rennen verloren.»

Auch Rosbergs Ruf ist in Gefahr. Umso wichtiger ist es, dass der Deutsche jetzt beim Saisonfinale noch einen weiteren Sieg mitnimmt. Vielleicht gelingt es ihm dann, 2016 von Anfang an die Oberhand zu haben.

Fährt ihn Hamilton auch in der kommenden Saison an die Wand, wird Rosberg das Image der ewigen Nummer 2 nicht mehr los. Und der Negativrekord von Moss ist dann auch nicht mehr weit weg. So gesehen haben Vizetitel nur eine Bedeutung: Wer zu viele von ihnen hat, muss irgendwann die Koffer packen und wird keine Gelegenheit mehr kriegen, doch noch Weltmeister zu werden. ♦

Spezialfall 1997

Ein Vize disqualifiziert

Vice ist lateinisch und bedeutet «anstelle». Der Vize ist also der Stellvertreter. Was genau genommen im Sport natürlich Schwachsinn ist. Für einen Meister gibt es keinen Stellvertreter. Es sei denn, man nimmt einen Meister oder eben Vizechampion aus der Wertung. Dann rückt der Nächstplatzierte automatisch auf.

In der Formel 1 ist das erst einmal geschehen: 1997 beim Wertungsausschluss von Michael Schumacher. Dem Ferrari-Piloten wurden nach seinem Rammstoß gegen Jacques Villeneuve beim Finale in Jerez sämtliche WM-Punkte gestrichen. Heinz Harald Frentzen, ursprünglich Meisterschaftsdritter im Williams, rückte einen Platz vor und bekam so den Titel des Vizeweltmeisters geschenkt.

Die kleinste Differenz zwischen Weltmeister und Vize gab es 1984. Niki Lauda sicherte sich damals mit einem halben Zähler Vorsprung auf McLaren-Teamkollege Alain Prost seine dritte WM-Krone.

Ganze acht Mal betrug der Vorsprung einen Punkt. 1958 zwischen Hawthorn und Moss, 1961 zwischen Phil Hill und Wolfgang Graf Berghe von Trips, 1964 zwischen John Surtees und Graham Hill, 1976 im wohl berühmtesten Finale zwischen James Hunt und Niki Lauda, 1981 zwischen Nelson Piquet und Carlos Reutemann, 1994 zwischen Michael Schumacher und Damon Hill, 2007 zwischen Kimi Räikkönen und Lewis Hamilton sowie zuletzt 2008 zwischen Lewis Hamilton und Felipe Massa. ♦ CE

Jahr	Vizeweltmeister
1950	Juan-Manuel Fangio (RA)
1951	Alberto Ascari (I)
1952	Giuseppe Farina (I)
1953	Juan-Manuel Fangio (RA)
1954	José Froilán González (RA)
1955	Stirling Moss (GB)
1956	Stirling Moss (GB)
1957	Stirling Moss (GB)
1958	Stirling Moss (GB)
1959	Tony Brooks (GB)
1960	Bruce McLaren (NZ)
1961	Wolfgang Graf Berghe von Trips (D)
1962	Jim Clark (GB)
1963	Graham Hill (GB)
1964	Graham Hill (GB)
1965	Graham Hill (GB)
1966	John Surtees (GB)
1967	Jack Brabham (AUS)
1968	Jackie Stewart (GB)
1969	Jacky Ickx (B)
1970	Jacky Ickx (B)
1971	Ronnie Peterson (S)
1972	Jackie Stewart (GB)
1973	Emerson Fittipaldi (BR)
1974	Clay Regazzoni (CH)
1975	Emerson Fittipaldi (BR)
1976	Niki Lauda (A)
1977	Jody Scheckter (ZA)
1978	Ronnie Peterson (S)
1979	Gilles Villeneuve (CDN)
1980	Nelson Piquet (BR)
1981	Carlos Reutemann (RA)
1982	Didier Pironi (F)
1983	Alain Prost (F)
1984	Alain Prost (F)
1985	Michele Alboreto (I)
1986	Nigel Mansell (GB)
1987	Nigel Mansell (GB)
1988	Alain Prost (F)
1989	Ayrton Senna (BR)
1990	Alain Prost (F)
1991	Nigel Mansell (GB)
1992	Riccardo Patrese (I)
1993	Ayrton Senna (BR)
1994	Damon Hill (GB)
1995	Damon Hill (GB)
1996	Jacques Villeneuve (CDN)
1997	Heinz-Harald Frentzen (D)
1998	Michael Schumacher (D)
1999	Eddie Irvine (GB)
2000	Mika Häkkinen (FIN)
2001	David Coulthard (GB)
2002	Rubens Barrichello (BR)
2003	Kimi Räikkönen (FIN)
2004	Rubens Barrichello (BR)
2005	Kimi Räikkönen (FIN)
2006	Michael Schumacher (D)
2007	Lewis Hamilton (GB)
2008	Felipe Massa (BR)
2009	Sebastian Vettel (D)
2010	Fernando Alonso (E)
2011	Jenson Button (GB)
2012	Fernando Alonso (E)
2013	Fernando Alonso (E)
2014	Nico Rosberg (D)
2015	Nico Rosberg (D)

Manor

Wurz sagt ab

Manor hat eine Absage erhalten. Ex-F1-Pilot Alexander Wurz wird den Posten des Teamchefs nicht übernehmen. Auch Martin Whitmarsh gab den Hinterbänkern einen Korb.

John Booth und Graeme Lowdon haben Manor (damals noch Marussia) maßgeblich vor dem Untergang gerettet. Doch für beide scheint das Abenteuer als Hinterbänkler eine Ende zu haben. Lowdon wurde bereits durch den ehemaligen McLaren-Teammanager Dave Ryan, der 2009 in die Hamilton-Lügenaffäre verwickelt war, ersetzt. Und auch John Booth hat offenbar keine Lust mehr.

Vor dem Brasilien-GP kursierten deshalb einige Namen potenzieller Nachfolger durchs Fahrerlager. Einer von ihnen war Alex Wurz. Doch der ehemalige F1-Pilot, der am Wochenende in Bahrain sein letztes Rennen bestritt (s. Seite 14) hat kein Interesse an diesem nicht ganz einfachen Job. Gegenüber

der BBC sagte Wurz: «Ich habe mir das überlegt. Aber ich bin zu dem Schluss gekommen, dass ich für Manor nicht zur Verfügung stehen werde.»

Auch Martin Whitmarsh hat dem Team, das nächstes Jahr mit Mercedes-Antriebseinheiten an den Start geht, einen Korb gegeben. Whitmarsh, nach jahrelanger Tätigkeit bei McLaren inzwischen im Americas Cup beschäftigt, sagte in einem Interview: «Ja, wir hatten Kontakt. Aber ich werde da nicht als Teamchef hingehen.»

Rossi: Besser als erwartet

Ohne Kopf ist bei Manor auch die Fahrerfrage zurzeit auf Eis gelegt. Alexander Rossi macht einen besseren Job, als viele von ihm erwartet haben. Ob das jedoch reicht, um auch 2016 für die Briten fahren zu dürfen? Nach wie vor auf Pole-Position steht Pascal Wehrlein. Er erscheint als Mercedes-Junior und DTM-Champion die logische Wahl. Doch was ist in der Formel 1 schon logisch? ♦ CE



Erteilen Manor ein Absage: Alex Wurz und Martin Whitmarsh

NACHRICHTEN

Ergebnis des GP von Brasilien offiziell

Williams Die Briten werden nicht gegen die Disqualifikation von Felipe Massa beim GP Brasilien in Berufung gehen. Obwohl das Team den Ausschluss aus der Wertung nicht nachvollziehen kann, will man die Sache auf sich beruhen lassen. Damit ist das Resultat aus São Paulo offiziell. Die FIA-Kontrollure hatten vor dem Start am rechten Hinterrad von Felipe Massa einen Wert gemessen, der 27 Grad über der zulässigen Höchstgrenze von 100 Grad lag. Direkt nach dem Rennen hinterlegte Williams bei der FIA deshalb eine Absichtserklärung zum Einspruch gegen die Disqualifikation. Doch nun verzichtet Williams auf einen Gang vor Gericht. ♦ MS

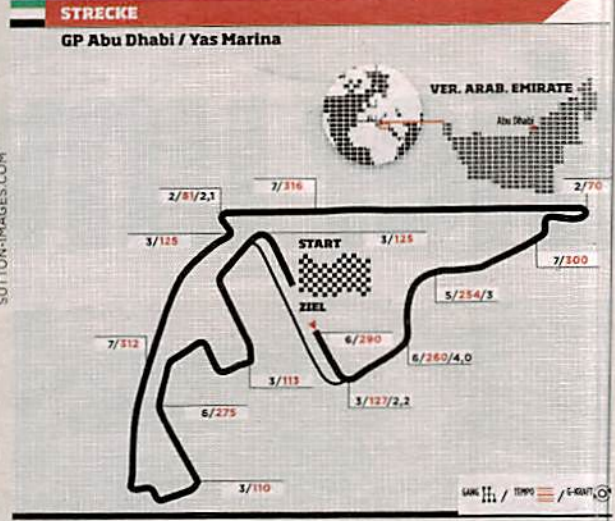
KOMPAKT

Verstappen Der junge Niederländer hat beim Brasilien-GP einen neuen Rekord für Toro Rosso aufgestellt. Zum sechsten mal in Folge landete Max in den Punkten. Damit hat er sogar Vettel überholt. Der Deutsche fuhr für die Italiener 2008 zwar siebenmal hintereinander in die Top Ten, doch damals gab es nur bis Platz acht Punkte.

Williams F3-Pilot Lance Stroll steht angeblich vor einem Testvertragsabkommen mit Williams. Der erst 17-jährige Stroll ist derzeit noch bei Ferrari unter Vertrag. Vater Stroll (mit seinem Modelabel Tommy Hilfiger) soll Interesse daran haben, sich als Teilhaber des britischen Traditionsrennstalls einzukaufen. ♦ BL/CE



Podium von Abu Dhabi 2014



Zeitplan und Statistik GP Abu Dhabi/Yas Marina

Freitag, 27. November
10.00–11.30 MESZ 1. Freies Training
14.00–15.30 2. Freies Training

Samstag, 28. November
14.00–15.00 3. Freies Training
Qualifying

Sonntag, 29. November
14.00–16.00 Rennen (55 Runden)

Infos: www.yasmarina-circuit.ae
Streckenlänge: 5,554 km
Renndistanz: 305,355 km
Verwendete Reifen: Supersoft/Soft

Sieger 2014
Lewis Hamilton (GB), Mercedes W05,
1:39:02,619 h (= 184.982 km/h)

Pole-Position 2014:
Nico Rosberg (D), Mercedes W05,
1:40,480 min (= 198,989 km/h)

Schnellste Runde 2014:
Daniel Ricciardo (D), Red Bull RB10,
1:44,496 min (= 191,341 km/h)

Streckenrekord: Sebastian Vettel (D),
Red Bull RB7, 2009, in 1:40,279 min
(= 199,387 km/h)

Ergebnis 2014: 1. Hamilton, Mercedes
2. Massa, Williams; 3. Bottas, Williams,
4. Ricciardo, Red Bull; 5. Button, McLaren;
6. Hülkenberg, Force India; 7. Pérez,
Force India; 8. Vettel, Red Bull; 9. Alonso,
Ferrari; 10. Räikkönen, Ferrari

Boxenstopp-Strategie des Siegers
2014: zwei Stopps: Rd. 10 (von
Supersoft auf Soft); zweiter Stopp: Rd.
31 (von Soft auf Soft)

Die meisten Siege: Vettel 3

Die meisten Poles: Vettel 3

	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.	Sotschi/RUS	11.10.	Austin/USA	25.10.	Mexico City/MEX	1.11.	Sao Paulo/BR	15.11.	Abu Dhabi/UAE	29.11.				
WM-STAND FAHRER	1. Lewis Hamilton (GB)	363	25	18	25	25	25	18	15	25	18	15	25	18	25	18	25	18	25	8	25	25	25	-	25	25	25	25	25	25	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18			
	2. Nico Rosberg (D)	297	18	15	18	15	25	25	18	25	18	25	18	25	18	4	18	-	12	18	-	12	18	-	18	25	15	18	15	-	15	10	10	-	15	10	-	12	18	-	12		
	3. Sebastian Vettel (D)	266	15	25	15	10	15	18	10	12	15	10	12	15	10	-	2	12	10	10	-	2	12	10	10	-	15	10	10	-	15	10	-	15	10	-	15	10	-	12	18	-	12
	4. Valtteri Bottas (FIN)	136	-	10	8	12	12	-	15	10	10	-	15	10	10	-	2	12	10	10	-	2	12	10	10	-	15	10	10	-	15	10	-	15	10	-	15	10	-	12	18	-	12
	5. Kimi Räikkönen (FIN)	135	-	-	-	4	-	6	-	6	-	2	2	-	4	-	6	10	15	12	4	-	6	10	15	12	4	-	12	18	-	15	10	4	-	12	18	-	12	18	-	12	
	6. Felipe Massa (BR)	117	12	8	10	1	8	-	8	15	12	-	8	15	12	-	8	15	12	-	8	15	-	8	15	-	12	18	-	15	10	4	-	12	18	-	12	18	-	12	18	-	12
	7. Daniil Kvyat (RUS)	94	-	2	-	2	1	12	2	-	8	12	2	-	8	12	1	8	-	10	-	10	-	10	-	10	-	10	-	10	4	-	12	18	-	12	18	-	12	18	-	12	
	8. Daniel Ricciardo (AUS)	84	8	1	2	8	6	10	-	1	15	-	1	15	-	4	18	-	4	18	-	4	18	-	4	18	-	4	18	-	4	18	-	4	18	-	4	18	-	4	18	-	4
	9. Sergio Pérez (MEX)	68	1	-	-	4	-	6	-	6	-	2	2	-	2	2	-	10	8	6	-	10	8	6	-	15	10	4	-	12	18	-	12	18	-	12	18	-	12	18	-	12	
	10. Nico Hülkenberg (D)	52	6	-	-	-	-	-	-	4	8	6	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6		
	11. Romain Grosjean (F)	49	-	-	6	6	4	-	1	-	-	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6			
	12. Max Verstappen (NL)	49	-	6	-	-	-	-	-	4	-	12	4	-	4	2	1	12	2	2	-	4	2	1	12	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
	13. Felipe Nasr (BR)	27	10	-	4	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	14. Pastor Maldonado (YV)	27	-	-	-	-	-	-	-	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	15. Carlos Sainz jr. (E)	18	2	4	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	16. Jenson Button (GB)	16	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	17. Fernando Alonso (E)	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	18. Marcus Ericsson (S)	9	4	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	19. Roberto Merhi (E)	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	20. Alexander Rossi (USA)	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	21. Will Stevens (GB)	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	22. Kevin Magnussen (DK)	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
WM-STAND KONSTRUKTEURE	1. Mercedes AMG Petronas F1 Team	660	43	33	43	40	43	40	43	43	43	43	43	43	43	12	43	25	12	43	25	12	43	25	12	43	25	12	43	25	12	43	25	12	43	25	12	43	25	12	43	25	
	2. Scuderia Ferrari	401	15	37	27	28	25	26	22	12	19	25	6	28	40	27	10	10	12	-	25	10	-	25	10	-	25	10	-	25	10	-	25	10	-	25	10	-	25	10	-	25	
	3. Williams Martini Racing	253	12	18	18	13	20	-	23	25	22	-	10	27	10	10	12	-	10	12	-	10	12	-	10	12	-	10	12	-	10	12	-	10	12	-	10	12	-	10	12	-	10
	4. Infiniti Red Bull Racing	178	8	3	2	10	7	22	2	1	8	33	12	5	26	-	10	1	22	6	-	10	1	22	6	-	10	1	22	6	-	10	1	22	6	-	10	1	22	6	-	10	
	5. Sahara Force India F1 Team	120	7	-	-	4	-	6	4	10	8	-	10	14	6	8	15	10	10	8	-	10	14	6	8	15	10	10	8	-	10	14	6	8	15	10	10	8	-	10			
	6. Lotus F1 Team	76	-	-	6	6	4	-	7	6	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15	-	6	15			
	7. Scuderia Toro Rosso	67	2	10	-	-	2	1	-	4	-	12	4	-	6	3	1	18	2	2	-	6	3	1	18	2	2	-	6	3	1	18	2	2	-	6	3	1	18				

GP2 Sakhir

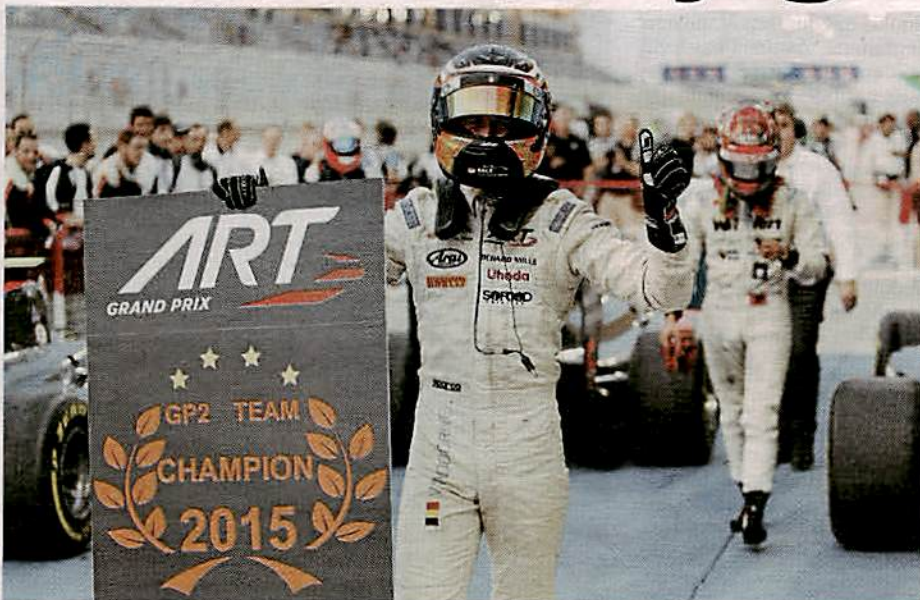
Meister auf Rekordjagd

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Stoffel Vandoorne reißt als längst feststehender Meister weitere GP2-Rekorde ein. In Bahrain stockte er sein Punktekonto auf sagenhafte 316,5 Zähler auf. So viele Punkte hatte noch keiner vor ihm geholt. Auch der Teamtitel für ART ist im Trockenen – dank Stoffel.

Es wäre irgendwie eine Schande, wenn Stoffel Vandoorne 2016 keinen Platz in der Formel 1 bekäme. Der ART-Pilot ist nicht nur der Dominator der GP2-Serie, er ist auch in der Tat mehr als reif für die Königsklasse. Doch wenn bei Manor nicht noch ein Plätzchen frei wird, dann sieht es schwer danach aus, als ob sich der ehrgeizige Belgier nach einer Alternative umschauen muss. Und diese heißt: Super Formula.

Vandoorne wäre nicht der erste Pilot, der den Umweg über Japan nehmen muss. Er wäre aber seit Langem wieder mal einer, der es auch schaffen kann. Seine Qualitäten stehen außer Frage. In Bahrain stürmte er im Hauptrennen sofort an die Spitze. Und diese ließ er sich nicht mehr entreißen. Schlimmer noch für die Konkurrenz: Der sechste Saisonsieg für Vandoorne sah nicht nur von außen leicht aus, er war auch tatsächlich nicht sonderlich hart erkämpft. «Ich hatte rasch ein Polster herausgefahren», meinte Vandoorne lässig.



Der Mann reißt alle Rekorde nieder: Feature-Race-Sieger Stoffel Vandoorne mit ART-Meistertafel

«Und das habe ich dann verwaltet.» Dass es dem Meister nach seinem Pflichtboxenstopp nur darum ging, noch die schnellste Rennrunde zu fahren, zeigt, wie überlegen der McLaren-Junior im Vorzimmer der Formel 1 ist.

Evans: Sieg und Porsche-Test

Für eine kleine Überraschung sorgte Vandoornes Teamkollege. Der Japaner Nobuharu Matsushita war schon beim Auftaktrennen in Bahrain sensationell gut unterwegs. Und auch diesmal fuhr der 22-Jährige als Zweiter aufs Podest. «Irgendwie scheint mir diese Strecke zu liegen», grinste Matsushita. Zur

Sicherstellung der Teamwertung hätte ART gar keinen Doppelsieg gebraucht. «Umso schöner, wenn wir ihn so sicherstellen konnten», freute sich auch Teamchef Frédéric Vasseur.

Während also Fahrer- und Teamtitel entschieden sind, tobt dahinter noch ein spannender Kampf. Die besten Karten beim Finale am Wochenende in Abu Dhabi hat dabei Alexander Rossi. Allerdings ließ der Manor-F1-Pilot in Bahrain Federn. Am Start fiel er zurück. Und nach dem Boxenstopp kam es zwischen ihm und Mitch Evans zu einer Berührung. «Dabei ist mein Frontflügel kaputtgegan-

gen», so Rossi. Statt Punkte gab es lediglich P18 respektive P9.

Rossis ärgster Verfolger, der Russe Sergey Sirotkin, punktete in beiden Läufen als Fünfter respektive Vierter. Sein Rückstand auf Rossi vor den letzten beiden Rennen beträgt 30,5 Punkte. «Das ist viel. Aber ich werde alles daransetzen, diesen Rückstand wettzumachen», so Sirotkin. Evans, Dritter am Freitag und Sieger am Samstag, hat mit fast 50 Punkten keine Chancen mehr auf den Vizetitel. Dafür tröstete sich der Mark-Webber-Schützling mit einem WEC-Rookie-Test bei Porsche am Sonntag (siehe Seite 17). ♦



Nobuharu Matsushita: Zuerst Platz 2, dann Dreher in Durchgang 2



Mitch Evans: Zuerst Sprintsieg, dann ab zum WEC-Rookie-Test

GP2 / Resultate

Sakhir/BRN: 5,412 km; Wetter/Piste: Sa/So sonnig/trocken, Hauptrennen 32 Runden (= 173,2 km), 24 Fahrer gestartet, 24 gewertet.
 1. Stoffel Vandoorne (B/ART) in 57:15,184 min (= 181,5 km/h); 2. Nobuharu Matsushita (J/ART) +13,526; 3. Mitch Evans (NZ/Russian Time) +17,617; 4. Raffaele Marciello (I/Trident) +20,494; 5. Sergey Sirotkin (RUS/Rapax) +21,924; 6. Pierre Gasly (F/Dams) +22,622; 7. Rio Haryanto (RI/Campos) +26,972; 8. Alex Lynn (GB/Dams) +30,590; 9. Jordan King (GB/Racing Engineering) +31,312; 10. Arthur Pic (F/Campos) +41,514. – Ferner: 13. Marlon Stockinger (RP/Status) +47,319; 20. René Binder (A/MP) +1:00,700
 Schnellste Runde: Vandoorne in 1:43,166 (= 188,9 km/h)
 Sprintsrennen 23 Runden (= 124,5 km), 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet
 1. Mitch Evans (NZ/Russian Time) in 42:51,663 min (= 174,3 km/h); 2. Stoffel Vandoorne (B/ART) +1,863; 3. Alex Lynn (GB/Dams) +17,489; 4. Sergey Sirotkin (RUS/Rapax) +20,154; 5. Raffaele Marciello (I/Trident) +21,026; 6. Jordan King (GB/Racing Engineering) +21,661; 7. Pierre Gasly (F/Dams) +22,857; 8. Artem Markelov (RUS/Russian Time) +26,686; 9. Alexander Rossi (USA/Racing Engineering) +27,295; 10. Norman Nato (F/Arden) +34,387. – Ferner: 19. Marlon Stockinger (RP/Status) +1:01,931; – out: René Binder (A/MP)
 Schnellste Runde: Stockinger in 1:43,817 (= 187,7 km/h)
 Bonuspunkte: Pole (4): Gasly (1:39,572 min = 195,7 km/h); schnellste Runde (je 2): Vandoorne (1:43,166 min)/Lynn (1:44,094 min)
 Stand nach 20 von 22 Läufen: 1. Vandoorne 316,5 Punkte; 2. Rossi 169,5; 3. Sirotkin 139; 4. Haryanto 132; 5. Evans 120; 6. Lynn 106; 7. Gasly 96; 8. Marciello 92; 9. Matsushita 68,5; 10. Pic 60; 11. Stanaway 60; 12. King 52; 13. Markelov 48; 14. Leal 38; 15. Canamasas 27; 16. Bartho 24; 17. Visoiu 20; 18. Nato 20; 19. Yelloly 19; 20. Rowland 3. – Ferner: 22. Binder 2. – Teams: 1. ART 385; 2. Racing Engineering 221,5; 3. Dams 202; 4. Campos 192; 5. Russian Time 168; 6. Rapax 159; 7. Trident 93; 8. Status 60; 9. Carlin 39; 10. MP 29
 Nächstes Rennen: 28./29. November, Abu Dhabi (UAE)
 Internet: www.gp2series.com

NACHRICHTEN

Delétraz-Wechsel zu Fortec perfekt

Formel 3.5 V8 Gute Nachricht aus Schweizer Sicht: Der Genfer Louis Delétraz wird 2016 die «neue» Formel 3.5 V8 bestreiten. Der Sohn des ehemaligen F1- und GT-Piloten Jean-Louis Delétraz hat bei Fortec unterschrieben, wo er zuletzt in Alcañiz drei Tage getestet hat. Die nächsten Tests für Delétraz & Co finden am 14./15. Dezember in Barcelona statt. Auch die Testtermine für 2016 stehen fest: 29./30. März, Barcelona und 9./10. April, Alcañiz.

Mexico-City rein, Lugano hofft weiter

Formel E Der noch freie Termin für ein Rennen der Formel E 2015/2016 ist vergeben. Mexico-City hat den Zuschlag erhalten. Das Rennen findet am 12. März statt. Die Piste ist 2,14 km kurz. Ein Teil des Rundkurses führt über die alte Strecke des Hermanos Rodríguez Circuits. Das Rennen in Mexiko bedeutet nicht, dass ein Formel-E-Lauf in der Schweiz in weite Ferne gerückt ist. Die Verantwortlichen in Lugano arbeiten weiter fieberhaft an der Durchführung eines Rennens. Eine erste Besichtigung der Strecke seitens der FIA hat bereits stattgefunden. Die Homologation des Tessiner Stadtkurses ist aber noch nicht abgeschlossen. Entscheidend wird sein, ob die Macher bis Montag, 30. November, das nötige Budget zusammenkriegen. ♦ CE

KOMPAKT

IndyCar Andretti Autosport hat den Kolumbianer Carlos Muñoz für 2016 bestätigt.

IndyCar Bei einer Versteigerung von Rennutensilien kamen 637 000 US-Dollar zusammen. Das Geld kommt der Familie des in Pocono tödlich verunglückten Justin Wilson zugute.

Formel 3 Pedro Piquet, Sohn von F1-Champ Nelson, bestreitet 2016 die Formel-3-EM bei Van Amersfoort.

Formel 4 Der Kalender der deutschen F4 steht. Hier die Termine im Überblick: 17.4. Oschersleben; 1.5. Sachsenring; 5.6. Lausitzring; 24.7. Spielberg (A); 7.8. Nürburgring; 21.8. Zandvoort (NL) und 2.10. Hockenheim. ♦ CE

Formel 3 Macau

Im Stile eines Champions

Von ANNETTE LAQUA

Formel-3-Europameister Felix Rosenqvist hat dem Druck standgehalten. Der Schwede wiederholte in Macau seinen Vorjahreserfolg. Pech hatte dagegen Mercedes-Schützling Daniel Juncadella.

In dieser Saison gewann Felix Rosenqvist nach mehreren Anläufen die Formel-3-Europameisterschaft. Und auch im Spielerparadies Macau lief es für den Schweden wieder rund. Dabei hatte er am Samstag zunächst das Glück auf seiner Seite, denn Dani Juncadella, im Zeittraining einer seiner härtesten Gegner, wurde bereits im Qualifikationsrennen eliminiert. Antonio Giovinazzi griff den zweitplatzierten Spanier in Runde 1 an, was mit einer leichten Berührung und einem Einschlag des Mercedes-DTM-Piloten in die Streckengrenzung endete. Die folgenden Ryan Tvetter und Callum Iltot konnten ihm nicht mehr ausweichen und sorgten dafür, dass Juncadellas Wochenende aufgrund eines gebrochenen Monocoques vorzeitig beendet war. «Klar bin ich enttäuscht», so der 24-Jährige aus Barcelona, der extra für Macau ein Comeback in der F3 feierte. «Trotzdem habe ich in Macau jeden Meter genossen. Das ist die Art von Racing, die ich liebe. In der Auslaufrunde nach dem zweiten Qualifying, in dem ich mich mit Felix um die Pole gestritten habe, hatte ich Tränen in den Augen. Obwohl ich nur Zweiter war, war es einer der schönsten Tage meiner Karriere.»

Unfallgegner Giovinazzi, der das Quali-Rennen auf der Strecke gewann und ein weiterer ernstzunehmender Rivale von Rosenqvist war, wurden 20 Strafsekunden aufgebremst, die ihn auf P10 zurückwarfen und so aus dem Kreis der Top-Favoriten für das Hauptrennen katapultierten.

Damit hatte Rosenqvist auf dem Papier vor allem Charles Leclerc und Alex Sims zu befürchten. Leclerc zeigte nach einer schwächeren zweiten Saisonhälfte in Macau wieder seinen Speed, Sims machte das Team Double R, das 2015 nicht viel zu lachen hatte, mit einer starken Performance glücklich.

Neuer Formel-3-Rundenrekord

Das Hauptrennen begann mit einigen toll vorgetragenen Führungswechseln zwischen Rosenqvist und Leclerc, wobei vor allem der monegasische

Rookie mit mutigen Manövern begeisterte. Zweimal kassierte er den letztjährigen Macau-Sieger auf der Außenbahn der Lisboa-Kurve. Aber der 24-jährige Blondschoopf ließ sich nicht irritieren: «Ich war sicher, dass ich den Speed für einen erfolgreichen Konter habe.»

Nach Runde 2 war erst mal Schluss mit den Attacken: Wegen eines Unfalls von Gustavo Menezes, Ryan Tvetter und Mitsunori Takaboshi folgte eine rund 20-minütige Unterbrechung. Als es dann wieder losging, verlor Leclerc P1 in der berühmten Lisboa-Kurve an Rosenqvist und musste sich auch vom in Macau überraschend schnellen Sam MacLeod überholen lassen. Während der 18-Jährige also einen Weg vorbei am erstmals für West-Tec startenden Briten finden musste, begab sich der Leader auf die Flucht nach vorne. Seinen Vorsprung brachte er letztendlich sicher ins Ziel. «Auch wenn Charles nicht in meinem Windschatten war, durfte ich mir in diesem Lauf keinen Fehler erlauben», so Prema-Pilot, der mit seinem zum Zuschauen verurteilten Kumpel Dani Juncadella einen Edelfan an seiner Seite wusste. «Felix hatte viel Druck, denn alle erwarteten den Sieg von ihm, und alles andere als P1 wäre eine Niederlage gewesen. Es war keine einfache Situation für ihn, aber er hat sie im Stil eines Champions gelöst», lobte der Macau-Sieger von 2011 den nunmehr zweifachen Triumphator des prestigeträchtigen Rennens. Damit steht Rosenqvist auf einer Stufe mit Edo Mortara, der 2009 und 2010 die F3-Trophäe am Südchinesischen Meer eroberte.

Charles Leclerc sah die Zielflagge als Zweiter vor Alexander Sims. Sam MacLeod hingegen konnte seinen Speed nicht in einen Podestplatz umsetzen.

Einen neuen Rekord stellte Sérgio Sette Câmara auf. Der Motopark-Pilot fuhr in 2:10,186 Minuten die schnellste Runde. So schnell war noch kein F3-Auto in Macau unterwegs. «Das ist toll», freute sich der Brasilianer.

Deutschland war in der ehemaligen portugiesischen Kolonie mit einem Starter vertreten. Markus Pommer sicherte sich P5 im Quali, wurde wegen Blockierens aber zwei Positionen nach hinten versetzt. Im Quali-Rennen holte sich der Motopark-Pilot diese wieder und behielt auch im Hauptrennen Rang 5. «Das war mein Ziel und deshalb kann ich zufrieden sein», fasste der 24-Jährige zusammen. ♦



Einmalige Kulisse: Der spätere Sieger Rosenqvist führt nach dem Start das Feld Richtung erste Kurve



Herzlicher Empfang im Parc fermé: Rosenqvist und Mechaniker



Leclerc und Sieger Rosenqvist



Rote Flaggen: Crash in Runde 2

FORMEL 3 / Resultate

Macau/RC: Rennen 1, 10 Rdn. à 6,120 km (= 61,2 km), 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Rennen 2 15 Rdn. (= 91,8 km), 27 Fahrer gestartet, 22 gewertet
 Quali-Race: 1. Felix Rosenqvist (S/Theodore by Prema) in 24:52,619 min (= 169,05 km/h); 2. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) +0,503; 3. Alexander Sims (GB/Double R) +2,701; 4. Sam MacLeod (GB/West-Tec) +8,399; 5. Markus Pommer (D/Motopark) +9,412; 6. Sérgio Sette Câmara (BR/Motopark) +13,993
 Hauptrennen: 1. Felix Rosenqvist (S/Theodore by Prema) in 36:25,280 min (= 168,92 km/h); 2. Charles Leclerc (MC/Amersfoort) +1,168; 3. Alexander Sims (GB/Double R) +5,075; 4. Antonio Giovinazzi (I/Carlin) +5,948; 5. Markus Pommer (D/Motopark) +11,703; 6. Santino Ferrucci (USA/Mücke) +16,863; 7. Alessio Lorandi (I/Amersfoort) +18,775; 8. Lance Stroll (CDN/Theodore by Prema) +22,546

GP3 Sakhir

Showdown in Abu Dhabi

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Die Entscheidung in der GP3 wurde wie erwartet auf das Finale in Abu Dhabi am kommenden Wochenende verlegt. Leader Luca Ghiotto und Verfolger Esteban Ocon trennen nach den Rennen in Bahrain immer noch zwei Punkte.

Es bleibt spannend. Bis zum Schluss. Die Entscheidung um den GP3-Titel 2015 wird im letzten Rennen am Wochenende in Abu Dhabi fallen. Leader Luca Ghiotto und Verfolger Esteban Ocon trennen nur zwei Punkte. So groß war der Abstand schon vor den Rennen in Bahrain, sodass Ocons ART-Chef Frédéric Vasseur zu Recht meinte: «Wir hätten eigentlich gar nicht fahren müssen.»

Ocon und Ghiotto sind in dieser Saison absolut top, wobei die Leistung des jungen Italieners überrascht. Keiner hatte ihn so weit vorne gesehen. Vor allem nicht die ganze Saison über. «Ich hoffe bei jedem Rennen auf einen Einbruch. Aber es passiert einfach nie», sagt der Zweitplatzierte Ocon.

Auch in Bahrain standen beide wieder auf dem Podest. Ocon belegte die Ränge 3 und 2. Ghiotto verpasste das Treppchen in Lauf 1 als Vierter knapp, sicherte sich dafür aber den

Sieg in Durchgang 2. Seine Bilanz: In 16 Rennen stand er acht Mal auf dem Podium. Ocon wird sich die Haare raufen, wenn er in Abu Dhabi das Blatt nicht wenden kann. Der Franzose ist nämlich Dauergast beim Champagnerspritzen: 13 von 16 Mal stand er oben. Nur bei Siegen hat er das Nachsehen mit 1:5. «Und deshalb führt Ghiotto immer noch», so Ocon.

Marvins 4. Sieg

In punkto Siege kann Ghiotto nur einer das Wasser reichen: Marvin Kirchhöfer. Der Deutsche, nach Bahrain auch mathematisch aus dem Titelrennen, hat in Sakhir seinen vierten Triumph gefeiert. Den Grundstein dazu legte er mit einem super Start, der ihn von SP5 nach an die Spitze katapultierte: «Ich hätte im Quali weiter vorne stehen müssen. Aber ich hatte Verkehr.»

Marvin
Kirchhöfer



Luca
Ghiotto

Auch im zweiten Durchgang startete Marvin stark, fiel dann aber wieder zurück und beendet das Rennen als Sechster.

Aus Schweizer Sicht war Bahrain keine Reise wert. Der Beste war wieder einmal Ralph Boschung mit den Rängen 10 und 9. Teamkollege Mathéo Tuscher war nach P12 im ersten Lauf Opfer einer Kollision (ausgelöst durch Sandy Stuvik) im zweiten Heat. Alex Fontana steht beim Team Status auf komplett verlorenem Posten. Der Tessiner wurde zweimal 19. ♦

GP3 / Resultate

Sakhir/BRN: 5,412 km; Wetter/Piste: Sa/So sonnig/trocken

1. Lauf 20 Runden (= 10,8,2 km), 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet

1. Marvin Kirchhöfer (D/ART) in 37:11,554 min (= 174,6 km/h); 2. Emil Bernstorff (GB/Arden) +1,546; 3. Esteban Ocon (F/ART) +2,756; 4. Luca Ghiotto (I/Trident) +5,677; 5. Jimmy Eriksson (S/Koiranen) +10,417; 6. Artur Janosz (PL/Trident) +13,323; 7. Jann Mardenborough (GB/Carlin) +13,843; 8. Alfonso Celis jr. (MEX/ART) +16,288; 9. Antonio Fuoco (I/Carlin) +18,186; 10. Ralph Boschung (CH/Jenzer) +18,900; – Ferner: 12. Mathéo Tuscher (CH/Jenzer) +28,950; 19. Alex Fontana (CH/Status) +52,639

2. Lauf 15 Runden (= 81,2 km), 24 Fahrer gestartet, 19 gewertet

1. Luca Ghiotto (I/Trident) in 42:51,074 min (= 113,7 km/h); 2. Esteban Ocon (F/ART) +2,370; 3. Matthew Parry (GB/Koiranen) +9,193; 4. Emil Bernstorff (GB/Arden) +13,550; 5. Antonio Fuoco (I/Carlin) +14,242; 6. Marvin Kirchhöfer (D/ART) +14,361; 7. Jimmy Eriksson (S/Koiranen) +16,248; 8. Alfonso Celis jr. (MEX/ART) +17,677; 9. Ralph Boschung (CH/Jenzer) +18,267; 10. Alex Palou (E/Campos) +19,364; – Ferner: 19. Alex Fontana (CH/Status) +55,934; – out: Mathéo Tuscher (CH/Jenzer)

Stand nach 16 von 18 Läufen: 1. Ghiotto 227 Punkte; 2. Ocon 225; 3. Kirchhöfer 173; 4. Bernstorff 172; 5. Eriksson 97; 6. Cecon 77; 7. Fuoco 70; 8. Perry 59; 9. Mardenborough 58; 10. Palou 30; 11. Boschung 28; 12. Celis 24; 13. Tuscher 22; 14. Janosz 19; 15. Tunjo 117; 16. Fontana 16; – Teams: 1. ART 422; 2. Trident 263; 3. Arden 253; 4. Koiranen 156; 5. Carlin 129; 6. Jenzer 54; 8. Campos 30; 9. Status 29

Nächstes Rennen: 28./29. November 2015, Abu Dhabi (UAE)

Internet: www.gp3series.com

MESSE
ESSEN

28.11. bis 06.12.2015

KRAFT
SCHUBSE



ESSEN
MOTOR
SHOW

PREVIEW DAY: 27.11.

FOR DRIVERS AND DREAMS

f t+ YouTube ESSEN-MOTORSHOW.DE



Da ist das Ding: Vettel holte den RoC-Siegerpokal erstmals nach Deutschland



Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Sebastian Vettel hat als erster Deutscher in der 27-jährigen Historie des Race of Champions in der Einzelwertung gewonnen. In einem nervenaufreibenden Finale bezwang er die Le-Mans-Legende Tom Kristensen.

Deutsche im Finale des Race of Champions gab es dabei durchaus schon. Schon bei der zweiten Ausgabe 1989 am Nürburgring kam Walter Röhrl bis in die Endrunde und unterlag dort dem Schweden Stig Blomqvist. Zwölf Jahre später hatte Armin Schwarz auf Gran Canaria schon eine halbe Hand am größten Pokal, musste sich jedoch im Finale Harri Rovanperä geschlagen geben.

Michael Schumacher schaffte es gleich zweimal bis zur letzten Etappe: 2007 im Londoner Wembley-Stadion und 2009 im Vogelnest von Peking. Beide Male fand er in Mattias Ekström seinen Meister.

Nun also ist der Fluch gebrochen. Was Schumi, dem wie im Vorjahr auf Barbados von allen Fahrern mit einer Grußbotschaft beste Genesungs-

wünsche überbracht wurden, 2007 in Wembley nicht gelang, das schaffte am anderen Ende der Stadt nun sein über Jahre kongenialer Partner im Nations Cup, Sebastian Vettel.

Neue Streckenführung

Bevor es zum großen Showdown kommen konnte, galt es aber zunächst einige Hürden zu überwinden. Zu allererst für die Veranstalter, die das zukünftige Stadion des Fußballclubs West Ham United in vier Tagen zur Rennarena umfunktionierten. 3600 Tonnen Kies und Sand sowie 1350 Tonnen Asphalt

wurden dabei zu einer 565 Meter langen Strecke zusammengefügt. Besonderheit in diesem Jahr: Die Strecke hatte nicht die Form einer Acht, sondern den Charakter einer normalen Rundstrecke, wobei die Piloten um eine halbe Runde versetzt in entgegengesetzte Richtungen zum Duell antraten.

Nicht jedem gefiel das neue Konzept. Vettel vermisste den charakteristischen Sprung, den Zuschauern dürfte vor allem vom gegenläufig statt parallel erfolgenden Zieleinlauf etwas Eingewöhnungszeit abverlangt worden sein. Und auch, wenn

es kleine Hakler gab – ein Lauf wurde zum Beispiel eine Viertelrunde zu früh abgewunken –, war es am Ende doch wieder eine große Gaudi. Und Vettel wird der Sieg am Ende wohl auch nicht unrecht gewesen sein.

Der Ferrari-FI-Pilot bekam mit Rallycross-Weltmeister Petter Solberg bereits im Achtelfinale einen harten Gegner vorgesetzt, der das knackige Rennprogramm nur bestens kennt. Trotzdem endete das Aufeinandertreffen deutlich mit 2:0.

Das deutsch-deutsche Viertelfinale gegen FI-Mitstreiter Nico Hülkenberg, der in seinem Ach-

telfinale Daniel Ricciardo in zwei Läufen bezwang, war eine ebenso einfache Übung: wieder ein glatter 2:0-Sieg.

Deutsch-dänisches Finale

Im Halbfinale gegen den Vorjahressieger der Einzelwertung, David Coulthard, wurde es erstmals richtig hart für Vettel. Nach knappem Sieg im ersten Durchgang glied der Schotte in Heat 2 aus. Doch dann fabrizierte er einen Frühstart im dritten Lauf, und Vettel konnte gemächlich in Richtung Finale cruisen.

Dort wartete Tom Kristensen. Der Däne hatte sich zuvor ähn-



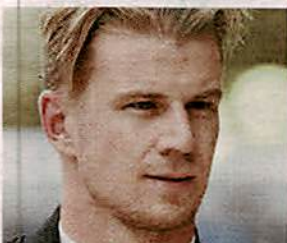
Grußbotschaft: die RoC-Fahrer mit Genesungswünschen an Michael Schumacher



Im Finale verloren: Kristensen



Der Sieger-Donut: Vettel lässt seinem Jubel freien Lauf



RoC-Debütant: Hülkenberg



Früh ausgeschieden: Wehrlein



Neues Layout: Die RoC-untypische Strecke im Olympiastadion

lich souverän bis in die Endrunde gekämpft. Nelson Piquet jr. bügelte er im Achtelfinale klar mit 2:0, Jason Plato im Viertelfinale den nach seiner Vorstellung im Nations Cup (siehe rechts) als Favoriten gehandelten Andy Priaulx mit 2:0 bezwungen hatte, wusste kein Rezept gegen den neunfachen Le-Mans-Sieger. Auch der BES-Champion musste Kristensen in zwei Läufen den Vortritt lassen.

Kristensen durfte somit als Favorit gelten. Zumal für den ersten Lauf der Radical als Fahrzeug bereitstand und er mit selbigem auch das Halbfinale bestritten hatte, während Vettel den Radical im Einzelwettkampf noch gar nicht gefahren war.

Vettel aber zeigte wenig Respekt und erteilte «Mister Le Mans» eine unerwartete, jedoch knappe Niederlage: 1 zu 0 für Seb. Vor dem zweiten Lauf, der mit den RoC-Cars geplant war, hatten beide Autos technische Probleme. Kristensens Renner produzierte Aussetzer, Vettels Buggy verlor sogar Öl. So musste der KTM X-Bow als Ersatzwagen herhalten. Ein Auto, das wiederum Vettel bes-

ser liegen sollte. Ob Kristensen deshalb nervös wurde?

Vettel: Immer ein Sieg

Der Däne legte nämlich einen klassischen Fehlstart hin und fuhr in der ersten Kurve in die Bande. Vettel blieb fehlerfrei und krönte sich in London mit dem Laufsieg zum «Champion der Champions».

Vettel setzt damit eine unglaubliche Serie fort: Wann immer er beim RoC am Start war, holte er einen Sieg: Von 2007, seiner ersten Teilnahme, bis 2012 im Nations Cup, zusammen mit Michael Schumacher. Und nach RoC-Pause 2013 sowie Vettel-Pause 2014 nun eben auch den Einzelsieg.

Für den vierfachen FI-Weltmeister ist es ein ganz besonderer Titel. «Ich fühle mich sehr geehrt. Oft habe ich versucht zu gewinnen und bin oft gescheitert, aber diesmal habe ich es endlich geschafft», freute sich der Scuderia-Pilot. «Das RoC macht uns jede Menge Spaß. Als Kinder fangen wir aus purer Freude mit dem Racing an. Bei solch einem Event werden wir daran erinnert. Auch wenn natürlich der Sieg zählt, sobald das Visier geschlossen ist», so der glückliche Sieger. ♦

Nations Cup London

Lokalhelden vor Dauersiegern

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Im Finale der Nationenwertung trafen die Serien-sieger aus Deutschland auf die Lokalhelden des Teams England 1. Vor allem dank des bestens aufgelegten Andy Priaulx gewannen am Ende die Briten.

Das Team England 1, zu dem neben Priaulx mit dem zweifachen BTCC-Champ Jason Plato ein zweites Tourenwagen-Ass zählte, hatte dabei kein Freilos für das Viertelfinale erwirkt und musste sich für dieses gegen das Team Brasilien (Felipe Massa/Nelson Piquet jr.) durchsetzen. Das funktionierte: Priaulx schlug Piquet, Plato Massa.

Und fast genauso reibungslos verlief der restliche Abend im ehemaligen Olympiastadion für die beiden Engländer. Im Viertelfinale traf man auf das Team «Young Stars» mit DTM-Champion Pascal Wehrlein und FI-Aufsteiger Jolyon Palmer, die sich ebenfalls über die Vorrunde qualifizieren mussten und sich dort gegen die All-Stars (Chris Hoy/Romain Grosjean) durchsetzten. Priaulx wurde erstmals zum Matchwinner: Erst bezwang er Wehrlein und, nachdem Palmer gegen Plato ausgeglichen hatte, auch gegen Palmer im Tie Break.

Auch im Halbfinale, als man auf die Landsmänner vom Team England 2 traf (Jenson Button/Chris Buncombe), holte der dreifache Tourenwagen-

Weltmeister von der Insel Guernsey die Kohlen aus dem Feuer: Sieg gegen Buncombe – Button gleicht gegen Plato aus – Priaulx bezwingt Button. Der Finaleinzug war perfekt!

Vettels Ricciardo-Revanche

Auf der anderen Seite des Tabuleaus schlug sich das Team Deutschland bis in die Endrunde durch. Im Viertelfinale kam es direkt zur großen Revanche zwischen den beiden letztjährigen Red-Bull-FI-Teamkollegen Sebastian Vettel und Daniel Ricciardo. Während der Australier in der Königsklasse 2014 meist die besseren Ergebnisse abliefern konnte, hatte er diesmal mit gleichem Material (KTM X-Bow) keine Chance gegen den Heppenheimer. Ebenso souverän schlug Nico Hülkenberg den zweiten Fahrer des Teams Australien, Mick Doohan, womit der Halbfinaleinzug schon geschafft war.

In einem «vorgezogenen Finale» trafen die beiden FI-Stars auf Tom Kristensen und Petter Solberg vom Team Nordic – ihres Zeichens die Titelverteidiger im Nations Cup. Doch wieder klappte es glatt in zwei Durchgängen: Vettel rang Kristensen nieder, wenn auch knapp, Hülkenberg bügelte Solberg ebenfalls.

Mit Spannung wurde also das Finale erwartet: Erfahrung gegen Jugend, Tourenwagen-Spezialisten mit Heimvorteil gegen FI-Stars. Das Duell Priaulx-Vettel ging zugunsten des

BMW-Piloten aus. Sein BTCC-Kollege zog jedoch im Duell gegen Hülkenberg den Kürzeren. Der Tie Break zwischen den beiden siegreichen Piloten musste entscheiden.

Priaulx ließ nichts anbrennen und brummte dem deutschen Konkurrenten auf etwas über 1,1 Kilometern rund 1,8 Sekunden auf. Der Briten zeigte: An diesem Abend führte kein Weg an ihm vorbei. So wurde er zum großen Matchwinner. «Heute lief alles zusammen», so Priaulx. «Deutschland hat so oft gewonnen. Ich war schon dreimal im Finale des Nations Cup. Und es jetzt endlich geschafft zu haben, ist großartig.»

Erster Sieg für England

Lob gab es auch von den Geschlagenen. «Andy ist heute Abend fantastisch gefahren. Sie haben den Sieg verdient. Umso schöner ist es, wenn man vor Heimpublikum gewinnt», wusste Vettel aus eigener Erfahrung (Sieg im Nations Cup 2010 und 2011 in Düsseldorf) zu berichten. «Wir haben alles versucht, aber heute war ihr Tag. Ich freue mich für sie.»

Auch im Nations Cup gab es damit eine Sieg-Premiere: Nie zuvor gab es einen Sieg eines britischen Teams. Und nachdem man im Wembley-Stadion (2007/2008) kein Glück hatte, werden die Briten nun wohl darauf pochen, dass man auch in Zukunft nur das Olympiastadion zur Austragung des Race of Champions nutzt. ♦



Sieger und gefeierte Lokalhelden in der Nationenwertung: Jason Plato (l.) und Andy Priaulx



Bahrain

Die große Zitterpartie

Von MARCUS SCHURIG

Porsche hat beim Saisonfinale der Sportwagen-WM in Bahrain auch den Fahrertitel gewonnen. Doch es war viel knapper, als alle erwartet hatten: Porsche kämpfte mit der Zuverlässigkeit, Audi überraschte mit Strategie und Speed.

So viele bleiche Gesichter hatte man in dieser Saison in der Porsche-LMP1-Box nur selten zu Gesicht bekommen wie in der letzten Rennstunde des WM-Finales in Bahrain: Mark Webber kämpfte mit seinem Porsche 919 Hybrid, er schleppte sich durch die letzte Rennstunde – und in der Box zitterte man mit.

Webber musste die Motorelektronik während seines Schluss-Turns immer wieder einem Neustart unterziehen, seine Rundenzeiten schwankten immens: Meist war der Australier fünf Sekunden pro Runde langsamer als die LMP1-Gegner, manchmal auch bis zu 20 Sekunden – der WM-Titel hing förmlich am seidenen Faden.

Erst nach dem Rennen wurde klar, wie dramatisch die Situation war: Ein Drosselklappenaktuator hatte den Geist aufgegeben, mit altertümlichen mechanischen Bordmitteln hatte man die Drosselklappe auf voll geöffnet

gestellt. Der Motor konnte nur noch Vollgas – oder gar nichts. «Die Gasannahme war bescheiden, und den letzten Stopp mussten wir mithilfe des Hybrid-Systems absolvieren – ich war in meinem Rennfahrerleben selten so gestresst wie in der letzten Rennstunde», gestand Webber nach der Zieldurchfahrt.

Aufholjagd mit Happy End

Der erzitterte fünfte Platz reichte für Webber, Brendon Hartley und Timo Bernhard, um den Fahrer-WM-Titel mit fünf Punkten Vorsprung auf das Audi-Trio André Lotterer, Benoît Tréluyer und Marcel Fässler einzufahren. Das Drama für Porsche hatte schon früh im Rennen begonnen: Startfahrer Timo Bernhard musste bereits

nach 31 Minuten in Führung liegend die Box ansteuern: Das erste Mal streifte der Drosselklappenaktuator, der Tausch dauert 8,43 Minuten, die WM-Favoriten waren plötzlich Letzte – mit fünf Runden Rückstand.

Bei einem Sieg von Lotterer, Tréluyer und Fässler benötigten die Porsche-Stars mindestens Platz 4, um den Titel zu holen. Doch schnell war klar: Aus eigener Kraft würde das nicht gelingen, denn erstens waren die beiden Toyota schnell genug, um ihre Positionen zu verteidigen, zweitens führten die Hauptgegner im Titelkampf das Rennen bis zur Halbzeit an.

Zwar rückte der Porsche mit der Startnummer 17 auf Platz fünf vor, als beim zweiten Audi wegen hoher Bremsstemperatu-

ren die linke vordere Aufhängung gewechselt werden musste, aber das allein hätte nicht gereicht. Entscheidend war letztlich, dass der Audi von Lotterer, Tréluyer und Fässler beim Kampf um den Sieg durch kleinere technische Probleme zurückgebunden wurde und dass der zweite Porsche 919 von Marc Lieb, Romain Dumas und Neel Jani in der zweiten Rennhälfte bei kühleren Bedingungen schneller war als der Audi.

So ging die Zitterpartie für Porsche mit einem märchenhaften Finale zu Ende: Lieb, Dumas und Jani besiegten den Top-Audi und holten so ihren lange überfälligen ersten Saisonsieg – und verhalfen gleichzeitig dem Schwesterauto zum Fahrer-WM-Titel. «Ich habe am Ende

nur noch gebibbert und gezittert», gestand Timo Bernhard, «aber jetzt sind wir Weltmeister – ein Traum!»

Abschiedsgeschenk für Wurz

Fast traumhaft war das Finale auch für Toyota: Erstmals seit dem Saisonauftakt schaffte ein Toyota es wieder aufs Podium – und es war auch noch der richtige: Alex Wurz beendete seine aktive Karriere mit einem dritten Platz. Bis zum letzten Stopp lieferten sich Wurz, Stéphane Sarrazin und Mike Conway einen harten Kampf mit dem Schwesterauto – dann froh das Team das Resultat ein. «Wir gaben alles, um Alex ein schönes Abschiedsgeschenk zu bereiten», so Sarrazin. «Er hat es wirklich verdient!»

Nur bei Audi herrschte etwas gedämpftes Licht: Die Bayern drehten ihren Nachteil bei der Reichweite und den größeren Drop bei der Reifennutzung in eine aggressive Acht-Stint-Strategie – und hielten das Rennen bis nach Halbzeit offen. Doch am Ende war der Porsche schneller: Lieb schlug Tréluyer im direkten Duell, Jani zog mit einem fabelhaften Schluss-Stint auf und davon. Die Bayern gratulierten den Schwaben fair zum Titel: «Porsche hat den Titel letztlich verdient», sagte Joest-Technikdirektor Ralf Jüttner. ♦



Wie im Vorjahr Sieger beim Saisonfinale: Jani/Lieb/Dumas



Podium zum Abschied: Wurz

GTE-Pro-Klasse Bahrain

Titel-Hattrick für Porsche

Von MARCUS SCHURIG

Zweiter Hattrick der Saison für die Porsche-GT-Abteilung: In Amerika gewann man mit dem 911 RSR beim Finale alle drei Titel, nun zog das GT-Team von Olaf Manthey auf WM-Ebene nach und schaffte beim Finale in Bahrain das Triple – ein schönes Abschiedsgeschenk für Olaf Manthey, der sich aus dem internationalen Geschäft zurückzieht.

WM-Titel hinterlassen am Folgetag immer gewisse Spuren. Müde Partyaugen, die hinter Sonnengläsern versteckt werden müssen zum Beispiel, oder einfach nur Schädelweh. Richard Lietz verdeckte die Folgen seiner Partynacht unter einer Schirmmütze: Fahrer und Mechaniker bekamen den Kopf geschoren – leider nur teilweise, was zu ziemlich lächerlichen Haarfrisuren führte.

«Das ist eine bleibende Erinnerung, die aber gottlob wieder nachwächst», fasste der österreichische Porsche-Werksfahrer seine Kahlrasur zusammen. Lietz hatte am Vortag die Fahrerwertung im Welt-Langstrecken-Cup der Sportwagen-WM gewonnen – kein vollwertiger WM-Titel zwar, aber immerhin das Äquivalent.

So hundertprozentig zufrieden war Lietz trotzdem nicht, denn sein 911 RSR zickte das



Drei Titel zum Manthey-Abschied: Die erfolgreiche Werks-Truppe beim Bahrain-Gruppenfoto

gesamte Wochenende: Stetiges Übersteuern war das Dauerthema. Da Lietz jedoch mit einem bekömmlichen Punktepolster ins Finalrennen ging, war das eher unwichtig: Ein fünfter Platz in der GTE-Pro-Klasse für Werkswagen reichte, um den Fahrertitel einzufahren.

«Porsche war unantastbar»

Was an seinem RSR nicht funktionierte, wusste Lietz nicht wirklich. Auch sein Teamkollege Michael Christensen kam beim Finalrennen nie richtig auf Speed, nach einer Rennstunde betrug der Rückstand bereits eine halbe Minute. Dabei verwendeten Lietz und Christensen fast exakt dasselbe Set-up wie ihre Teamkollegen Patrick

Pilet und Frédéric Makowiecki – und die stürmten dem Feld mit atemberaubendem Tempo auf und davon. «Unser Elfer lag perfekt, ein absoluter Traum», rapportierte Pilet nach dem Rennen. Das sah im Qualifying noch ganz anders aus: Da hatten die beiden Werks-Elfer nur die Plätze 4 und 6 belegt.

«Wir haben uns bei der Vorbereitung komplett aufs Rennen konzentriert, um den Reifenverschleiß unter Kontrolle zu kriegen», erklärte Teamchef Manthey. Die Rechnung ging auf: Pilet und Makowiecki siegten überlegen vor dem Ferrari-Duo Gianmaria Bruni und Toni Vilander. «Porsche war heute unantastbar, Respekt!» Viel mehr fiel Bruni nach dem Ren-

nen nicht ein. Dass Porsche noch die Teamwertung und sogar den Herstellertitel gewinnen würde, kam eher ungeplant.

Denn bis zur Rennmitte hielten sich zwei Ferrari in den Top 3 auf, dann verlor der in der Fahrermeisterschaft ebenfalls noch gut platzierte Ferrari von James Calado und Davide Rigon ein Rad. Durch diesen Rückschlag wurde Porsche auch in der Herstellermeisterschaft noch an die WM-Spitze gespült.

«Ich hätte mir keinen schöneren Abschied wünschen können», erklärte Manthey nach dem Rennen. Der 60-Jährige zieht sich 2016 aus dem internationalen Renngeschäft zurück, bleibt aber in der VLN weiterhin als Teamchef aktiv. ♦

LMP2 Bahrain

Titel für G-Drive



Sieg und Titel: G-Drive

Sam Bird, Julien Canal und Roman Rusinov sind die neuen LMP2-Weltmeister. Und das mit Stil: Mit Ausnahme des Spa-Rennens wurde man in dieser Saison immer Sieger oder kam auf P2 der Klasse ins Ziel. In der zweiten Saisonhälfte gewann man gar drei von vier Rennen. So auch das letzte – dank Sam Bird. Der Engländer rang im Schluss-Turn Landsmann und Le-Mans-Sieger Nick Tandy im KCMG-Oreca nieder, obwohl auch P2 locker zum Titelgewinn gereicht hätte.

Schöner Nebeneffekt dieses Sieges beim Finale: Das unschöne Ende des Fuji-Rennens, als der KCMG-Oreca vom zweiten G-Drive-Ligier abgeschossen wurde, sowie die dadurch verlorenen bis zu 15 Punkten angesichts nun 23 Punkten Rückstand der Honkong-Truppe auf die Weltmeister keine Rolle mehr. ♦ MBR

GTE-Am-Klasse Bahrain

Aston siegt, Ferrari feiert

Für Aston Martin endete die Saison mit einem Klassensieg. Der Titel ging jedoch nach Russland. Beide Proton-Porsche beim Finale auf dem Podest.

Mathias Lauda, Pedro Lamy und Paul Dalla Lana hätten den Titel wohl mehr als verdient gehabt. Am Anfang der Saison dominant, nach Le Mans etwas durch die BoP ausgebremst und beim Finale mit alter Stärke (und alter BoP) wieder ganz oben auf dem Siebertreppchen.

Doch es sollte nicht sein – wegen Le Mans. Auch dort dominierte man über mehr als 23 Stunden das gesamte Feld. In der letzten Rennstunde pfefferte Dalla Lana, Fahrzeugbesitzer und Herrenfahrer auf dem Auto, den Aston Martin aber so vehement in die Mauer, dass man sich nicht

mal als Vierter (und Letzter in der Wertung) ins Ziel retten konnte. Mit diesem P4, der 24 WM-Punkte gebracht hätte, wäre es sogar noch der Titel geworden.

Doppel-Podest für Proton

So fehlten 21 Punkte auf diejenigen, die sowohl den Le-Mans-

Sieg erben als auch jetzt die neuen Weltmeister in der GTE-Am-Wertung sind: Andrea Bertolini, Aleksei Basov und Viktor Shaitar im SMP-Ferrari. Denen reichte im Finale eine Spazierfahrt auf P5 zum Titel.

Einen sehr positiven Saisonabschluss feierte auch das Pro-

ton-Team. Weil Patrick Dempsey aufgrund von Dreharbeiten in Großbritannien nicht am Start stand, wechselte Teamchef Christian Ried in den Dempsey-Proton-Porsche. Im Abu-Dhabi-Proton-Porsche wurde er durch Marco Mapelli ersetzt.

Im Rennverlauf sammelten beide 911er Führungsluft, Bachler im Abu-Dhabi ebenso wie Long im Dempsey-Auto. Am Ende war man gegen Pedro Lamy im Aston Martin machtlos. Mit Platz 2 für Bachler/Al Qubaisi/Mapelli und P3 für Long/Seefried/Ried war der Saisonklang dennoch ein sehr positiver. Im kommenden Jahr könnte die Mannschaft aus dem oberschwäbischen Ummendorf sogar den Aufstieg in die GTE-Pro-Klasse erleben. Das jedoch hängt von den Entscheidungen bei Porsche zum GT-Programm 2016 ab (siehe S. 3). ♦ MBR



Die GTE-Am-Champions: SMP-Ferrari von Bertolini und Co

KOMPAKT

»» **WEC-Kalender** WM-Boss Gérard Neveu informierte am Samstagmorgen vor dem WM-Finalrennen die LMP1-Herstellervertreter über den aktuellen Stand zum WM-Kalender 2016. Offenbar konnten dabei die Unstimmigkeiten zum Lauf in Mexiko beseitigt werden, nun muss der FIA-Weltrat am 2. Dezember noch zustimmen. Während das alte Sorgenkind also in trockenen Tüchern ist, gibt es jetzt aber eine neue Baustelle: Austin. Weil der Bundesstaat Texas die Zuschüsse zum F1-Rennen kurzfristig um 5 Millionen US-Dollar kürzte, wackelt jetzt gleich die Zukunft der ganzen Rennstrecke. So könnte es am Ende für die Saison 2016 bei acht WM-Rennen bleiben: mit Mexiko – ohne Austin. ♦ MCS

LANGSTRECKEN-WM / Resultate

Sakhir/BRN: 21. November 2015; 8. von 8 Läufen zur Langstrecken-Weltmeisterschaft; 6 Stunden; 1 Runde à 5,412 km
32 Teams gestartet, 32 gewertet, Wetter/Strecke: klar/trocken; 23 Grad.

Platz	Klasse (MJ)	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Reifen	Distanz/Rückstand
1.	LMP1-H (8)	18	Dumas/Jani/Lieb	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	199 Runden
2.	LMP1-H (4)	7	Fässler/Lotterer/Tréluyer	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+1:25,310 min.
3.	LMP1-H (6)	2	Wurz/Sarrazin/Conway	Toyota Racing/Toyota TS040 - Hybrid	Michelin	+3 Runden
4.	LMP1-H (6)	1	Davidson/Buemi/Nakajima	Toyota Racing/Toyota TS040 - Hybrid	Michelin	+3 Runden
5.	LMP1-H (8)	17	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+9 Runden
6.	LMP1-H (4)	8	Di Grassi/Duval/Jarvis	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+11 Runden
7.	LMP2	26	Rusinov/Canal/Bird	G-Drive Racing/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	+16 Runden
8.	LMP2	47	Howson/Bradley/Tandy	KCMG/Oreca 05 - Nissan	Dunlop	+16 Runden
9.	LMP2	28	Yacaman/Derani/Gonzalez	G-Drive Racing/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	+17 Runden
10.	LMP2	36	Panciatichi/Chatin/Dillmann	Signatech Alpine/Alpine A450b - Nissan	Dunlop	+17 Runden
11.	LMP1-L	13	Imperatori/Kraihamer/Tuscher	Rebellion Racing/Rebellion R-One - AER	Michelin	+18 Runden
12.	LMP1-L	4	Trummer/Kaffer	Team ByKolles/CLM P1/01 - AER	Michelin	+19 Runden
13.	LMP2	44	Aleshin/Minassian/Markozov	AF Racing/BR01 - Nissan	Dunlop	+20 Runden
14.	LMP1-L	12	Prost/Beche	Rebellion Racing/Rebellion R-One - AER	Michelin	+20 Runden
15.	LMP2	42	Leventis/Watts/Kane	Strakka Racing/Gibson 015S - Nissan	Dunlop	+21 Runden
16.	LMP2	43	Ragues/Webb/Cumming	Team Sard Morand/Morgan Evo - Sard	Dunlop	+22 Runden
17.	LMP2	30	Sharp/Dalziel/Heinemeier-Hansson	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 - HPD	Dunlop	+23 Runden
18.	GTE-Pro	92	Pilet/Makowiecki	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+26 Runden
19.	GTE-Pro	51	Bruni/Vilander	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+26 Runden
20.	LMP2	31	Brown/van Overbeek/Fogarty	Extreme Speed Motorsports/Ligier JS P2 - HPD	Dunlop	+26 Runden
21.	GTE-Pro	97	Turner/Adam	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+26 Runden
22.	GTE-Pro	95	Nygaard/Sörensen/Thiim	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+26 Runden
23.	GTE-Pro	91	Lietz/Christensen	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+27 Runden
24.	GTE-Pro	71	Rigon/Calado	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+27 Runden
25.	GTE-Pro	99	MacDowall/Rees/Stanaway	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+28 Runden
26.	GTE-Am	98	Dalla Lana/Lamy/Lauda	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+29 Runden
27.	GTE-Am	88	Mapelli/Al Oubaisi/Bachler	Abu Dhabi-Proton Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+29 Runden
28.	GTE-Am	77	Ried/Long/Seefried	Dempsey - Proton Racing/Porsche 911 RSR	Michelin	+29 Runden
29.	GTE-Am	83	Perrodo/Collard/Cressoni	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+30 Runden
30.	GTE-Am	72	Shaytar/Bertolini/Basov	SMP Racing/Ferrari F458 Italia	Michelin	+30 Runden
31.	GTE-Am	50	Roda/Ruberti/Poulsen	Larbre Compétition/Chevrolet Corvette C7	Michelin	+30 Runden
32.	GTE-Am	96	Castellacci/Goethe/Hall	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+31 Runden

Schnellste Runde: Jani (Porsche), Runde 178, 1:41,893 (= 191,2 km/h)
Internet: www.fiawec.com



STRECKE

Bahrain Intl. Circuit



GT-Weltcup-Sieger mit Porsche: Richard Lietz

QUALIFYING

LMP1	Durchschnittszeit	LMP2	Durchschnittszeit	GTE-Pro	Durchschnittszeit	GTE-Am	Durchschnittszeit
1. Porsche 919 Hybrid (#17)	1:39,736	1. Signatech/Alpine (#36)	1:49,993	1. AF Corse/Ferrari (#51)	1:58,347	1. Aston Martin Racing (#98)	2:00,522
2. Porsche 919 Hybrid (#18)	1:40,100	2. G-Drive/Ligier (#26)	1:50,102	2. Aston Martin Racing (#95)	1:58,659	2. Larbre/Corvette (#50)	2:00,944
3. Audi R18 e-tron qu. (#7)	1:41,303	3. KCMG/Oreca (#47)	1:50,490	3. Aston Martin Racing (#99)	1:58,777	3. SMP Racing/Ferrari (#72)	2:00,988
4. Audi R18 e-tron qu. (#8)	1:41,407	4. G-Drive/Ligier (#28)	1:50,720	4. Manthey/Porsche (#92)	1:58,988	4. AF Corse/Ferrari (#83)	2:01,796
5. Toyota TS 040 Hybrid (#1)	1:42,158	5. Sard Morand/Morgan (#43)	1:51,302	5. Aston Martin Racing (#97)	1:59,111	5. Dempsey/Porsche (#77)	2:02,348
6. Toyota TS 040 Hybrid (#2)	1:42,462	6. ESM/Ligier (#30)	1:51,610	6. Manthey/Porsche (#91)	1:59,807	6. Aston Martin Racing (#96)	2:03,517
7. Rebellion R-One (#13)	1:46,660	7. AF Racing/BR (#44)	1:52,020	7. AF Corse/Ferrari (#71)	2:04,574	7. Proton/Porsche (#88)	keine Zeit
8. Rebellion R-One (#12)	1:46,918	8. Strakka/Gibson (#42)	1:52,260				
9. ByKolles/CLM (#4)	1:48,281	9. ESM/Ligier (#31)	1:55,472				

WM-STÄNDE WEC

Fahrer LMP	
1. Timo Bernhard	165
Brendon Hartley	165
Mark Webber	165
4. André Lotterer	161
Benoît Tréluyer	161
Marcel Fässler	161
7. Marc Lieb	138,5
Neel Jani	138,5
Romain Dumas	138,5
10. Loïc Duval	99
Lucas di Grassi	99
Oliver Jarvis	99
13. Anthony Davidson	79
Sébastien Buemi	79
15. Alexander Wurz	79
Mike Conway	79
Stéphane Sarrazin	79
18. Kazuki Nakajima	75
15. Nick Tandy	70,5
20. Earl Bamber	58
Nico Hülkenberg	58

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

Privatteams LMP1	
1. Rebellion Racing (#12)	134
2. Rebellion Racing (#13)	108
3. Team ByKolles (#4)	104

Teams LMP2	
1. G-Drive Racing (#26)	178
2. KCMG (#47)	155
3. G-Drive Racing (#28)	134
4. Signatech Alpine (#36)	86
5. Sard Morand (#43)	70

Fahrer GT	
1. Richard Lietz	145
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	110
9. Alex MacDowall	84
Fernando Rees	84
11. Christoffer Nygaard	81
Marco Sörensen	81
13. Richie Stanaway	78
14. Darren Turner	67
15. Aleksey Basov	65
Andrea Bertolini	65
Victor Shaytar	65
18. Jonathan Adam	47
19. Nicki Thiim	41

Hersteller GT	
1. Porsche	290
2. Ferrari	286
3. Aston Martin	192

Teams GTE-Pro	
1. Porsche Team Manthey (#91)	154
2. AF Corse (#51)	149
3. AF Corse (#71)	137
4. Porsche Team Manthey (#92)	118
5. Aston Martin Racing V8 (#99)	100

Teams GTE-Am	
1. SMP Racing (#72)	165
2. AF Corse (#83)	148
3. Aston Martin Racing (#98)	144
4. Dempsey-Proton (#77)	131
5. Abu Dhabi-Proton (#88)	82

Juan-Pablo Montoya

«Höllenspielzeug»

Von MARCUS SCHURIG

Am Sonntag nach dem WM-Finale in Bahrain war Bescherung für Juan-Pablo Montoya: Der Ex-F1-Pilot und Indy-500-Sieger durfte den LMPI-Porsche 919 Hybrid ausprobieren – was dem schlagfertigen Kolumbianer ein ziemliches Grinsen ins Gesicht zauberte.

Juan-Pablo Montoya trägt sein Herz auf der Zunge, dafür ist der Kolumbianer seit seiner Formel-1-Zeit ebenso berühmt wie berüchtigt. Und aus dieser Zeit kennt er zwei Schlüsselfiguren des aktuellen Porsche-LMPI-Projekts nur zu gut: LMPI-Boss Fritz Enzinger und Teamchef Andreas Seidl. Beide mögen und schätzen den klein gewachsenen Haudrauf aus Kolumbien, und als er dem Porsche-LMPI-Team beim WM-Lauf in Austin einen Besuch abstattete, war die Idee eines Tests schnell geboren.

Montoya hatte Heidenspaß

Am Sonntag nach dem WM-Finale in Bahrain war es dann so weit: Der wie immer leicht übergewichtige Montoya kraxelte in den Porsche-LMPI-Renner und spulte im Rahmen des sogenannten Rookie-Tests 55 Runden ab, darunter eine Longrun- wie



In den LMPI-Porsche eingestiegen und sofort schnelle Zeiten produziert: Juan-Pablo Montoya

auch eine Qualifikationssimulation. Seine Zeit von 1:40,861 Minuten (Tagesbestzeit) ist höchst respektabel, bedenkt man, dass Montoya noch nie ein aktuelles LMPI-Auto fuhr und sein letzter Start auf der Piste in Bahrain neun Jahre zurückliegt.

Montoya hatte offensichtlich einen Heidenspaß: «Das Auto ist umwerfend zu fahren, ein echtes Höllenspielzeug! Was mich am meisten verblüffte, war die Tatsache, dass man den wirklich beeindruckenden Speed gar nicht so richtig spürt. Das Auto

ist so zahm, dass man sofort ans Limit geht und auch dazu neigt, es sofort zu überfahren, ohne sich dabei große Gedanken zu machen. Die Leichtigkeit ist absolut beeindruckend. Ich bin ja schon fast alles in meiner Karriere gefahren, aber das hier war schon speziell. Das Auto hat extrem viel Leistung, ist aber trotzdem sehr stabil.»

Der Test in Bahrain bedeutet aber nicht, dass Montoya jetzt bei Porsche andockt: «Wir haben bisher über so etwas wie einen Le-Mans-Start noch nicht

einmal ansatzweise gesprochen. Der Auftrag an mich hier in Bahrain lautete nur: Hab Spaß!»

Aber Montoya gab auch zu: «Natürlich wäre es cool, mit diesem Auto in Le Mans zu fahren. Ob sich in Zukunft eine Möglichkeit ergibt? Das muss man abwarten. Eines kann ich jetzt schon sagen: Wenn ich in Le Mans starte, dann nur in so einem LMPI-Auto! Als Andenken behielt Montoya gleich mal seinen LMPI-Porsche-Anzug – aber der hätte eh niemand anderem gepasst als ihm. ♦

Porsche

Die GT-Rookies

Die neuen – und teils alten – Porsche-Förderkandidaten für 2016 stehen fest. Beim Rookie-Test in Bahrain durften sich darüber hinaus Philipp Eng und Nick Catsburg beweisen.

Nachwuchsförderung hat bei Porsche Tradition. Und Erfolg. Jüngstes Beispiel ist hierbei Earl Bamber, der 2014 noch internationaler Porsche-Junior war und in diesem Jahr die 24h von Le Mans als Gesamtsieger beenden konnte. Michael Christensen gelang über den Winter 2014/2015 ebenfalls der Aufstieg vom Porsche-Junior- zum -Werksfahrer im WEC-GT-Team. Umso begehrt waren auch in diesem Jahr die Plätze als Porsche-För-



Im Werks-Dress: Philipp Eng

derkandidaten 2016. Über 100 Bewerbungen gingen dafür ein.

Eng und Catsburg überzeugen

Neue Porsche-Junioren für die kommende Saison sind der Franzose Mathieu Jaminet (21) und der Norweger Dennis Olsen (19). Neben diesen beiden werden auch die bisherigen Porsche-Junioren Sven Müller (23) und Matteo Cairoli (19) weiter von den Zuffenhausenern gefördert. Connor de Philippis ist 2016 nicht mehr dabei.

Olsen wird in seinem ersten «Lehrjahr» im deutschen Porsche Carrera Cup gefördert, die drei anderen Kandidaten im internationalen Supercup.

Beide Serien gewann in diesem Jahr Philipp Eng, der auch deshalb beim WEC-Rookie-Test vergangenen Sonntag in Bahrain einen Werks-911er testen durfte und dabei die Bestzeit aller GT-Autos erzielte. Auch GT-Shootingstar Nick Catsburg (+0,232 sec.) bekam einen Eindruck vom Weltmeister-Auto. «Philipp und Nick haben sich gut geschlagen», lobte Porsche-Motorsportchef Dr. Frank-Steffen Walliser. «Auch das Feedback, das sie unseren Ingenieuren gaben, war so, wie wir uns das vorstellen.» ♦ MBR

IMSA Sports Car Championship

Neue Aufgaben in USA

Drei deutschsprachige Piloten haben für die kommende Saison Werksverträge bei anderen Herstellern unterschrieben – mindestens zwei von ihnen sind aber auch weiterhin für ihre momentanen Arbeitgeber im Einsatz!

Man lese und staune: Zum wiederholten Mal hat Audi Sport und vor allem Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich auf großzügige Art und Weise Wünsche seiner Angestellten abgesegnet: So dürfen der frühere Langstrecken-Weltmeister Marcel Fässler und der ehemalige DTM-Champion Mike Rockenfeller im kommenden Jahr die beiden US-Langstreckenklassiker in Daytona (24h) und Sebring (12h) im Rahmen der IMSA Sports Car Championship bestreiten. Aber nicht in einem werksunterstützten Audi R8

LMS oder in irgendeinem Privatteam, sondern für Chevrolet in der Werks-Corvette!

Dirk Müller dockt bei Ford an

Bereits in der vergangenen Woche (17./18.11.) testeten die beiden Audi-Werksfahrer ihre neuen Einsatzautos in Daytona.

Auch Markenkollege Filipe Albuquerque «geht fremd». Der Portugiese hat die Freigabe für das Team Action Express erhalten und pilotiert eine Corvette DP. Weitere US-Starts sind für das Trio nicht ausgeschlossen.

Wie gefragt deutsche Top-Piloten jenseits des großen Teichs

sind, beweist auch das Beispiel Dirk Müller, dessen Schnelligkeit, Erfahrung und Routine auch Ford bei der werkseitigen Rückkehr in den Langstreckensport (IMSA und WEC) mit einem Werksvertrag belohnte. Neben Müller, der am vergangenen Mittwoch 40. Geburtstag feierte, wurden noch sein ehemaliger BMW-Kollege Joey Hand sowie Ryan Briscoe und Richard Westbrook von Chip Ganassi verpflichtet.

In Daytona hat BMW erstmals öffentlich mit dem neuen M6 GT3 und dem M6 GTLM in Nordamerika getestet. Die Münchner planen wie berichtet, mit dem werksunterstützten Team RLL den Einsatz von zwei BMW M6 GTLM in der ISCC 2016 und haben Kuno Wittmer, den GTLM-Champion 2014, für die drei Langstreckenrennen in Daytona, Sebring und Road Atlanta verpflichtet. ♦ AW



Dirk Müllers neues Arbeitsgerät: Ford GT bei Daytona-Test

FIA GT World Cup Macau

Der eiskalte Engel

Von ARNO WESTER

Die mit Spannung erwartete Premiere des FIA GT World Cup auf dem Stadtkurs in Macau endete (leider) mit einem Rennabbruch. Am souveränen Triumph von Mercedes-Pilot Maro Engel gab es deshalb aber nichts zu rütteln.

Schon nach dem Qualifying war klar, dass für den Sieg eigentlich nur fünf Fahrer infrage kamen. Pole-Mann Stefan Mücke (Craft-Bamboo/Aston Martin), Edoardo Mortara (Phoenix/Audi), Engel im AMG-Mercedes, René Rast (WRT/Audi) – die innerhalb von nur 0,283 Sekunden lagen – sowie Renger van der Zande im zweiten SLS-Flügelträger. Le-Mans-Sieger Earl Bamber (Porsche), die beiden McLaren von Álvaro Parente und Kévin Estre sowie die werksunterstützten Bentley in Händen von Asiaten hatten keine realistische Chance auf einen Podestplatz.

Wie schmal der Grat ist, auf der 6,12 km langen Strecke durch die Häuserschluchten der Sonderwirtschaftszone mit einem GT3-Sportwagen gleichermaßen fehlerlos und schnell zu agieren, mussten die beiden «Sternfahrer» Engel und Van der Zande nach Unfällen leidvoll erfahren. Für Stefan Mücke gehören solche Fehler in Macau zu den Erkenntnissen, die man selbst machen muss.

«Bei meinem ersten Start 2013 hatte ich die Hosen voll. Und jetzt, wo ich das zweite Mal hier bin, musste ich zuerst wieder lernen, was geht – und was eben



Im engen Leitplankenkanal von Macau wie im Vorjahr gewonnen: Maro Engel im Mercedes SLS AMG GT3

nicht», erklärte der Berliner den Reiz, erneut in dieser verrückten und sich jedes Jahr verändernden Stadt antreten zu wollen. Außerdem sei die Herausforderung riesengroß, mit solch großen Autos schnelle Zeiten hinzulegen. «Das ist wirklich nicht einfach, denn hier passiert alles unheimlich schnell», so Mücke, der verriet, dass er in seiner schnellsten Runde an zwei Stellen Mauerkontakt gespürt habe und dabei Glück hatte, nicht zu crashen.

Mücke mit Strafe belegt

Dass in dem Spielerparadies nicht alles nach Wunsch läuft, musste der Noch-Aston-Martin-Werksfahrer nach seinem überlegenen Sieg im Qualifikationsrennen feststellen. Der Ex-

DTM-Pilot hatte nach einer Safety-Car-Phase und vor dem Restart versucht, seine Verfolger reglementwidrig abzuschütteln, indem er plötzlich stark gebremst und dann wieder beschleunigt hatte. Dadurch wäre um ein Haar Van der Zande in den vor ihm fahrenden Audi R8 LMS von Edoardo Mortara gerauscht!

Der illegale «Trick» wurde von den FIA-Stewards mit einer Zehn-Sekunden-Zeitstrafe honoriert, was Mücke von P1 auf P3 zurückwarf. Mit diesem Urteil verhinderten sie zudem auch eine mögliche Berufung, die laut FIA-Regeln zwar gegen eine Rückversetzung, aber nicht gegen eine Zeitstrafe möglich ist. Warum die Urteilsfindung aber fast fünf Stunden

in Anspruch nahm, bleibt das Geheimnis der Stewards.

Engel wie im Vorjahr Sieger

Der Start zum Hauptrennen sollte wie schon im vergangenen Jahr wieder ein Thema sein. Mortara, der sich 2014 ebenso wie sein damaliger Teamkollege Laurens Vanthoor von den Mercedes-Jungs hatte überumpeln lassen, war diesmal zu früh am Gas. Denn im Gegensatz zu 2014 durfte diesmal bei grüner Ampel nicht schon vor der Start-Ziel-Linie, sondern erst dahinter überholt werden. Deshalb bekam der sechsfache Macau-Sieger nach dem Rennen eine 20-Sekunden-Zeitstrafe aufgebremmt, wodurch er vom zweiten auf den sechsten Rang zurückfiel.



Großer Jubel: Sieger Engel



Bestraft: Pole-Mann Mücke

Nutznieser waren Markenkollege René Rast, der bei seiner Macau-Premiere den verletzten Laurens Vanthoor vertrat und einen starken Eindruck hinterließ («Damit hätte ich zuvor nie gerechnet»), Geburtstagskind Stefan Mücke, der sich einen Podestplatz gewünscht hatte, sowie Van der Zande (P4) und Darryl O'Young (P5) im zweiten Craft-Bamboo-Aston.

An der Spitze war der souveräne Engel längst enteilt. Zittern musste er nur noch einmal wegen einer Safety-Car-Phase, als die Konkurrenz aufschließen konnte. Eine erneute Kollision in dieser Neutralisation sorgte dann aber in der 15. von 18 zu fahrenden Runden für den Rennabbruch und damit die endgültige Entscheidung. ♦

NACHGEHAKT BEI Maro Engel

(30/D). Der ehemalige DTM-Pilot, der wie im Vorjahr in Macau nicht zu schlagen war, über seinen Crash im Qualifying und warum er kurz vor dem Sieg beinahe wahnsinnig geworden wäre.



Von ARNO WESTER

? Im Qualifying bist du noch gecrasht. Was war da passiert? Ich habe den Grip an der Vorderachse verloren, in Turn 1 innen den Kerb getroffen und bin abgehoben. Der Einschlag war sehr ärgerlich, aber nicht mehr zu verhindern.

? Deinem Team hast du damit eine Nachtschicht beschert... Deshalb widme ich ihnen den Sieg, denn dafür haben sie hart gearbeitet.

? Habt ihr Aston Martin auf der Rechnung gehabt? Ja, denn laut unserer Simulation wussten wir, dass sie hier stark sein würden und dass auch die BoP passt.

? Bei der Pressekonferenz hast du das Thema Restart und eine mögliche Bestrafung von Stefan Mücke nicht erwähnt. Warum? Es ist schade für ihn, er ist gut gefahren. Allerdings war sein abruptes und starkes Bremsmanöver vor dem Restart sehr gefährlich.

? War der Sieg durch die Neutralisation gefährdet? Das Safety Car ist viel zu langsam gefahren. Dadurch ging die Motortemperatur in die Höhe. Ich bin fast wahnsinnig geworden.

? Was bedeutet dir dieser Sieg beim FIA GT World Cup? Ich bin überglücklich und unheimlich stolz. Zum ersten Mal haben sich die besten GT-Fahrer der Welt in einem Rennen gemessen. Dass wir den Sieg erkämpfen konnten, ist großartig.

FIA GT WORLD CUP / Resultate

Macau/MAC: 6,120 km; Wetter/Piste: sonnig/trocken, Rennen über 14 Runden (21 Fahrer gestartet, 17 gewertet).

1. Maro Engel (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) 14 Runden; 2. René Rast (Audi R8 LMS) +2,900; 3. Stefan Mücke (Aston Martin Vantage GT3) +3,690; 4. Renger van der Zande (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +4,422; 5. Darryl O'Young (Aston Martin Vantage GT3) +17,444; 6. Edoardo Mortara (Audi R8 LMS) +22,321; 7. Álvaro Parente (McLaren 650S GT3) +24,880; 8. Marchy Lee (Audi R8 LMS) +37,248; 9. Keita Sawa (Bentley Continental GT3) +39,404; 10. Pasin Lathouras (Ferrari 458 GT3) +40,354; 11. André Couto (McLaren 650S GT3) +1,32,315; 12. Jeffrey Lee (Audi R8 LMS) +2,29,634; 13. Weng Sun Mok (McLaren 650S GT3) +3,08,350; 14. John Shen (Porsche 911 GT3 R) +1 Rd.
Schnellste Runde: Mücke, Runde 11, 2:19,736 (= 157,7 km/h)

Qualifikationsrennen (12 Runden; 22 Fahrer gestartet, 21 gewertet)

1. Maro Engel (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) 12 Runden; 2. Edoardo Mortara (Audi R8 LMS) +5,212; 3. Stefan Mücke (Aston Martin Vantage GT3) +8,303; 4. Renger van der Zande (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +8,331; 5. René Rast (Audi R8 LMS) +9,112; 6. Richard Lyons (Aston Martin Vantage GT3) +10,312; 7. Earl Bamber (Porsche 911 GT3 R) +11,225; 8. Darryl O'Young (Aston Martin Vantage GT3) +12,375; 9. Álvaro Parente (McLaren 650S GT3) +13,004; 10. Kévin Estre (McLaren 650S GT3) +13,634
Schnellste Runde: Mücke, Runde 10, 2:18,930 (= 158,6 km/h)

Internet: www.fiaagtworldcup.com

TCR Int. Series Macau

Comini erster TCR-Meister

Von ARNO WESTER

In dem von schweren Unfällen überschatteten Saisonfinale der TCR International Series hat sich der Schweizer Stefano Comini im Spielerparadies Macau mit Glück, aber verdienstermaßen den Titel gesichert.

Die Ausgangslage versprach Spannung pur. Zum einen, weil noch drei Fahrer Titelchancen hatten, und zum anderen das Saisonfinale bei der TCR-Premiere ausgerechnet auf dem berühmt berüchtigten Stadtkurs über die Bühne ging. Dabei sorgte auch Gaststarter Robert Huff für Schlagzeilen.

Huff mit achtem Macau-Erfolg

Der Brite, der in der WTCC zwischen 2008 und 2014 sieben Macau-Siege geholt hatte, nutzte all seine Erfahrung auf der anspruchsvollen Strecke und sicherte sich überlegen die Pole-Position. Huff, der erstmals ein TCR-Rennen bestritt und zuvor den Honda Civic nur einen Tag getestet hatte, war im Qualifying 1,631 Sekunden (!) schneller als sein West-Coast-Teamkollege Kevin Gleason. Direkt dahinter starteten die drei Titelfavoriten Stefano Comini, Jordi Gené und Pepe Oriola (alle Seat León), die innerhalb von nur 0,121 Sekunden lagen.



Grenzenloser Jubel: Stefano Comini freut sich auf dem Siegerpodest über Macau-Erfolg und TCR-Titel

Nach dem Start, den Gleason total verpennte, flogen Huff, Comini und Gene zu dritt nebeneinander auf den ultraschnellen Mandarin-Knack zu. Huff behielt beim Luftanhalten die Oberhand und demonstrierte eindrucksvoll, was er in Macau gelernt hat. Auch Oriola, Quali-König Gianni Morbidelli (West-Coast-Honda/vier Poles) und Gleason passierten «Mandarin» ohne Probleme. Das gelang Francisco Mora allerdings nicht, als er den Target-Seat erst links und dann außerhalb jeglicher Kontrolle rechts in die Wand warf. Kenneth Lau aus

Hongkong hatte von all dem wohl nichts mitbekommen. Als er die Streckenblockade bemerkte, war es schon zu spät. Erst räumte er Landsmann Frank Yu (Bamboo-Seat) aus dem Weg, dann crashte er noch vehement in den havarierten Seat von Mora - Neutralisation. Nach dem Restart schüttelte Huff auch dank der schnellsten Rennrunde (2:34,136 Minuten) seine Verfolger souverän ab. Dahinter begeisterte der Dreikampf Gené, Comini und Oriola die Fans aber umso mehr. Comini beklagte anschließend das unfaire Verhalten von Gené, der

seinem in der Tabelle besser platzierten Bamboo-Teamkollegen Oriola offenbar helfen wollte. Das Duo hoffte auf einen Fehler des Schweizer, der aber cool blieb und sich darauf konzentrierte, Oriola seinerseits in Schach zu halten, was letztendlich auch gelang.

Comini: Sieg bei Premiere

Während Gené trotz P2 hinter Huff aus dem Titelrennen war, musste Oriola Lauf 2 gewinnen und darauf hoffen, dass Comini nicht Zweiter wird. Der Spanier, der wegen der eigentlich umgekehrten Startaufstellung vor

dem Schweizer gestanden wäre, konnte sich über diesen Vorteil aber nicht freuen. Das lag am Macau Grand Prix Committee, das die Regularien für das Tourenwagenrennen schon vor Vertragsunterzeichnung mit TCR-Chef Marcello Lotti festgelegt hatte. Und die Regeln waren genauso wie im FIA GT World- bzw. F3 Intercontinental Cup: Zuerst ein Quali-Rennen, dessen Resultat die Startaufstellung für das Hauptrennen ist.

Das sollte im Chaos enden, denn nur sieben(!) der ursprünglich 30 Starter sahen nach einem Massenunfall die Zielflagge. Der Grund war eine Kollision von Pole-Mann Huff mit Gené in Turn 1. Die FIA-Stewards sahen erstaunlicherweise nur in Gené den Schuldigen und büßten ihn mit 1.000 US-Dollar. Im Verhältnis zu dem Milliardenschaden, den die beiden Verursacher anrichteten, ein schlechter Witz!

Beim fliegenden Restart setzte sich Comini gegen Oriola durch und verteidigte anschließend mit allen Mitteln fair seine Führung. Der Spanier musste schließlich nach zahlreichen und grenzwertigen Attacken mit beschädigtem Kühler aufgeben und zusehen, wie sich Comini dank einer beeindruckenden Vorstellung zum ersten TCR-Champion krönte. ♦

DTM

Alle Audi-Fahrer bleiben

Am Samstag wird Audi beim «Sport Finale» im Audi Training Center der Ingolstädter am Münchner Flughafen seine DTM-Fahrer für 2016 präsentieren. Nach MSA-Informationen wird es keine Überraschungen geben.

Will heißen: Die acht Fahrer, die 2015 in den RS5 saßen, werden auch im kommenden Jahr für die Marke mit den vier Ringen auf Punktejagd gehen.

Das hatte Audis DTM-Leiter Dieter Gass schon nach den beiden Rennen auf dem Moscow Raceway angekündigt: «Es ist noch etwas früh, aber wenn man sich die Performance unserer Fahrer ansieht, dann muss niemand ersetzt werden.»

Diese Aussage ist erstaunlich, wenn man sich gerade die Leistungen von Adrien Tambay in der abgelaufenen Saison anschaut. Der Franzose, der nur zweimal in die Punkte fuhr (auf

P9 + P10) rangiert am Ende der Tabelle, 23 Punkte hinter Markkollekte Nico Müller, der wie alle anderen Audi-Fahrer mindestens einmal in die Top 5 gefahren ist. Die weiteren sechs Audi-Piloten haben sogar mindestens ein Rennen gewonnen.

Ullrich: Weitere zwei Jahre

Auch der langjährige Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich ist weiterhin an Bord. Der 65 Jahre alte Österreicher hat nach MSA-Infos aus Konzernkreisen einen neuen Zweijahresvertrag unterschrieben - wohlgerne nach der Funk-spruch-Affäre in Spielberg!

BMW und Mercedes planen, am 4. und 12. Dezember ihre DTM-Fahrerkader 2016 offiziell bekannt zu geben. Zuvor findet am 30. November ein DTM-Rookie-Test statt. Über die dort anstehenden Überraschungen berichten wir in der nächsten Ausgabe. ♦ AW

VLN

Termine für 2016 bekannt gegeben

Vergangene Woche präsentierte die Veranstaltergemeinschaft Langstreckenmeisterschaft Nürburgring (VLN) ihren vorläufigen Terminkalender für die VLN-Saison 2016. Späterer Start, früheres Ende.

Im Vergleich zu diesem Jahr, als man am letzten März-Wochenende bereits den ersten Lauf abhielt, startet die VLN-Saison 2016 eine Woche später. Gleichzeitig rückt das Saisonfinale um eine Woche vor, sodass sich eine insgesamt zwei Wochen kürzere Saison ergibt. Damit verringert sich das Risiko, in der launischen Eifel zu Beginn oder Ende der Saison auf Wetterkapriolen zu treffen.

Außerdem verteilen sich die Rennen gleichmäßiger aufs

Jahr. Im April, September und Oktober gibt es jeweils zwei Rennen, dazwischen jeden Monat eines. Das 24h-Qualifikationsrennen (17.4.) fügt sich zwischen dem 1. und 2. Lauf ein, das 24h-Rennen an sich (28./29.5.) zwischen dem 3. und 4. Lauf. Saisonhighlight ist das 6h-Rennen (7. Lauf). Unten stehend der Kalender und die jeweils veranstaltenden Vereine. ♦ MBR

Die VLN-Termine 2016

2.4.	ADAC Westfalen e.V.
30.4.	Renngemeinschaft Düren
14.5.	AC Altkreis Schwelm
25.6.	MSC Adenau
16.7.	Dortmunder MC
20.8.	Rheydter Club f. M'sport
3.9.	MSC Ruhr-Blitz Bochum
24.9.	MSC Sinzig
8.10.	AC Monheim
22.10.	MSC Münster



Trotz magerer Ergebnisse wohl weiter mit dabei: Adrien Tambay

NACHRICHTEN

Homestead: Regen beim Saisonfinale

NASCAR Aufgrund eines Unwetters endete das so wieso spät angesetzte Cup-Finale in Homestead erst nach Redaktionsschluss. Um den Titel kämpften Jeff Gordon, Kevin Harvick, Kyle Busch und Martin Truex Jr. Eine ausführliche Nachbereitung der Rennen in Phoenix und Homestead lesen Sie in der nächsten MSA-Ausgabe.

Phillip Island: Titelduell spitzt sich zu

V8 Supercars Bei der vorletzten Saisonstation auf Phillip Island konnte Craig Lowndes (Holden) noch einmal den Abstand zu Tabellenführer Mark Winterbottom (Ford) verkürzen. «Lowndesy» gewann den ersten und dritten Lauf. Im zweiten Durchgang belegte er hinter Triple-Eight-Teamkollege Jamie Whincup P2. Vor dem Finale in Sydney (5./6. Dezember) führt Winterbottom mit 181 Punkten vor Lowndes. 300 stehen am Homebush noch zur Vergebe an.

Mies wird Meister in Down Under

Australische GT Beim Finale in Neuseeland sicherte sich Christopher Mies im Audi des Teams Jamec PEM Racing den Titel. Dazu reichte dem diesjährigen Gesamtsieger der 24h am Nürburgring ein vierter Platz im ersten von drei Durchgängen. Insgesamt holte der Mann aus NRW seinen dritten Titel nach der GT3-EM 2009 und der BES 2012. In den neun Saisonläufen holte Mies drei Siege.

«Nidi» zurück auf der Siegerstraße

Lamborghini Trofeo Beim Weltfinale in Sebring platze endlich der Knoten für Patric Niederhauser. Der Schweizer, der dieses Jahr in den Markenpokal einstieg, wurde beim Europa-Finale an gleicher Stelle zunächst durch einiges Pech an Top-Ergebnissen gehindert. Dann aber holte er sich für beide Weltfinalrennen die Pole. Nach erneutem (technischem) Pech in Lauf 1 holte er im zweiten Durchgang den Sieg. Der Finne Patrick Kujala, der auch klarer Europäischer Champ wurde, holte sich mit P1 und P2 den Gesamtsieg beim Weltfinale. ♦ MBR

Tourenwagen-WM

Das Flutlicht-Finale



Szenerie für das große WTCC-Finale in Qatar kommenden Freitag: Der nächtliche Kurs von Doha-Losail unter Flutlicht

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Das bevorstehende Finale der Tourenwagen-WM (WTCC) hält gleich zwei Premieren parat: Erstmals fährt die WTCC unter Flutlicht - und auch die Freitagsrennen sind neu.

Sportlich ist die WM längst gelaufen. Seit Shanghai ist Citroën Marken-Weltmeister, in Buriram machte José María López seine Titelverteidigung in der Fahrer-WM klar. Und der Frage, wer hinter dem Argentinier letztlich die zweite Geige spielt, kommt seit den jüngsten Entscheidungen der Doppelwinkler (siehe S. 3) nur eine sehr untergeordnete Rolle zu. Selbst

wenn Loeb den zweiten WM-Platz vor Muller halten würde, so käme er nicht zurück ins Angebot fürs nächste Jahr.

Zweiter Privat-Titel für Norbi?

Dass Loeb als Tabellenzweiter anreist, hat er indirekt Honda zu verdanken. Die hatten eine Berufung gegen Tiago Monteiros Disqualifikation im zweiten Lauf von Buriram, den der Portugiese auf der Strecke gewonnen hatte, angekündigt, diese aber mangels belastbarer Beweise vergangene Woche wieder zurückgezogen. Somit behält Loeb den geerbten Thailand-Sieg und P2 der Tabelle.

Spannungsmomente gibt es sehr wohl aber noch in den Wertungen der Privatfahrer

und -teams. In der Yokohama Trophy für die Piloten geht Tabellenführer Norbert Michelisz mit 152 Punkten ins Finale. Sieben weniger hat Citroën-Privatier Mehdi Bennani auf seinem Konto. Tom Chilton dagegen ist auch rein rechnerisch bereits aus dem Rennen, da es nicht wie in früheren Jahren doppelte Punkte beim Finale gibt.

Bennani muss selbst im Falle von Pole und zwei schnellsten Runden auf Schützenhilfe hoffen. Gewinnt der Marokkaner mit diesen Zusatzpunkten beide Rennen und Michelisz wird jeweils Zweiter, sind beide punktgleich - der Ungar aus dem Zengo-Team aber bei gleicher Anzahl Siegen mit sieben zu fünf zweiten Plätzen zum zweiten

Mal nach 2012 Champion in der Privatfahrer-Wertung.

Bei den Privatteams führt Roberto Ravaglias Roal-Team (Chilton/Coronel) mit zwölf Punkten vor Campos Racing. Für die spanische Truppe fährt in Doha-Losail neben Hugo Valehte und John Filippi auch Lokalmatador Nasser Al-Attayah.

Besonders angenehm lassen sich die Finalrennen diesmal aus unseren Breitengraden verfolgen. Während in den letzten Jahren immer sehr frühes Aufstehen am Sonntagmorgen für Macau angesagt war, findet nun alles am Freitagabend statt.

Eurosport 1 überträgt zur besten TV-Zeit am Freitagabend ab 19.15 Uhr die letzten beiden Rennen der Saison live. ♦



Willi zweiten Privatiers-Fahrer-Titel: Michelisz im Zengo-Honda



Wollen Privatiers-Team-Titel für Roal: Chilton (l.)/Coronel

**MOTOR
SPORT**
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

Die 155-teilige Box aus dem Hause Brüder Mannesmann Werkzeuge bietet Ihnen alle wichtigen Werkzeuge, besonders übersichtlich sortiert in einem aus stabilem Stahlblech gefertigten Koffer. Unter dem Klappdeckel sind alle gängigen Schraubwerkzeuge und Feinmechaniker-Zangen.

Inhalt: Schraubendreher und Zangen, kompletter Steckschlüsselsatz, Hammer, Bandmaß, Universalband, Rollgabelschlüssel, Kleineisensortiment, Stab-Akkuschrauber mit einem reichhaltigen Bitsortiment u.v.m.

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.



GRATIS

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registrengersicht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Eisel, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beiderung, Betreuung und Verkauf erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Wils Oberstraße 1, 20355 Hamburg, als weltweiter Unternehmer, AD Hamburg, HRB 95792.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1395485

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl. MwSt. und Versand. Mein Geschenk, die **MANNESMANN-Werkzeugbox**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

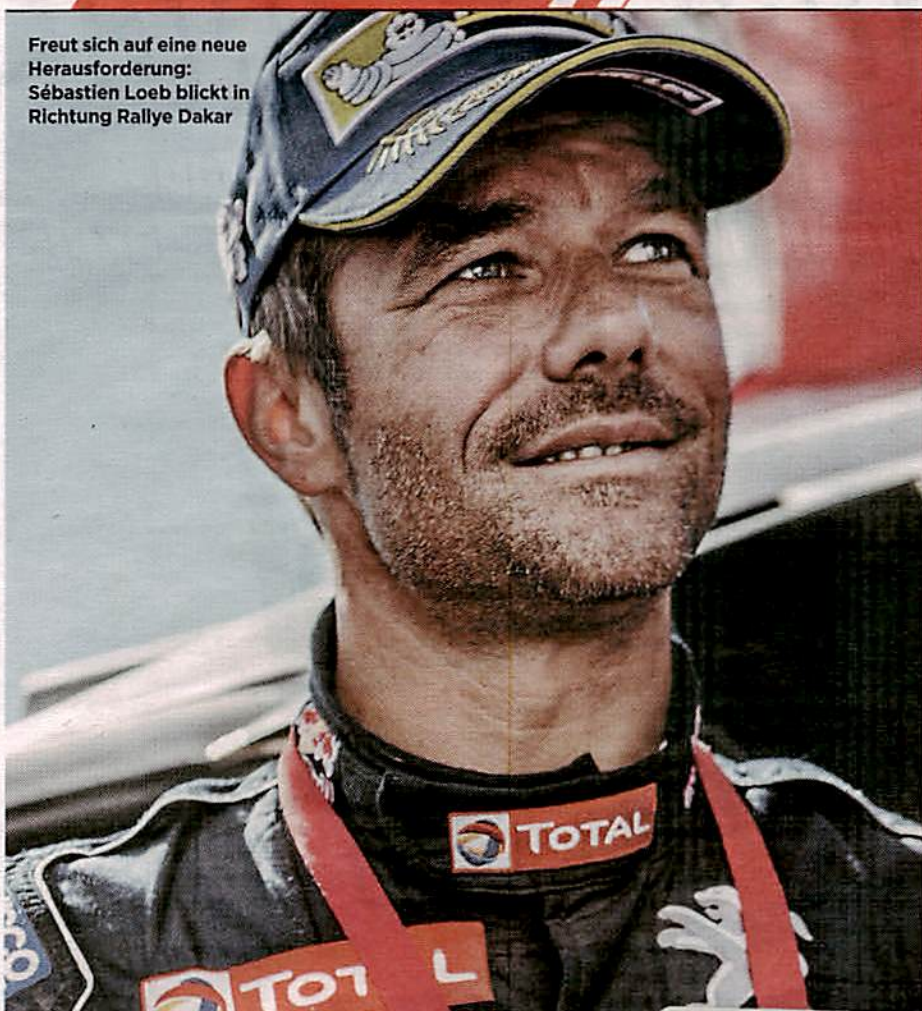
SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE7ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

Freut sich auf eine neue Herausforderung: Sébastien Loeb blickt in Richtung Rallye Dakar



Sébastien Loeb

«Will die Dakar auch mal gewinnen»

Zur Person Sébastien Loeb

Geburtsdag 26. Februar 1974
Geburtsort Haguenau (F)
Herkunftsland Frankreich
Copilot Daniel Elena (MC/43)

KARRIERE

1995 erste Rallye (Peugeot)
1997 Sieger Peugeot 106 Cup
2000 Debüt in Rallye-WM (Citroën)
2001 Rallye-Meister Frankreich, Rallye-Junior-Weltmeister (Citroën)
2003/2005/2008 Sieger Race of Champions
2004-2012 neunmal in Serie Rallye-Weltmeister (Citroën)
2006 Zweiter 24h Le Mans (Pescarolo)
2012 Sieger X-Games Rallycross (Citroën)
2013 Pikes Peak, Sieg in Rekordzeit (Peugeot)
2014/15 Tourenwagen-WM (Citroën)

Von REINER KUHN

Der erfolgreichste Automobilsportler wechselt erneut das Terrain. Rallye-Rekordweltmeister Sébastien Loeb hat mit der Rallye Dakar eine neue Herausforderung gefunden. Im Januar schickt Peugeot Sport den 41-jährigen Franzosen und seinen langjährigen Copiloten Daniel Elena in die Wüste.

Zu Beginn des Jahr bist du nochmals bei der Rallye Monte Carlo gestartet, dann in der Tourenwagen-WM und Anfang Oktober in Marokko erstmals bei einer Marathonrallye. Bist du süchtig nach neuen Herausforderungen? **SÉBASTIEN LOEB:** Ich mag es, neue Dinge auszuprobieren. Ich liebe das Fahren, den Wettbewerb. Als ich in der Rallye-WM

ändert sich eben auch die Strecke. In der Rallye Raid ist das alles anders. Hier musst du nicht nur 10 oder 50, sondern zudem 200 Meter vorausschauen. Du hast viel weniger Informationen. Es ist eine ganz andere Art des Rallyefahrens als ich es gewohnt bin.

Stimmt es, dass du schon als Kind davon geträumt hast, die Rallye Dakar zu fahren? Nein, das nicht. Aber in meinem Jungszimmer hing ein Bild von dem gelbem Dakar-Peugeot, mit dem Ari Vatanen 1987 gewonnen hat.

Nun verlässt du die Tourenwagen-WM. Dein Ziel war doch der Titel. Ein unerledigter Job?

Auf alle Fälle. Aber es war nicht meine Entscheidung. Und um ehrlich zu sein, ich war schon überrascht, als ich erfahren habe, dass ich 2016 nicht mehr für Citroën fahren werde. Wir haben die Herausforderung Tourenwagen-WM gemeinsam in Angriff genommen, mit dem Ziel, innerhalb von

drei Jahren den Titel einzufahren. Ich bin enttäuscht, dass dieses Abenteuer nun schon nach zwei Jahren zu Ende ist. Denn ich wollte diesen Titel unbedingt. Ich habe, denke ich, auch gezeigt, dass ich dazu in der Lage bin.

Dein Teamkollege José María López hat den Titel erneut vorzeitig klagern gemacht. Hast du ihn unterschätzt?

Nein, ich unterschätze keinen, schon gar nicht ihn. Er ist verdammt schnell. Wenn ich unsere Daten vergleiche, muss ich mitunter schon staunen, welche extreme Risiken er geht. Zum Beispiel beim Rennen auf der Nordschleife. Ich hatte vielleicht zwei, drei Chancen, um anzugreifen. Aber entweder ich war etwas zu weit weg oder es war zu gefährlich. In der WTCC kommt es vor allem auf eine gute Startposition, also das Qualifying, an. Da habe ich mich in dieser Saison gesteigert. Aber das ist jetzt egal.

Klingt nicht nur nach Wehmut. Was soll ich sagen? Eine schöne Geschichte geht zu Ende. Aber ich empfinde kein Bedauern. Im Gegenteil, mir werden viele

«Ich war überrascht, dass ich nicht mehr für Citroën fahre.»

SÉBASTIEN LOEB



erfolgreich war, wollte ich auf die Rundstrecke. Ich hatte einen Porsche, startete im GT, fuhr in Le Mans, testete im F1 und bekam die Chance in der Tourenwagen-WM. Der Reiz liegt darin, sich in eine neue Materie reinzufuchsen und sich so weit zu verbessern, dass man am Ende möglichst vorne ist. Jetzt gehe ich nochmals ganz auf die andere Seite.

Wie meinst du das?

Wenn man die unterschiedlichen Disziplinen miteinander vergleicht, ist die Rallye-WM etwa die Mitte, Racing auf der einen und die Rallye Raid auf der anderen Seite. Auf der Rundstrecke geht um die absolute Präzision, um Sekundbruchteile, die Strecke verändert sich nicht, nur das Auto und die Reifen. In der Rallye-WM geht es zwar auch um Zehntelsekunden, aber hier ver-



Wie man ihn kennt: Loeb bei der «Monte» 2015



Geschichte ohne Happy End: Loeb im Tourenwagen



Alte Weggefährten: Loeb mit Copilot Elena



Auf zu neuen Zielen: Loeb reizt es, mit einem Rennauto durch die Wüste zu fahren

tolle Erinnerungen im Gedächtnis bleiben. Seit Beginn der 2000er-Jahre war Citroën die Marke meines Herzens. Ich habe unglaubliche Momente erlebt. Nun ist ein Kapitel zu Ende und ein neues beginnt. Im Grunde schließt sich sogar der Kreis, denn meine Rallye-Karriere hat mit Peugeot angefangen.

Was reizt dich an der «Dakar»?
Es eine andere Disziplin. Auf der Rundstrecke bist du alleine im Auto, hier teile ich mir das Cockpit wieder mit einem Beifahrer. Das war mein früheres Leben. Gerade bei der Dakar wird es viele Momente geben, die man zusammen erleben kann. Und es reizt mich, mit einem Rennauto in der Wüste zu fahren. Vielleicht deshalb, weil ich keine Ahnung oder Bezug dazu habe. Beim Testen kam ich gut damit zurecht.

Was ist das Schwierigste für dich im Marathonsport?
Dass ich kein klares Bild von der Strecke habe. Auf der Rundstrecke kennst du jeden Zentimeter. Und bei einem Rallye-WM-Lauf gebe ich die Informationen für den Aufschrieb vor. Ich kenne die Distanzen, Radien, beschreibe jede Kurve. Nun fehlen diese Angaben. Hinzu kommt, dass auch Daniel (Co Elena) noch keine Erfahrung hat.

Warum fährst du nicht mit einem erfahrenen Dakar-Copiloten?
Das Gute an Daniel ist, dass wir uns lange kennen. Ich kann ihm genau sagen, welche Informationen ich brauche. Wir sind als Duo aufgewachsen und können uns zusammen weiterentwickeln. Solange wir auf der richtigen Route sind, funktioniert es schon recht gut. Aber bei der Rallye Marokko hatten wir auch einige echt stressige Momente.

Zum Beispiel?
Wenn man irgendwo abbiegt und nach ein paar Hundert Metern wieder umdrehen muss und dann gleich wieder und

dann noch mal ... (lacht) Dann herrscht richtig Panik im Auto. Wir sind es nicht gewohnt, am Limit zu fahren und dann Sekunden oder gar Minuten damit zu verschenken, die Piste oder Wegpunkte zu suchen. Ungewohnt ist auch, im offenen Gelände die optimale Linie zu finden. Du fährst links und denkst, rechts ist es besser. Und wenn du die Seiten gewechselt hast, ist die andere wieder die bessere. Das ist wie auf einer Autobahn: Da denkt man auch, auf der anderen Spur kommt man schneller voran. Aber schnell fahren ist das kleinste Problem. Entscheidend ist, das richtige Gefühl dafür zu kriegen, wann man etwas Tempo rausnimmt, um den richtigen Weg zu finden.

Wie sehr unterscheidet sich der Peugeot 2008 DKR von einem WRC?

«Schnell fahren ist bei der Dakar das kleinste Problem.»

SÉBASTIEN LOEB

Gewaltig. Ein WRC hat Allradantrieb, ist leichter, agiler und viel präziser. Der Peugeot hat Heckantrieb und ist träger, weicher, hat viel mehr Federweg. Beide Autos sind für völlig andere Einsatzzwecke entwickelt. In der Rallye-WM geht es um Kurvenspeed, bei der Dakar eher um schnelles Geradeausfahren im groben Gelände.

Wie gefällt dir dein neuer Werkswagen?
(lacht) Mit dem Tourenwagen ist er schon mal gar nicht zu vergleichen. Aber auch der Unterschied zwischen dem alten und neuen Peugeot ist enorm. Der

Neue ist im Gegensatz zu jenem, den ich in Marokko gefahren bin, ein Riesenschritt nach vorne. Er ist stabiler, stärker, leichter, liegt besser.

Was ist anstrengender, Rallye-WM oder Rallye Raid?
Die Schläge und die Kräfte sind im WRC sicher gewaltiger und damit körperlich anstrengender. Aber mental ist eine Marathon-Etappe eine heftige Nummer. Du musst fünf Stunden voll konzentriert am Werke sein.

Die «Dakar» passiert auch Villa Carlos Paz, Austragungsort der Rallye Argentinien, die du achtmal gewonnen und wo du deinen letzten WM-Sieg gefeiert hast. Ein besonderer Ort für dich?
Ja! In meiner Karriere habe ich zweimal aus dem Auto raus gefilmt. Das war in Elsass, bei meiner Heimrallye, und eben in Argentinien. Die Menschen sind so unfassbar euphorisch, das steckt an und motiviert.

Was ist deine Strategie, dein Ziel bei der Rallye Dakar?
Zuerst gilt es, den richtigen Rhythmus zu finden. Wenn alles gut läuft, will ich natürlich auf dem Niveau der Besten mitfahren. Über ein Resultat mache ich mir noch keine Gedanken. Aber ich will die Dakar in naher Zukunft auch gewinnen.

Kommen deine Frau Severine und Tochter Valentine mit?
Sollte ich es ins Ziel schaffen, womöglich noch auf einer ordentlichen Position, wird Severine wohl überfliegen und die Oma drei, vier Tage auf unsere Tochter aufpassen.

Wie sieht dein weiteres Programm nach der Dakar aus?
Noch ist das Programm von Peugeot nicht genau festgelegt. Als Werksfahrer werde ich neben der Dakar sicher zwei oder drei große Marathonläufe wie Marokko oder die Silkway Rallye durch Russland und China bestreiten. ♦



WRC2

Konkurrenz legt nach

Die Erfolge des Skoda Fabia R5 zwingen die Wettbewerber zum Handeln. Ab Januar bietet M-Sport für die bislang 130 Besitzer eines Ford Fiesta R5 einen verbesserten Motor an. Zweieinhalb Jahre nach der Vorstellung des Autos nutzte M-Sport jetzt fünf von acht erlaubten Entwicklungsjahren, um die Leistung des Motors zu erhöhen. Nach sechs Monaten Entwicklungszeit kommen ein neuer Zylinderkopf, neue Kolben, eine neue Nockenwelle sowie ein überarbeiteter Krümmer und ein verändertes Schwungrad. Die noch verbliebenen drei Joker wird M-Sport in Verbesserungen des Chassis, der Aerodynamik und Aufhängung einfließen lassen. Vorstellung ist im März.

Auch bei PSA wird intensiv an einer Evolution der Schwestermodelle Citroën DS 3 R5 und Peugeot 208 T16 gearbeitet. «Auch wir werden im Frühjahr Weiterentwicklungen in verschiedenen Bereichen präsentieren», sagt der für das R5-Projekt verantwortliche Peugeot-Sportchef Bruno Famin. «Diese werden die Leistungsfähigkeit, aber auch die Standfestigkeit maßgeblich erhöhen.» ♦ RK



Der M-Sport Ford Fiesta R5

Rallye Dakar

Die Tour beginnt

Sechs Wochen vor dem Start der Rallye Dakar (3.–16. Januar 2016) hat für die europäischen Teams die Reise nach Südamerika begonnen. 21 Tage dauert der Trip vom Hafen in Le Havre (F) über den Atlantik. Verladen wurden 631 Fahrzeuge, darunter 272 Service-, 54 Presse- und 40 Organisationsautos.

In Buenos Aires werden insgesamt 354 Wettbewerber, davon 143 Motorräder, 46 Quads, 55 Racetrucks und 110

Autos an den Start gehen. Neben Mini mit dem Titelverteidiger Nasser Al-Attiyah und

Toyota mit dem Zweiten Giniel de Villiers zählt diesmal auch Peugeot Sport mit dem «Dreamteam» Stéphane Peterhansel, Carlos Sainz, Cyril Despres und Sébastien Loeb zu den Favoriten. Le Mans-Sieger Romain Dumas konnte als erster Privatfahrer von Peugeot jenen Dakar-Buggy (2008 DKR 15+) loseisen, mit dem Despres bei der Grand-China-Rallye im September Zweiter wurde. ♦ RK



R. Dumas

DRM/Rallye Masters

Zehn statt zwölf Läufe

In der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) und dem parallel dazu ausgetragenen ADAC Rallye Masters stehen nächstes Jahr zehn statt wie bisher zwölf Läufe auf dem Terminkalender. Neu hinzugekommen ist die Sachsen-Rallye. Aus dem Programm gestrichen wurden die Rallye Erzgebirge, Ostsee und Littermont.

Wie gehabt wird die Saison in zwei Hälften aufgeteilt, für die Wertung werden jeweils die vier besten Ergebnisse jeder Saisonhälfte herangezogen.

Neue Trophy im Programm

Bei ausgewählten Veranstaltungen der Deutschen Rallye Meisterschaft 2016 stehen zudem bei je sechs Läufen auch der ADAC Opel Rallye Cup und die Citroën Racing Trophy am Start. Erstmals mit dabei ist

zudem die neue HJS R3 Trophy, die mindestens fünfmal antritt.

Weitere Veränderungen in der kommenden Deutschen Rallye Meisterschaft: Ab 2016 sind auch ausländische Teilnehmer punkteberechtigt. Neben dem Meistertitel gibt es nun auch eine gesonderte 2WD-Wertung für die besten Piloten auf einem Zweirad-angetriebenen Fahrzeug. ♦ RK

Die DRM-Termine 2016

4./5.3.	Saarland-Pfalz
15./16.4.	Hessen/Vogelsberg
6./7.5.	Sulinger Land
20./21.5.	Sachsen
24./25.6.	Stemweder Berg
15./16.7.	Thüringen
5.-7.8.	Wartburg
9./10.9.	Niedersachsen
30.9./1.10.	Baden-Württemberg
21./22.10.	3-Städte-Rallye

Saisonbilanz

Ogiers lupenreiner Hattrick

RALLYE-WM (WRC) / Saisonbilanz 2015



Fahrer	Fahrzeug	Rallye	Punkte	Platzierungen	Monte Carlo (Asphalt/Schnee)	Schweden (Schotter/Schnee)	Mexiko (Schotter)	Argentinien (Schotter)	Portugal (Schotter)	Italien (Schotter)	Polen (Schotter)	Finnland (Schotter)	Deutschland (Asphalt)	Australien (Schotter)	Frankreich (Asphalt)	Spanien (Schotter/Asphalt)	Großbritannien (Schotter)
1. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	13 12 12	263 27 20,23	1 1 1	17 2 1	1 2 1	1 2 1	1 1 15	NG 1	1 6 5	1 2 1	2 2 1	2 2 1	2 2 1	2 2 1	15	NG 1
2. Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R WRC	13 11 10	183 18 14,08	2 NG 15	NG 1 6	5 1 2	2 2 1	2 2 1	2 2 1	2 2 1	2 2 1	2 2 1	2 2 1	2 2 1	2 2 1	2 2 1	2 2 1
3. Mikkelsen/Floene (N)	Volkswagen Polo R WRC	13 11 11	171 11 13,15	3 3 3	NG 3 36	2 NG 3	4 3 4	3 3 1	3 3 1	3 3 1	3 3 1	3 3 1	3 3 1	3 3 1	3 3 1	3 3 1	3 3 1
4. Östberg/Andersson (N/S)	DS 3 WRC	12 12 12	116 2 9,67	4 10 2	2 7 5	9 3 7	- 6 4	7 7	7 7	7 7	7 7	7 7	7 7	7 7	7 7	7 7	7 7
5. Meeke/Nagle (GB/IRL)	DS 3 WRC	13 13 11	112 7 8,62	10 7 16	1 4 24	7 17 12	3 4 5	3 4 5	3 4 5	3 4 5	3 4 5	3 4 5	3 4 5	3 4 5	3 4 5	3 4 5	3 4 5
6. Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	13 11 9	90 3 6,92	5 2 8	NG 38 3	6 4 5	7 22 8	NG 6	6 6	6 6	6 6	6 6	6 6	6 6	6 6	6 6	6 6
7. Evans/Barritt (GB)	Ford Fiesta RS WRC	13 12 9	89 6,85	7 6 4	3 64 4	NG 12 6	9 2 34	6 6	6 6	6 6	6 6	6 6	6 6	6 6	6 6	6 6	6 6
8. Sordo/Marti (E)	Hyundai i20 WRC	12 12 10	89 3 7,42	6 - 5	5 6 20	10 11 4	8 7 3	4 4	4 4	4 4	4 4	4 4	4 4	4 4	4 4	4 4	4 4
9. Paddon/Kennard (NZ)	Hyundai i20 WRC	12 11 9	84 7,00	- 5 17	15 8 2	4 NG 9	5 5 6	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5
10. Tănăk/Molder (EST)	Ford Fiesta RS WRC	13 12 8	63 2 4,85	18 4 22	11 5 14	3 5 8	6 10 41	NG 7	NG 7	NG 7	NG 7	NG 7	NG 7	NG 7	NG 7	NG 7	NG 7
11. Prokop/Tomanek (CZ)	Ford Fiesta RS WRC	12 9 7	39 3,25	9 8 6	4 10 NG	11 7 NG	- 12 7	NG 7	NG 7	NG 7	NG 7	NG 7	NG 7	NG 7	NG 7	NG 7	NG 7
12. Kubica/Szczepaniak (PL)	Ford Fiesta RS WRC	11 9 4	11 3 1,00	NG 19 18	- 9 30	8 NG 35	- 21 11	9 9	9 9	9 9	9 9	9 9	9 9	9 9	9 9	9 9	9 9
13. Al Qassimi/Patterson (UAE/IRL)	DS 3 WRC	5 5 2	9 1,80	- - -	6 24 10	- 16 -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -
14. Hänninen/Tuominen (FIN)	Ford Fiesta RS WRC	1 1 1	8 8,00	- - -	- - -	6 - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -
15. Protasov/Cherepin (UA)	Ford Fiesta RRC/R5	11 11 2	8 0,73	16 9 13	13 - 7	- 13 15	11 20 14	36 36	36 36	36 36	36 36	36 36	36 36	36 36	36 36	36 36	36 36
16. Al-Attiah/Baumel (QAT/F)	Ford RRC/Skoda R5	7 6 2	7 1,00	- - 7	- 11 12	NG - 17	10 - 12	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
17. Al-Kuwari/Clarke (QAT/GB)	Ford Fiesta RRC	7 7 1	6 0,86	- - 11	7 16 11	- - -	12 - 23	16 16	16 16	16 16	16 16	16 16	16 16	16 16	16 16	16 16	16 16
18. Loeb/Elena (F/MC)	DS 3 WRC	1 1 1	6 2 6,00	8 - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -
19. Lefebvre/Prévot (F)	DS 3 WRC/RRC/R5	13 8 2	5 0,38	12 NG NG	NG 15 26	NG NG 10	13 11 50	8 8	8 8	8 8	8 8	8 8	8 8	8 8	8 8	8 8	8 8
20. Lappi/Ferm (FIN)	Skoda Fabia R5	7 6 1	4 0,57	- - -	- 12 17	12 8 41	- 14 NG	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
21. Dominguez/Galindo (PY/RA)	Ford Fiesta R5	1 1 1	4 4,00	- - -	8 - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -
22. Andreucci/Andreussi (I)	Peugeot 208 T16 (R5)	1 1 1	4 4,00	- - -	- 8 -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -
23. Bouffier/Panserri (F)	Ford Fiesta RS WRC	3 1 1	4 1,33	NG - -	- - -	NG - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -
24. Tidemand/Axelsson (S)	Skoda Fabia R5	6 5 2	4 0,67	- 17 -	- 13 -	- 13 9	- - 9	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
25. Kopecky/Dresler (CZ)	Skoda Fabia R5	3 3 2	3 1,00	- - -	- 9 -	- 13 -	- 10 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
26. Fuchs/Mussano (PE/RA)	Ford Fiesta R5	7 5 1	2 0,29	- - 2	NG 17 15	20 NG -	- - -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
27. Saba/Cagnotti (PY/RA)	Skoda Fabia S2000	1 1 1	2 2,00	- - -	9 - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -
28. Sarrazin/Renucci (F)	Ford Fiesta RS WRC	1 1 1	2 2,00	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -
29. Bertelli/Dotta (I)	Ford Fiesta RS WRC	12 6 1	2 0,17	68 NG NG	18 NG NG	16 10 -	18 NG NG	10 10	10 10	10 10	10 10	10 10	10 10	10 10	10 10	10 10	

*inkl. Zusatzpunkte für Power Stage NG = nicht gewertet, aber gestartet

WP-Bestzeiten 2015

1. Ogier/Ingrassia (F)	95
2. Latvala/Anttila (FIN)	47
3. Mikkelsen/Floene (N)	17
4. Meeke/Nagle (GB/IRL)	13
5. Tănăk/Molder (EST)	11
6. Neuville/Gilsoul (B)	10
7. Kubica/Szczepaniak (PL)	9
8. Östberg/Andersson (N/S)	8
9. Sordo/Marti (E)	7
10. Paddon/Kennard (NZ)	7
11. Loeb/Elena (F/MC)	5
12. Evans/Barritt (GB)	2
13. Prokop/Tomanek (CZ)	2
14. Tidemand/Axelsson (S)	1
15. Protasov/Cherepin (UA)	1

Endstand WRC 2015

1. Al-Attiah (Ford/Skoda)	112
2. Protasov (Ford)	90
3. Al-Kuwari (Ford)	88
4. Lappi (Skoda)	88
5. Tidemand (Skoda)	86
6. Ketomaa (Ford)	67
7. Camilli (Ford)	67
8. Kopecky (Skoda)	58
9. Breen (Peugeot)	55
10. Suninen (Skoda)	51
11. Kremer (Skoda)	27

Endstand WRC 2015

1. Gilbert (DS)	115
2. Veiby (DS)	92
3. Tempestini (DS)	81
4. Crugnola (DS)	70
5. Andolfi (DS)	59
6. Folb (DS)	50
7. Haapamäki (DS)	48
8. Loubet (DS)	34
9. Suninen (DS)	25
10. De Tomasso (Peugeot)	24

Endstand Fahrer Junior WRC

1. Gilbert (DS)	131
2. Veiby (DS)	83
3. Folb (DS)	66
4. Tempestini (DS)	62
5. Haapamäki (DS)	48
6. Loubet (DS)	43
7. Perry (DS)	32
8. Al Mutawaa (DS)	28
Ferner:	
11. Riedemann (DS)	18

Siege WM-Läufe Fahrer (1979-2015)

1. Sébastien Loeb (F)	76
2. Sébastien Ogier (F)	32
3. Marcus Grönholm (FIN)	30
4. Carlos Sainz (ESP)	26
5. Colin McRae (GB)	25
6. Tommi Mäkinen (FIN)	24
7. Juha Kankkunen (FIN)	23
8. Didier Auriol (F)	20
9. Markku Alen (FIN)	19
10. Hannu Mikkola (FIN)	18
11. Massimo Biasion (I)	17
12. Bjorn Waldegard (S)	16
13. Mikko Hirvonen (FIN)	15
14. Jari-Matti Latvala (FIN)	15
15. Walter Röhrl (D)	14
16. Petter Solberg (N)	13
17. Stig Blomqvist (S)	11
18. Timo Salonen (FIN)	11
19. Richard Burns (GB)	10
20. Ari Vatanen (FIN)	10
21. Bernard Darniche (F)	7
22. Sandro Munari (I)	7
23. Gilles Panizzi (F)	7
24. Kenneth Eriksson (S)	6

WM-Titel Fahrer (1979-2015)

1. Loeb	9
2. Kankkunen	4
3. Mäkinen	4
4. Ogier	3
5. Biasion	2
6. Grönholm	2
7. Röhrl	2
8. Sainz	2

Siege WM-Läufe Marken (1973-2015)

1. Citroën/DS	94
2. Ford	82
3. Lancia	73
4. Peugeot	48
5. Subaru	47
6. Toyota	43
7. Mitsubishi	34
8. Volkswagen	34
9. Audi	24
10. Fiat	21
Ferner:	
12. Opel	6
13. Renault	6
14. Renault-Alpine	6
15. BMW	2

Mercedes-Benz
Porsche
Hyundai

WM-Titel Marken (1973-2015)

1. Lancia	10
2. Citroën	8
3. Peugeot	5
4. Fiat	3
5. Ford	3
6. Subaru	3
7. Toyota	3
8. Volkswagen	3
9. Audi	2
10. Mitsubishi	1
11. Renault-Alpine	1



Titel-Hattrick souverän eingefahren: Ogier (r.) und Co Ingrassia

Motorrad-WM

Die Zukunft ist auf dem Vormarsch

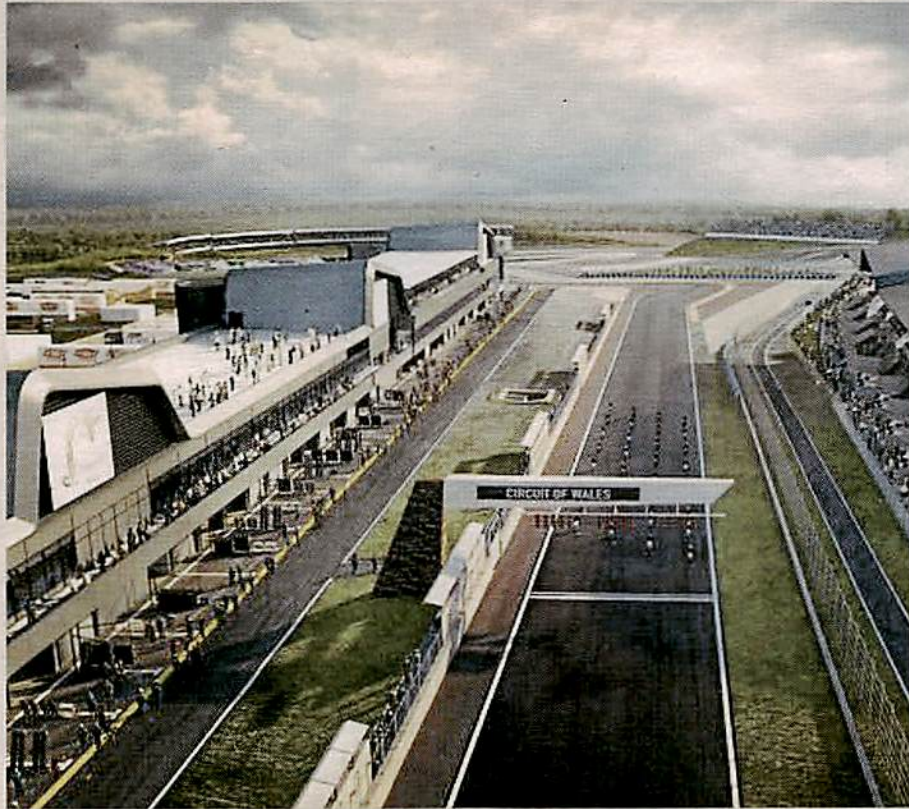
Von IMRE PAULOVITS

Die sorgsam ausgearbeitete Zukunftsplanung der Motorrad-WM zeigt weiter ihre Wirkung: Ein neues Rennstrecken-Projekt wurde genehmigt, und der Vertrag für einen neuen Standort ist unterzeichnet.

Es hat einiges an Mut gekostet, während der Weltwirtschaftskrise gegen den Strom zu schwimmen, aber im Fall von Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta zeigt sich immer mehr, wie der Spanier und seine Firma zunehmend als die Sieger dieser mutigen Planung hervorgehen. Nicht nur, dass die Felder aller WM-Klassen voller sind und das Interesse an der Motorrad-WM stärker ist als je zuvor – auch die Peripherie wird immer stärker.

Genauso mutig waren die Initiatoren, die vor drei Jahren das Projekt «Circuit of Wales» zur Förderung durch das britische Parlament einreichen und gleich einen Fünf-Jahres-Vertrag mit Ezpeleta abschlossen. Seit letztem Jahr sind sie die Veranstalter in Silverstone. Und wenn ihre neue Strecke fertig ist, wird der Grand Prix von Großbritannien dort stattfinden.

Trotz vieler kritischer Stimmen und gar Beschimpfungen, sie wären nur Phantasten, wurde das Projekt in der letzten Woche vom Landwirtschafts-Ministerium abgesegnet. Nach einer achttägigen öffentlichen Anhörung begründet Vize-Ministerin Rebecca Evans



Circuit of Wales: 315-Millionen-Pfund-Projekt genehmigt, Prominente unter den Betreibern

dies wie folgt: «Sowohl der Inspektor als auch andere Parteien befanden, dass die sozio-ökonomischen Vorteile von erheblichem öffentlichen Interesse sowohl in der unmittelbaren Umgebung als auch darüber hinaus sind.»

Damit ist die Finanzierung für das Projekt gesichert, und die

Planung für das 315-Millionen-Pfund-Projekt kann beginnen. Die Valleys Development Company, die das Projekt in der Nähe von Blaenau Gwent, 150 Kilometer südwestlich von Birmingham, stemmen will, arbeitet derzeit die Verträge für die Geldgeber und die Baupartner aus. Sobald dies ab-

geschlossen ist, will man mit der Bauplanung und den Bauarbeiten beginnen. Dabei soll nicht nur auf 830 Hektar eine Rennstrecke nach modernsten Vorgaben entstehen, sondern auch nach dem Vorbild des Motorland Aragón ein Technologie- und Ausbildungspark gleich daneben.

Als CEO des Circuit of Wales wurde Martin Whitaker ernannt. Er soll die Arbeiten und deren Abnahmen überwachen und später für den Betrieb auf dem Circuit zuständig sein. Whitaker hatte schon die Entstehung des Formel-1-Kurses in Bahrain überwacht und selbige dorthin gebracht. «Diese neue Aufgabe ist eine schöne Herausforderung für mich», versichert Whitaker. «Dieses einzigartige Projekt wird von großem Vorteil für die britische Motorsport-Industrie, für die Automobil-Industrie und für die Menschen in Blaenau Gwent sein. Ich bin fest davon überzeugt, dass die Zeit reif ist für diese Entwicklung, nicht nur als Unterhaltungs- und Freizeitzentrum, sondern auch als unschätzbare Ressource für die gesamte britische Industrie.»

Wann die Strecke fertig sein wird, hat noch keine der Parteien bekannt gegeben.

Indonesien kommt

Auf 2017 festgelegt hat man sich bei der Rückkehr von Indonesien und dem Sentul-Circuit in den WM-Kalender. Letzte Woche unterschrieb Carmelo Ezpeleta nach der Absichtserklärung nun den Vertrag mit den Indonesiern. Die Bauarbeiten sollen bald beginnen, der mittlerweile stark heruntergekommene Kurs in der Nähe der Hauptstadt Jakarta soll vom deutschen Ingenieurbüro von Hermann Thilke den neuesten Anforderungen der Motorrad-WM angepasst werden. Der genaue Termin wird mit dem Kalender 2017 verkündet. ♦

Superbike-WM

Schon 2016 WM-Lauf in der Lausitz

Gute Nachrichten für deutsche Superbike-WM-Fans: Nicht nur wird mit Markus Reiterberger wieder ein deutscher Fahrer werksunterstützt die gesamte WM bestreiten. Es wird auch wieder einen deutschen WM-Lauf geben.

Am Samstag hat Althea sein BMW-Team mit Markus Reiterberger und Jordi Torres nun auch offiziell bekannt gegeben. Zuvor am Donnerstag veröffentlichte die FIM den nächstjährigen Superbike-WM-Kalender, der nächstes Jahr nicht mehr 13, sondern 14 Veranstaltungsorte umfasst. Monza kehrt wieder in den WM-Kalender zurück, und die zusätzliche Stätte wird der Euro-Speedway Lausitz sein!

Dorna-Vize und SBK-General Manager Javier Alonso hätte gerne einen Superbike-WM-Lauf auf dem Sachsenring gehabt, aber da dies nicht möglich ist und die Ankunft Reiterbergers in der Superbike-WM nun endgültig nach einem deutschen Superbike-WM-Lauf verlangt, wurde sich Alonso mit dem Lausitzring einig.

Die Betreiber dieser bei Fans mittlerweile sehr beliebten Motorsport-Stätte sind Josef Hofmann, Josef Meier und Bert Poensgen – dasselbe Dreigestirn, das für die Superbike-IDM zuständig ist und auch die Karriere von Markus Reiterberger gefördert hat. Sie haben nun als Termin das erste Rennen der Superbike-WM nach deren Sommerpause bekommen, und

zwar den 16. bis 18. September. Es ist das Wochenende zwischen dem Misano- und dem Aragón-GP. Die Formel 1 gastiert an dem Wochenende in Singapur, was die deutschen Fans wenig betrifft. ♦ IP

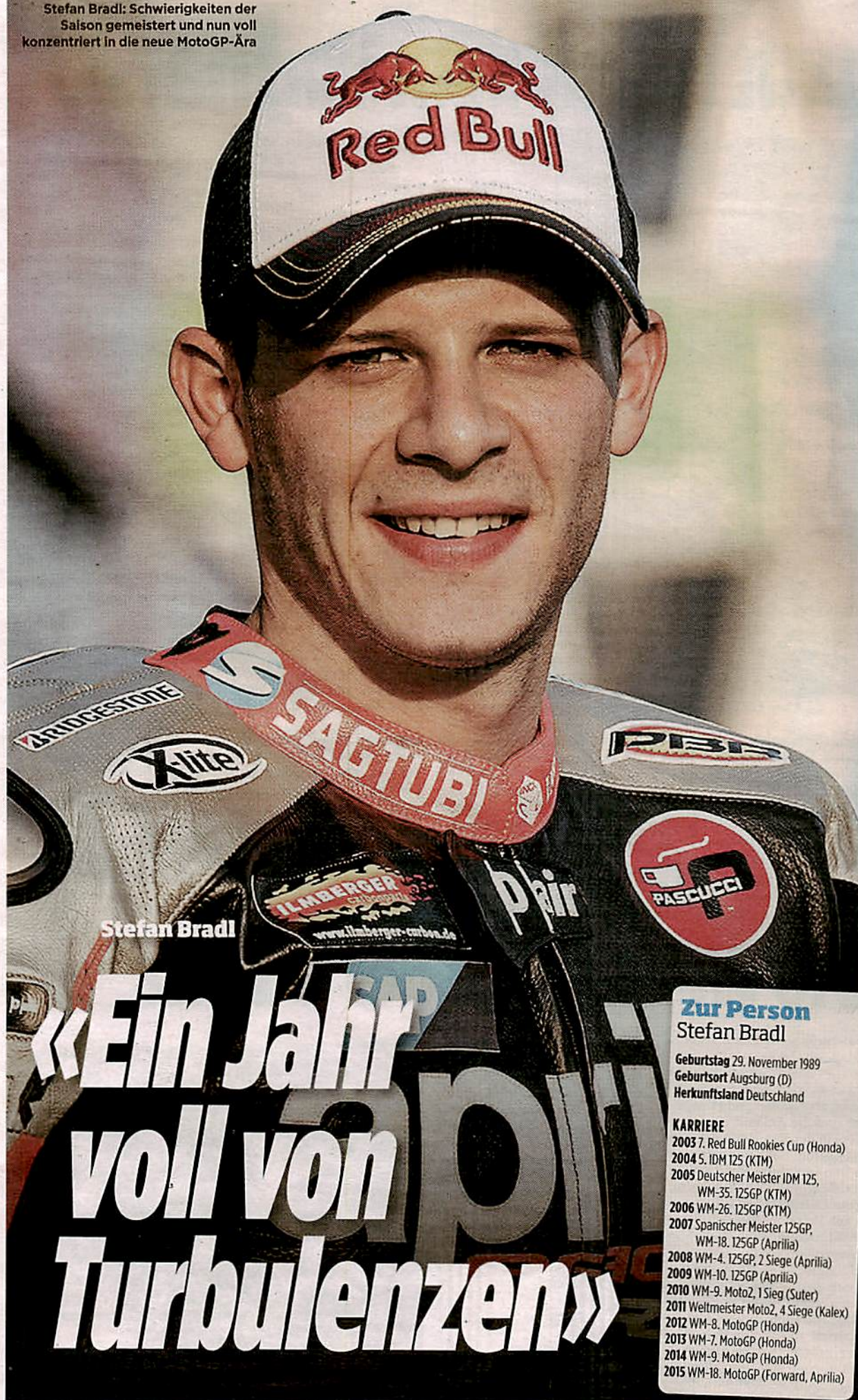
Superbike-WM-Termine 2016

- 28.02. Phillip Island/AUS
- 13.03. Chang/T
- 03.04. Aragón/E
- 17.04. Assen/NL
- 01.05. Imola/I
- 15.05. Sepang/MAL
- 29.05. Donington/GB
- 19.06. Misano/I
- 10.07. Laguna Seca/USA
- 24.07. Monza/I
- 18.09. Lausitzring/D
- 02.10. Magny Cours/F
- 16.10. Jerez/E
- 30.10. Losail/Q



Lausitzring: Heimrennen für WM-Rookie Markus Reiterberger (#21)

Stefan Bradl: Schwierigkeiten der Saison gemeistert und nun voll konzentriert in die neue MotoGP-Ära



Stefan Bradl

«Ein Jahr voll von Turbulenzen»

Von IMRE PAULOVITS

Stefan Bradl hatte dieses Jahr eine durchwachsene Saison mit Teamwechseln, Verletzungen und technischen Problemen. Im MSA-Interview verrät der bald 26-jährige deutsche MotoGP-Pilot, was er daraus gelernt hat und wie es mit ihm in der 2016 beginnenden neuen Ära der MotoGP weitergehen soll.

Wie siehst du deine Saison im Nachhinein?

STEFAN BRADL: Das war natürlich eine der schwierigsten Saisons, die ich bisher gehabt habe. Es waren sehr viele Turbulenzen drin. Losgegangen ist es mit der Problematik bei der Elektronik, da bin ich nicht in den Rhythmus gekommen und konnte kein Vertrauen aufbauen, so ist die Saison sehr holprig gestartet und hat nicht gerade Selbstvertrauen gebracht. Dann ist der Kahnbeinbruch in Assen dazugekommen, und dann kam auch schon der Wechsel des Teams. Bei Aprilia konnte ich mich aber Gott sei Dank sehr schnell wohlfühlen, aber die Ergebnisse sind auch dort nicht so einfach und schnell gekommen, wie ich es mir gewünscht habe. Die Trainingsleistungen waren zwar gut, ich habe mein Tempo aber bei den Rennen zunächst nicht bis zum Schluss halten können. Alles in allem hätte die Saison schon besser laufen können, und so bin ich natürlich nicht zufrieden und hoffe, dass es nächstes Jahr besser wird. **Was kannst du aus deiner ersten Saisonhälfte und deiner Erfahrung mit den Problemen mit der Einheits-Elektronik für das nächste Jahr nutzen?**

Die Elektronik für das nächste Jahr wird eh wieder anders und wird sich auch nochmals verändern. Deshalb werde ich nicht viel nutzen können. Wir werden auch selbst ein komplett anderes Motorrad haben, und auch die Reifen werden anders sein. Deshalb werde ich wahrscheinlich auch nicht so viel von meiner zweiten Saisonhälfte mitnehmen. Wir müssen jetzt abwarten, wie sich die Elektronik entwickelt und das Motorrad, das wir im Februar erstmals probieren können. Ich bin auch sehr gespannt, wie das jetzt alles miteinander fusioniert. Ich habe ja nicht so gute Erfahrungen mit der Magneti-Marelli-Elektronik gemacht, und die Fahrer, die sie in Valencia das erste Mal gefahren sind, waren auch nicht gerade begeistert. Die sagten alle, es wäre grob und ein Rückschritt von sechs bis acht Jahren. Das bereitet mir schon etwas Kopfzerbrechen. Ich hoffe, dass da noch etwas passiert, damit es auf ein gutes Niveau kommt.

Wie siehst du die Entwicklung bei Aprilia seit deinem Eintritt?

Zur Person Stefan Bradl

Geburtsdag 29. November 1989
Geburtsort Augsburg (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

2003 7. Red Bull Rookies Cup (Honda)
2004 5. IDM 125 (KTM)
2005 Deutscher Meister IDM 125, WM-35. 125GP (KTM)
2006 WM-26. 125GP (KTM)
2007 Spanischer Meister 125GP, WM-18. 125GP (Aprilia)
2008 WM-4. 125GP, 2 Siege (Aprilia)
2009 WM-10. 125GP (Aprilia)
2010 WM-9. Moto2, 1 Sieg (Suter)
2011 Weltmeister Moto2, 4 Siege (Kalex)
2012 WM-8. MotoGP (Honda)
2013 WM-7. MotoGP (Honda)
2014 WM-9. MotoGP (Honda)
2015 WM-18. MotoGP (Forward, Aprilia)

Ich kann sagen, dass das Team und die Leute bei Aprilia sehr motiviert sind und echt was erreichen wollen. Die gehen das sehr professionell und sehr ernst an. Ich denke auch, dass ich ihnen mit meinen Kommentaren ein gutes Feedback geben konnte, bei den Chassis, die wir probiert haben, und den Dingen, die wir im Laufe der Saison entwickelt haben. Es waren gute Rennen dabei, aber auch weniger



«Aprilia geht die MotoGP sehr professionell an.»

STEFAN BRADL

gute. Es ist im Endeffekt wichtig, dass wir das Ganze jetzt für das nächstjährige Motorrad nutzen können, an dem die Ingenieure im Winter arbeiten. Ich hoffe, dass wir nächstes Jahr dann ein wirklich gutes Motorrad haben. Ich denke, ich habe auch noch frischen Wind ins Team gebracht. Der Konkurrenzkampf zwischen mir und Alvaro war gut, wir haben immer fair und mit Respekt miteinander gekämpft. Ich habe schon intern gehört, dass das Ganze vom Speed und den Ergebnissen her einen positiven Effekt hatte.

Denkst du, dass Aprilia wegen der Michelin-Reifen wieder etwas in Rückstand geraten könnte?

Ich denke, da werden andere Fakten eine Rolle spielen. Unser Motorrad war dieses Jahr einfach zu schwer, um etwa zehn Kilo. Ich denke, mit den Michelin wird es für alle ein großer Unterschied sein. Ich bin zwar zweimal gestürzt, aber das ging vielen anderen genauso. Márquez ist dreimal runtergefallen, also liegt es nicht nur an Aprilia. Es liegt generell daran, dass sich diese Reifen deutlich anders verhalten als die Bridgestone und der Grenzbereich schwer zu fühlen ist. Das ist das, was uns Probleme bereitet, denn wir alle wollen ans Limit gehen und pushen. Da liegt man auf einmal auf der Nase, ohne dass man vorher vom Reifen ein Gefühl bekommen hat, dass man am Limit ist. Das ist einfach das Problem, dass der Reifen schlagartig die Haftung verliert, ohne dass man da reagieren kann. Wie wir in Valencia gesehen haben, ist das nicht das Problem von einem Hersteller, da waren von jedem Fabrikat Fahrer dabei. Die sind reihenweise runtergefallen, es war nicht markenspezifisch.

Du warst letzte Woche in Mailand. Konntest du dir bei Aprilia anschauen, wie die

Entwicklung für die nächste Saison aussieht?

Nein, ich habe nur Informationen durch meinen Crewchief bekommen. Er war im Werk und hat sich das Motorrad angeschaut. Er durfte aber noch keine Bilder machen, es ist noch alles sehr geheim. Aber er hat mir ein paar Details verraten, was unterschiedlich sein wird. Und vielleicht werde ich das Motorrad demnächst auch sehen können. Im Moment sind alle sehr beschäftigt und werden versuchen, das Motorrad so zu entwickeln, dass es bis zu den Tests im Februar fertig wird.

Gibt es außer dem Gewicht noch Input deinerseits, was an dem Motorrad geändert werden soll?

Ich habe ihnen meinen fahrerischen Eindruck gegeben. Das Konzept sieht wieder vor, einen V4-Motor zu machen, vermutlich mit einer gegenläufigen Kurbelwelle. Aber mehr kann ich auch nicht sagen, weil ich noch nicht weiß, wie weit sie mit dem Konzept fertig sind. Vom Konzept her kam meinerseits natürlich kein Input, weil ich ja kein Ingenieur bin und kein Entwickler. Ich bin der Fahrer und muss Kommentare abgeben, wie ich mich auf dem Motorrad fühle, und die müssen es dann so hinstellen, dass wir schnell damit fahren können und uns wohl drauf fühlen.

War euer Seamless-Getriebe in diesem Jahr schon gut, oder muss auch da noch angepackt werden?

«Werde im Winter noch konsequenter trainieren.»

STEFAN BRADL

Nein, damit waren wir sehr zufrieden. Das hat ganz gut funktioniert, da hat es keine Probleme gegeben. Von der Seite her sehe ich da die wenigsten Probleme. Es hat ja in allen Rennen tadellos funktioniert.

In Sepang bist du gut in Schwung gekommen und hast deinen Teamkollegen schlagen können. Kannst du diesen Faden fortsetzen, oder müsst ihr wieder ganz von vorne anfangen?

Sicher wird alles neu sein, und jeder muss sich an die Umstände neu gewöhnen. Aber jetzt werde ich von Anfang an dabei sein, und ich muss mich nicht mitten in der Saison umgewöhnen. Ich werde von den ersten Testfahrten an dabei sein, daher rechne ich mir schon aus, dass ich hoffentlich schneller bin als er. Oder ihn zumindest

öfter nicht nur im Training, sondern auch im Rennen schlagen kann. Es ist ein gesunder Konkurrenzkampf zwischen uns da, den gab es auch schon zu Honda-Zeiten, als er bei Gresini und ich bei Cecchinello war. Von daher kennen wir uns sehr gut, und wir kommen auch gut miteinander aus. Es ist halt ein gesunder Konkurrenzkampf, und der wird im nächsten Jahr fortgeführt. Mein Ziel ist es natürlich, im Team der Erste zu sein, keine Frage.

Wie sieht dein weiteres Programm aus?

Am Dienstag fliege ich nach Jerez, weil wir am Donnerstag und am Freitag dort testen. Das wird für dieses Jahr der letzte Test sein. Natürlich noch nicht mit dem neuen Motorrad, sondern mit dem heurigen. Der Test wird Michelin und die Elektronik betreffen. Danach will ich mal ein, zwei Wochen etwas ruhiger machen, mich um Familie und Freunde kümmern. Dann werde ich schon wieder anfangen zu trainieren, auch über Weihnachten. Ich will mein Konditionstraining durchziehen und mich für die kommende Saison in Form bringen, die für mich sehr wichtig werden wird.

Wirst du beim Wintertraining etwas anders machen als bisher?

Ich werde versuchen, noch konsequenter zu trainieren. Durchgehender, auch über die Weihnachtszeit. Ich habe mich mit meinem Personaltrainer Bernd Thurner nochmals abgestimmt, und ich bin sicher, dass ich nächstes Jahr fit sein werde und mich auch bei den ersten IRTA-Tests wohlfühle. Ich bin derzeit auf einem guten körperlichen Niveau, darauf können wir aufbauen. Nach der Kahnbeinverletzung war es schwierig, dorthin zurück zu kommen. Aber derzeit kann ich sagen, dass ich fit bin. Für 2016 will ich aber noch fitter werden.

Was erwartest du 2016 von den deutschen Moto2-Fahrern?

Da erwarte ich schon viel. Ich denke, vor allem Jonas Folger hat jetzt ein perfektes Team um sich rum. Ich denke, er hat größte Chancen, aufzublühen und sein wirkliches Potenzial zu zeigen. Er hat schon 2015 zwei Rennen gewonnen und wird sicherlich ein ernsthafter Kandidat für Siege sein. Ich hoffe, dass dies auch Sandro mitzieht und ihn motiviert, zu beißen und den nächsten Schritt zu machen. Für Marcel freut es mich, dass er jetzt auch gutes Material und ein schlagkräftiges Team hat. Von unseren Deutschen in der Moto2 dürfen wir auf jeden Fall mit Podiumsplatzierungen rechnen. Ich denke, sie alle drei gehören in der Endabrechnung unter die Top 10 in der Moto2-WM. ♦



Bradl bei den Valencia-Tests: «Alle hatten Probleme mit Michelin»



Testen mit Aprilia: In Jerez noch einmal mit dem alten Bike



Das beste Rennen: In Sepang fuhr Bradl in den Top 10 mit

MotoGP

Schwierigkeit der Einheit



Marc Márquez: Grobe Bewegungen beim Valencia-Test



Dirk Debus: «Elektronik-Entwicklung braucht Zeit»

Von IMRE PAULOVITS

Die Werksfahrer hatten beim Valencia-Test sichtlich Probleme mit der Einheits-Software für 2016. Daten-spezialist Dirk Debus erklärt, was technisch dahintersteckt.

«Die Elektronik-Entwicklung der letzten Jahre in der MotoGP hat dazu geführt, dass die Bewegungen des Motorrads am Limit bei allen Streckenbedingungen in sehr feinen Nuancen erfasst und korrigiert werden konnten», weiß Debus. «Für die Fahrer ergab dies mehr Sicherheit, und sie konnten sich deshalb lange und konstant am Limit bewegen.»

In Valencia hatte man den Eindruck, dass die ab Juli versprochene gemeinsame Entwicklung der Werke gar nicht stattgefunden habe. Dem widerspricht Debus: «Sie hat sehr wohl stattgefunden. Aber was die Werke bei diesem Prozess zurückwirft, ist, dass Marelli nur selbst die Programmierung der Elektronik durchführt. Die Werke geben Know-how an Marelli: eine Spezifikation, eine Algorithmenbeschreibung, Marelli programmiert das dann und implementiert es in ihre Software. Dann geht diese Im-

plementierung als fertiges Programm an die Werke zurück, und die Werke müssen es dann testen. Jetzt gehen wir mal davon aus, dass die Werke dabei einen Fehler finden. Dann müssen sie diesen Fehler an Marelli berichten. Die beheben ihn dann und schicken die Modifikation wieder zurück. Dabei können die Werke noch nicht einmal bei der Fehlersuche helfen, denn nur Marelli hat den Source-Code.»

Debus glaubt aber auch nicht, dass die Hersteller all die komplexen Algorithmen herausgeben, die sie über Jahre hinweg entwickelt haben, denn einiges davon wird sich in ihrer zukünftigen Serienelektronik wiederfinden. «Und ohnehin kannst du nicht das, was du in fünf Jahren an Elektronik entwickelst, in drei Monaten auf eine andere Software übertragen. Die Zeit, die sie zusammen hatten, ist für die Software-Entwicklung nicht viel», versichert Debus.

Unterschiedliche Annäherung

Hinzu kommt, dass die Herangehensweise der einzelnen Hersteller sehr unterschiedlich ist. «Die Herstelleralgorithmen sind sehr genau auf die Sensordynamik (Filterfrequenz/Sensorelement-Dynamikbereich)

abgestimmt. Was Ducati Marelli vor einem Jahr gegeben hat, ist sehr komplex und verspielt, man braucht eine Heerschar an Technikern, um sie an der Strecke zu beherrschen. Yamaha hat einen Motor, der von sich selbst aus sehr linear ist. Honda hat einen sehr starken Motor, der für die Fahrer teilweise zu abrupt ans Gas geht. Deshalb hat Honda sehr viel mit der Elektronik am Teillastbereich gearbeitet. Honda hat alles in Verbindung mit ihrem Beschleunigungssensor, Yamaha alles mit dem von uns entwickelten 2D-Sechssachs-Beschleunigungssensor gemacht. Jetzt hätten sie es mit dem Marelli-Sensor machen müssen. Einfach den Sechssachs-Sensor zu tauschen, ist sehr diffizil, für das weiche und ruhige Regeln ist gerade dieser wichtig. Man muss die Nuancen in der Anpassung zwischen Fahrwerksdynamik und Sensordynamik finden. Deshalb will jeder Hersteller gerne die Sensoren weiterverwenden, auf die er seine Regelung bisher abgestimmt hat. Dem ist im August zugestimmt worden. Die Signale müssen aber so konvertiert werden, dass sie dem des Marelli-Sensors entsprechen.»

Die Entwicklung geht deshalb nur langsam weiter. ♦

MotoGP

Suzuki engagiert

Auf der EICMA in Mailand zeigte Suzuki seinen MotoGP-Renner für 2016.

Das MotoGP-Bike, das in Mailand gezeigt wurde, entspricht sicher noch nicht dem, was beim ersten Sepang-Test im Februar aufgeföhren wird – höchstens dem, was Maverick Viñales in dieser Woche bei den privaten Suzuki-Tests auf der malaysischen Rennstrecke fahren wird.

Es war aber ein klares Bekenntnis zum MotoGP-Engagement der nächsten Jahre. Suzukis oberster Motorradboss Eiji Mochizuki versprach den Werkspiloten persönlich, dass sie nächstes Jahr ein noch schlagkräftigeres Bike bekommen werden.

Außerdem zeigte Suzuki das recht fertige Konzeptmodell der 2017er-GSX-R 1000, die ein ähnliches Motoren-Layout hat wie der MotoGP-Renner. ♦ IP



2016er-Suzuki GSX-RR: Bis Februar noch Änderungen

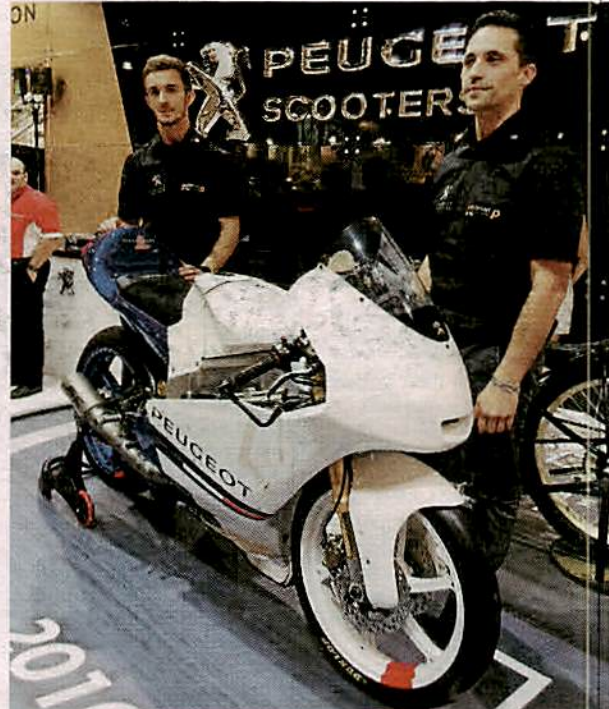
Moto3

So kehrt Peugeot zurück

Peugeot stellte in Mailand das Motorrad vor, mit dem das Racing Team Germany ihr Werksteam wird.

Peugeot ist einer der ältesten Motorrad-Hersteller der Welt. In seiner Pionierzeit war die französische Marke mit sehr innovativer Technik im internationalen Motorsport erfolgreich, dies liegt aber mittlerweile fast 90 Jahre zurück.

Heute hat der indische Gigant Mahindra die Aktienmehrheit bei Peugeot Motorrad, und sie wollen die Marke in ihr Motorsport-Engagement einbinden – vor allem in Hinblick auf die asiatischen Märkte, wo viel Motorsport-Affinität herrscht. Das Motorrad mit Mahindra-Moto3-Technik war in Mailand noch in Weiß gehalten, was sich noch ändern wird, aber ansonsten wird das Bike, mit dem Alexis Masbou und John McPhee 2016 antreten, so aussehen. Im Januar sollen die endgültigen Motorräder aufgebaut werden. ♦ IP



John McPhee, Alexis Masbou und die Peugeot Moto3 für RTG

Moto2

Intact: Super-Einstand



Sandro Cortese: Nur Weltmeister Johann Zarco war schneller

Von IMRE PAULOVITS

Bei seinem ersten Test in Valencia brillierte das nun auf zwei Fahrer aufgestockte Intact-Moto2-Team: Sandro Cortese und Jonas Folger waren nur knapp langsamer als Weltmeister Johann Zarco.

Teamchef Jürgen Lingg konnte sein Grinsen nur schwer verbergen, als seine Truppe nach den zwei Testtagen zusammenpackte. Sandro Cortese war mit der 2016er-Kalex Zweitschnellster, Jonas Folger, noch mit dem 2015er-Fahrwerk und mit dem für ihn ungewohnten Öhlins-Federelementen, Dritter. Dabei waren die Zeiten an diesen beiden Tagen bei herrlichem Wetter bestialisch

schnell. Die Bestzeit von Johann Zarco war fast eine Sekunde schneller als die Pole-Position beim GP acht Tage zuvor, und noch immer eine halbe Sekunde schneller als die schnellste je gefahrene Qualirunde mit Windschatten.

«Ich muss ein großes Lob an die gesamte Mannschaft aussprechen», freute sich Lingg. «Natürlich sieht man aber auch, dass noch Arbeit vor uns liegt.» Jonas Folger war begeistert von seiner neuen Mannschaft. «Wir haben uns von der ersten Minute an super verstanden», freute sich der 22-jährige Bayer. «Das Wichtigste war, dass wir mit dem Rennreifen konstante Rundenzeiten erzielen konnten. Dort konnten wir uns besonders in den letzten zwei Turns nochmals steigern.»



Marcel Schrötter: Bestens ans neue Bike und Team gewöhnt

Auch Marcel Schrötter konnte zufrieden sein: Er war am ersten Tag gar Zweitschnellster. «Ich war von Beginn an um einiges schneller als beim Grand Prix»,

freute er sich. «Ich denke, die Gewöhnungsphase an das neue Motorrad und das Umfeld nach dem Teamwechsel habe ich bereits gut gemeistert.» ♦

TESTZEITEN MOTO2 / Valencia

Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1. Johann Zarco (F)	Kalex	1:34,489
2. Sandro Cortese (D)	Kalex	1:34,693
3. Jonas Folger (D)	Kalex	1:34,804
4. Marcel Schrötter (D)	Kalex	1:34,951
5. Sam Lowes (GB)	Kalex	1:35,105
6. Julián Simón (E)	Speed Up	1:35,121
7. Axel Pons (E)	Kalex	1:35,197
8. Xavier Simeon (B)	Speed Up	1:35,359
9. Simone Corsi (I)	Speed Up	1:35,551
10. Xavi Vierge (E)	Tech3	1:35,893
11. Eric Granado (BR)	Kalex	1:36,380
12. Alain Techer (F)	NTS	1:36,759

Moto3

Klasse bleibt weiter sehr eng

Jorge Navarro von Emilio Alzamoras Honda-Team war am ersten Testtag der klar Schnellste, seine Zeit konnte danach niemand mehr unterbieten. Aber auch die Zeiten hinter ihm belegten, dass die Moto3-WM auch 2016 heiß umkämpft sein wird. Und Navarros Teamkollege Arón Canet zeigte, dass die Spitze der Moto3-Junior-WM im richtigen Umfeld nahtlos den Übergang in die WM schafft. Gleich nach dem

Test fuhr Canet nach Barcelona und unterzog sich einer Operation an seinen beiden rechten Mittelfußknochen, damit ihm ausreichend Rehabilitations- und Trainingszeit bis zum Testbeginn im Februar bleibt.

Der WM-Sechste Brad Binder und MotoGP-Rookies-Cup-Sieger Bo Bendsneyder setzten den in der Woche zuvor in Jerez begonnenen Test mit dem 2016er-

KTM-Prototyp fort. Binder konnte sich am zweiten Tag die schnellste Zeit notieren lassen und war zufrieden. «Wir waren zunächst mit dem Set-up, das wir uns in Jerez erarbeitet hatten, unterwegs», verrät der 20-jährige Südafrikaner. «Die Änderungen, die wir danach gemacht haben, bewährten sich zwar nicht so gut wie zunächst erwartet, aber zum Schluss fanden wir eine gute Abstimmung, und ich

war schneller als beim Grand Prix am Wochenende. So fahre ich beruhigt heim, um mich fürs Frühjahr vorzubereiten.»

Der 16-jährige Holländer Bo Bendsneyder kämpfte gegen eine Grippe, verlor aber auch so nur vier Zehntel auf seinen Teamkollegen. «Ich habe mich von Runde zu Runde besser gefühlt. Jetzt gehe ich wieder in die Schule, mache Fitnesstraining und fahre Supermoto.» ♦ IP



Jorge Navarro: Schneller als in der Quali für den Grand Prix

TESTZEITEN MOTO3 / Valencia

Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1. Jorge Navarro (E)	Honda	1:39,122
2. Brad Binder (ZA)	KTM	1:39,607
3. Arón Canet (E)	Honda	1:39,752
4. Niccolò Antonelli (I)	Honda	1:39,793
5. Bo Bendsneyder (NL)	KTM	1:40,009
6. Jules Danilo (F)	Honda	1:40,183

NACHRICHTEN

Marc Márquez vom König geehrt

MotoGP Von den Fans von Valentino Rossi muss sich Ex-Weltmeister Marc Márquez auf öffentlichen Foren viel Schelte gefallen lassen, doch in seiner Heimat wurde er von König Felipe VI. ausgezeichnet. Allerdings galt die Auszeichnung noch für 2014, wo Márquez in seiner Heimat zum Sportsmann des Jahres gewählt wurde. Mit dabei waren auch sein Bruder Alex und Carlos Sainz jr.

Es wird noch einmal getestet

MotoGP Diese Woche testen noch einmal die Teams von Aprilia, Ducati und Honda in Jerez. Dabei wird auch der WM-Fünfte Andrea Iannone dabei sein, der sich ursprünglich einer Schulter-OP unterziehen wollte, aber nun doch auf konservative Therapie setzt. Alle Werksfahrer hoffen, ihren Ingenieuren noch brauchbare Daten liefern zu können, damit diese über den Winter die Fahrwerke auf die Michelin-Reifen und die Motoren an die Einheits-Software adaptieren können.

Viele neue Nachwuchs-Gesichter

Asia Talent Cup Nicht weniger als 13 neue Fahrer werden nächstes Jahr im 21 Mann starken Nachwuchscup mit identischen Honda NSF 250 R unterwegs sein. Sieben der neuen Piloten kommen aus Indonesien, sechs aus Japan und vier aus Malaysia. ♦ IP

KOMPAKT

»» **MotoGP** Aleix Espargaró brach sich letzten Donnerstag beim Offroad-Training den 9. Brustwirbel und kann so nicht am Suzuki-Test in Sepang teilnehmen. Er soll aber bis Weihnachten wieder fit sein.

»» **MotoGP** Jorge Lorenzo sollte am Wochenende beim Race of Champions fahren. Weil er sich aber am Sonntag zuvor bei den Feierlichkeiten auf Mallorca an einem defekten Motorrad Verbrennungen zweiten Grades zugezogen hatte, musste er absagen und wurde durch Ex-Rad-Profi Chris Hoy ersetzt. ♦ IP

Moto2-Statistik 2015

Zarco dominierte von A bis Z

MOTOGP / Saisonstatistik 2015



Fahrer	Fahrzeug/Team	gestartet	gewertet	gepunktet	Startplatz	gesamt pro Rennen	Katar	Americas	Argentinien	Spanien	Frankreich	Italien	Katalonien	Niederlande	Deutschland	Indianapolis	Ischchen	Großbritannien	San Marino	Aragón	Japan	Australien	Malaysia	Valencia
1. Johann Zarco (F)	Ajo Motorsport, Kalex	18	18	18	3.1	352 19.6	8	2	1	9	3	2	1	1	2	2	1	1	1	6	1	7	1	7
2. Alex Rins (E)	Paginas Amarillas HP40, Kalex	18	16	14	4.6	234 13.0	4	3	2	18	17	11	2	4	3	1	3	2	NS	2	11	1	NC	2
3. Esteve Rabat (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS, Kalex	15	13	13	2.7	231 15.4	NC	4	12	3	2	1	3	2	NC	5	2	3	2	1	-	-	-	1
4. Sam Lowes (GB)	Speed Up Racing, Speed Up	18	15	14	5.0	186 10.3	NC	1	3	20	4	4	4	3	5	NC	5	6	NC	3	8	2	13	5
5. Thomas Lüthi (CH)	Derendinger Interwetten, Kalex	18	16	16	6.1	179 9.9	3	12	6	4	1	NC	6	5	6	6	7	9	10	5	NC	15	2	3
6. Jonas Folger (D)	AGR Team, Kalex	18	15	14	8.8	163 9.1	1	16	9	1	NC	NC	7	7	14	12	6	5	9	4	2	NC	3	14
7. Xavier Siméon (B)	Federal Oil Gresini, Kalex	18	14	8	12.2	113 6.3	2	NC	22	5	8	6	NC	6	1	8	16	25	12	NC	NC	5	10	16
8. Takaaki Nakagami (J)	Idemitsu Honda Asia, Kalex	18	18	13	10.1	100 5.6	14	10	20	17	7	13	20	13	7	9	12	14	3	8	22	4	4	11
9. Lorenzo Baldassarri (I)	Forward Racing, Kalex	17	14	13	12.8	96 5.6	10	26	8	13	21	10	10	NC	8	-	NC	NC	7	10	12	3	5	4
10. Franco Morbidelli (I)	Italtrans Racing, Kalex	14	11	8	13.8	90 6.4	5	5	5	6	5	NC	8	19	NC	3	10	-	-	-	-	11	15	NC
11. Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact, Kalex	18	14	11	9.7	90 5.0	7	14	7	NC	14	8	NC	17	11	NC	8	8	8	13	3	NC	7	13
12. Simone Corsi (I)	Forward Racing, Kalex	17	13	12	10.3	86 5.1	NC	11	NC	8	18	NC	13	10	4	-	11	NC	4	9	7	13	9	9
13. Luis Salom (E)	Paginas Amarillas HP40, Kalex	18	13	9	14.8	80 4.4	NC	27	11	7	NC	5	5	NC	17	16	9	17	9	NC	NC	6	6	6
14. Alex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS, Kalex	18	14	12	14.8	73 4.1	11	15	15	9	NC	12	11	9	18	10	4	4	NC	NC	18	9	NC	12
15. Mika Kallio (FIN)	QMMF Racing, Speed Up	18	13	12	15.0	72 4.0	6	8	4	NC	NC	12	8	12	NC	15	20	NC	11	15	8	12	10	-
16. Hafizh Syahrin (MAL)	Petronas Raceline Malaysia, Kalex	18	15	11	15.4	64 3.6	12	6	10	12	9	NC	14	15	16	NC	14	16	18	7	5	16	8	NC
17. Dominique Aegerter (CH)	Technomag Interwetten, Kalex	13	13	10	12.9	62 4.8	15	18	13	16	10	3	9	12	10	4	13	13	24	-	-	-	-	-
18. Julian Simón (E)	QMMF Racing, Speed Up	18	16	9	13.3	58 3.2	13	9	26	11	6	7	15	11	9	NC	18	18	5	NC	16	18	25	18
19. Axel Pons (E)	AGR Team, Kalex	16	12	9	11.7	41 2.6	NC	-	-	NC	15	9	NC	22	15	7	17	15	11	12	NC	24	11	8
20. Marcel Schrötter (D)	Tech3 Racing, Tech3	18	16	9	17.6	32 1.8	16	13	16	10	13	16	16	18	NC	14	19	11	17	15	9	12	NC	15
21. Randy Krummenacher (CH)	JIR Racing, Kalex	18	17	8	17.6	31 1.7	17	21	21	14	12	14	18	14	13	NC	20	12	14	17	10	10	17	21
22. Anthony West (AUS)	QMMF Racing, Speed Up	13	10	7	21.7	30 2.3	NC	7	14	15	11	19	22	NC	NC	13	21	7	15	-	-	-	-	-
23. Azlan Shah (MAL)	Idemitsu Honda Asia, Kalex	17	16	5	20.4	24 0.7	18	19	17	21	19	15	19	16	NC	11	23	19	13	14	4	21	16	-
24. Ricard Cardús (E)	Tech3, Tech3 / JP Moto, Suter	17	12	4	20.9	20 1.2	NC	17	18	NC	16	17	NC	NC	19	-	24	10	NC	18	6	14	14	19
25. Louis Rossi (F)	Tasca Racing, Tech3	16	10	1	23.4	7 0.4	9	22	NC	-	NC	20	23	NC	NC	NC	NC	27	19	23	20	23	18	-
26. Tomoyoshi Koyama (J)	NTS Project, NTS	1	1	1	29.0	3 3.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-
27. Yuki Takahashi (J)	Moriwaki Racing, Moriwaki	1	1	1	25.0	2 2.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-
28. Robin Mulhauser (CH)	Technomag Interwetten, Kalex	18	14	1	25.0	1 0.1	20	20	23	23	20	22	NC	20	20	15	NC	23	NC	19	23	NC	19	22

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

Meiste Pole-Positionen

1. Johann Zarco	7
2. Esteve Rabat	3
Alex Rins	3
Sam Lowes	3
5. Thomas Lüthi	1
Xavier Siméon	1

Beste Startplatz

1. Johann Zarco	Pole-Position (7)
2. Esteve Rabat	Pole-Position (3)
Alex Rins	Pole-Position (3)
Sam Lowes	Pole-Position (3)
5. Thomas Lüthi	Pole-Position (1)
Xavier Siméon	Pole-Position (1)
7. Jonas Folger	2. Startplatz (1)
Axel Pons	2. Startplatz (1)
Dominique Aegerter	2. Startplatz (1)
Mika Kallio	3. Startplatz (1)
Franco Morbidelli	3. Startplatz (1)

Meiste Siege Fahrer

1. Johann Zarco	8
2. Esteve Rabat	3
Alex Rins	2
Jonas Folger	2
5. Thomas Lüthi	1
Sam Lowes	1
Xavier Siméon	1

Meiste Siege Teams

1. Ajo Motorsport	8
2. Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	3
3. AGR Team	2
Paginas Amarillas HP40	2
5. Derendinger Interwetten	1

Speed Up Racing

Federal Oil Gresini Moto2

2

Schnellste Rennrunden Fahrer

1. Alex Rins	4
2. Thomas Lüthi	3
Jonas Folger	3
Esteve Rabat	3
5. Franco Morbidelli	2
6. Sam Lowes	1
Florian Alt	1
Johann Zarco	1

Schnellste Rennrunden Teams

1. Paginas Amarillas HP40	4
2. Derendinger Interwetten	3
AGR Team	3
Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	3
5. Italtrans Racing	2
6. Speed Up Racing	1
E-Motion Ioda Racing	1
Ajo Motorsport	1

Meiste Podestplätze Fahrer (1./2./3.)

1. Johann Zarco	14 (8/5/1)
2. Esteve Rabat	10 (3/4/3)
3. Alex Rins	10 (2/5/3)
4. Sam Lowes	5 (1/1/3)
5. Jonas Folger	4 (2/1/1)
6. Thomas Lüthi	4 (1/1/2)
7. Xavier Siméon	2 (1/1/-)
8. Dominique Aegerter	1 (-/-/1)
Sandro Cortese	1 (-/-/1)
Lorenzo Baldassarri	1 (-/-/1)
Franco Morbidelli	1 (-/-/1)
Takaaki Nakagami	1 (-/-/1)

Meiste Podestplätze Teams (1./2./3.)

1. Ajo Motorsport	14 (8/5/1)
2. Estrella Galicia 0,0	10 (3/4/3)
3. Paginas Amarillas HP40	10 (2/5/3)
4. Speed Up Racing	5 (1/1/3)
5. AGR Team	4 (2/1/1)
6. Derendinger Interwetten	4 (1/1/2)
7. Federal Oil Gresini Moto2	2 (1/1/-)
8. Technomag Interwetten	1 (-/-/1)
Dynavolt Intact GP	1 (-/-/1)
Forward Racing	1 (-/-/1)
Italtrans Racing	1 (-/-/1)
Idemitsu Honda Asia	1 (-/-/1)

Meiste Führungsrunden Fahrer

1. Johann Zarco	150
2. Esteve Rabat	76
3. Thomas Lüthi	42
Alex Rins	42
5. Jonas Folger	31
6. Dominique Aegerter	18
7. Sam Lowes	13
8. Xavier Siméon	8
9. Hafizh Syahrin	2
10. Franco Morbidelli	1

Meiste Führungsrunden Teams

1. Ajo Motorsport	150
2. Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	76
3. Derendinger Interwetten	42
Paginas Amarillas HP40	42
5. AGR Team	31
6. Technomag Interwetten	18
7. Speed Up Racing	13
8. Federal Oil Gresini Moto2	8
9. Petronas Raceline Malaysia	2

10. Italtrans Racing

1

Meiste Rennkilometer

1. Johann Zarco	1805
Takaaki Nakagami	1805
3. Mika Kallio	1780
4. Randy Krummenacher	1776
5. Thitipong Warokorn	1759
6. Jesko Raffin	1758
7. Alex Rins	1732
8. Hafizh Syahrin	1718
9. Julian Simón	1674
10. Thomas Lüthi	1667

Meiste Trainingskilometer

1. Takaaki Nakagami	7915
2. Jesko Raffin	7911

3. Luis Salom

7741

4. Mika Kallio

7625

5. Alex Márquez

7468

6. Randy Krummenacher

7465

7. Thitipong Warokorn

7453

8. Alex Rins

7444

9. Azlan Shah

7321

10. Johann Zarco

7281

WM-Endstand Hersteller

1. Kalex 445

2. Speed Up 209

3. Tech 3 39

4. Suter 20

5. NTS 3

6. Moriwaki 2



Johann Zarco: Moto2-Weltmeister mit neuem Punkterekord

KOMPAKT

IDM Superbike Was sich abzeichnete, ist jetzt offiziell. Superstock-Sieger Mathieu Gines ist der neue Mann im Team VanZon-Remeha-BMW und nimmt den IDM-Superbike-Platz von Markus Reiterberger ein, der in die WM gezogen ist. Letzten Freitag wurde Gines 27 Jahre alt. Der Franzose hatte sich vor dem IDM-Einstieg bereits einen Namen als Langstrecken-Weltmeister von 2014 gemacht. Sein Teamchef von 2015, Daniel Rauh, mit dem er auf der Yamaha YZF-R1M den Superstock-Titel holte, begleitet Gines bei seiner neuen Aufgabe ins VanZon-Team und wird Crew-Chief. Die BMW S 1000 RR ist für Gines Neuland.

IDM Supersport 600 Supersport-WM-Pilot Kevin Wahr kündigt für 2016 mehrere IDM-Gaststarts an. 2015 nahm er nur am Hockenheim-Finale teil. Wahr wird trotz eines ähnlichen Reglements nicht mit seinem Supersport-WM-Team antreten, sondern wie heuer mit dem Kielbassa Team aus Calw gemeinsame Sache machen.

Superstock 1000 FIM Cup Der 22-jährige Marc Moser verbleibt auch 2016 als bisher einziger Deutscher im Superstock 1000 FIM Cup und auf der Ducati 1199 Panigale R im Werksteam Triple-M by Barni. Ganz frisch hat Marco Faccani, Neunter der Supersport-WM 2015, als zweiter Fahrer unterzeichnet. Im Jahr zuvor gewann der Italiener den Superstock 600 Cup. Das Team testete letzte Woche in Aragon. Zu den Rennen wird werkseitig permanent ein Elektronikspezialist entsandt.

IDM Superstock 1000 Auf den Macau-Grand-Prix verzichtet er diesmal, aber die endgültigen Rückzugsgedanken hat er beiseite gelegt. Der Schweizer Roman Stamm will nicht als ewiger Zweiter in die Geschichte eingehen und hängt ein weiteres Jahr im Kawasaki Schnock Team und der IDM Superstock 1000 dran. Kawasaki Deutschland unterbreitete ein Angebot, das in der Summe mit Stamms Langstrecken-WM-Einsätzen passt. Anreiz ist auch die neue ZX-10R, deren Auslieferung noch für 2015 angekündigt ist. Der erste Roll-out steht im Februar an. ♦ AWI

GP Macau

Alle TT-Stars besiegt

Nicht die mehrfachen Macau-Sieger John McGuinness und Michael Rutter dominierten in den gefährlichen Häuserschluchten von Chinas Zockerparadies, sondern der für einen Road Racer mit 28 Jahren junge Peter Hickman (BMW).

BMW scheint sich in den Häuserschluchten von Chinas Enklave wohlfühlen: Peter Hickman, Pole-Mann Martin Jessopp und der achtfache Macau-Sieger Michael Rutter räumten gleich alle drei Podestplätze ab. Jessopps Rechnung, mit einem weichen Hinterreifen ins Rennen zu gehen und sich sofort aus dem Staub zu machen, ging nicht auf. Bei Halbzeit nach sechs Runden löste sich Hickman von ihm und siegte mit sechs Sekunden Vorsprung. Jessopps Rang 2 war aber nie in Gefahr, Macau-König Rutter lag bereits zu weit zurück.

Rundstrecke und Road Racing

«Dass mir gleich bei meinem zweiten Macau-Start der Sieg gelingen würde, hätte ich nie

gedacht», jubelte Hickman, der dieses Jahr bereits beim Ulster-GP mit Topresultaten geblüht hatte. «Ich fahre nur wenige Straßenrennen, sonst bin ich in der Britischen Superbike-Meisterschaft aktiv. Aber mir gefällt der Wechsel zwischen diesen beiden verschiedenen Rennsportarten immer besser. Ich war ehrlich gesagt eher überrascht, dass ich die Pace von Jessopp und Rutter am Anfang mitgehen konnte. Ich wusste, dass ich mehr Reserven in den Reifen hatte als Jessopp und habe dann den passenden Moment in der Lisboa-Kurve zum Überholen abgewartet.»

Erst hinter dem Spitzenduo tobte während des ganzen Rennens der spannende Fünfkampf der TT-Helden Michael Rutter, John McGuinness, Gary Johnson, Ian Hutchinson und Conor Cummins, die in dieser Reihenfolge auf den Rängen 3 bis 7 ins Ziel kamen. Der Österreicher Horst Saiger konnte zu Beginn mit den TT-Stars mithalten, musste dann aber abreißen lassen und kam als einsamer Achter ins Ziel. ♦ ML



Die Waghalsigsten in Macau: Hickman (# 60) und Jessopp

49. MACAU-GP / Resultate

Macau (CN): 21. November 2015, Streckenlänge: 6,115 km, Wetter: trocken. Finale: 1. Peter Hickman (GB), BMW, 12 Runden in 29:22,021 (= 152,01 km/h); 2. Martin Jessopp (GB), BMW, +6,267; 3. Michael Rutter (GB), BMW, +15,600; 4. John McGuinness (GB), Honda, +17,711; 5. Gary Johnson (GB), BMW, +18,807; 6. Ian Hutchinson (GB), Kawasaki, +19,179; 7. Conor Cummins (GB), Honda, +19,990; 8. Horst Saiger (A), Kawasaki, +29,280; 9. Lee Johnston (GB), BMW, +49,604; 10. David Johnsson (AUS), BMW, +53,864; 11. Dan Cooper (GB), Honda, +55,540; 12. Jimmy Storrar (GB), Kawasaki, +1:02,717; 13. Mark Miller (USA), EBR, +1:05,208; 14. Steve Heneghan (IRL), Yamaha, +1:23,187; 15. Allan Jon Venter (ZA), Honda, 1:25,671. - Out: Didier Grams (D), BMW; Hervé Gantner (CH), BMW. - Schnellste Runde: Peter Hickman (GB), BMW, in 2:24,940 min.

Superbike-WM

Rea trotz Hayden

Von IMRE PAULOVITS

Nicky Hayden testete erstmals sein WM-Superbike. Doch Schnellster war trotzdem Weltmeister Johnny Rea.

Der erste offizielle Auftritt von Ex-MotoGP-Weltmeister Nicky Hayden hatte wirklich etwas Dramatisches. An diesem ersten Testtag in Aragon lag die Strecke zunächst im dichten Nebel, erst am Nachmittag, eine halbe Stunde bevor Schluss sein sollte, kam die Sonne raus. Der 34-jährige Amerikaner fuhr so gegen zwei Uhr nachmittags erstmals mit der Ten-Kate-Honda auf die Piste, und wenn diese auch schon trocken war, war es doch eine recht düstere Atmosphäre für das einstige Sonnenkind Hayden.

Doch der US-Superbike-Meister von 2002 und MotoGP-Weltmeister von 2006 ging gleich professionell zur Sache; und nach dem zweiten, vollständig sonnigen Tag lag er mit 1:51,8 an siebter Stelle der Zei-



Nicky Hayden: Noch viel SBK-Aufholbedarf



Jonathan Rea: Weiterhin der Dominator

tenliste, anderthalb Sekunden hinter Weltmeister Johnny Rea, der sich mit 1:50,3 klar die Bestzeit vor Vizeweltmeister Chaz Davies auf der Ducati (1:51,0) notieren ließ.

«Natürlich hat das Wetter am ersten Tag nicht gerade zu diesen Tests beigetragen», resümierte Hayden. «Das Ganze ist jetzt Neuland für mich, ich bin seit 13 Jahren kein Superbike mehr gefahren, und die zwei-

zylindrige RC51 war damals ohnehin etwas völlig anderes. Es wird noch einige Zeit benötigen, bis ich mich an alles gewöhne, und dann muss ich auch noch neue Strecken kennenlernen. Aber das Neue ist genau das, was mich an der nächsten Saison reizt.»

Rea gerüstet

Weltmeister Johnny Rea nahm seine Bestzeit mit gewohnter

Ruhe hin: «Wir haben die Dinge, die wir in Jerez aussortiert haben, gegentestet. Dazu neue Pirelli-SC1-Reifen mit anderer Wandstärke. Wir haben auch die Motorencharakteristik etwas geändert, um ein besseres Gefühl für die Gashand zu bekommen. Alles in allem ist es gut verlaufen. Von mir aus könnte die Saison schon morgen losgehen.» In dieser Woche gehen die Tests in Jerez weiter. ♦

NACHRICHTEN

Australien später
Sixdays-Gewinner

Enduro Über zwei Monate nach dem Ende der Enduro-Mannschafts-WM (ISDE) wirft die FIM-Kommission das provisorische Ergebnis um. Frankreich, Spanien und England hatten nach der Disqualifikation einiger ihrer Fahrer mittels juristischer Winkelzüge bei der FIM einen Verbleib im Wettbewerb veranlasst. Nun wurde der damaligen Disqualifikation durch Fahrleiter und Jury stattgegeben, wodurch das Trophy-Team von Australien vor Italien und Finnland gewonnen hat. In der Folge rutscht Deutschland nach oben auf den vierten Platz.

Tim Gajser wechselt
in MXGP-Klasse

Motocross-WM MX2-Weltmeister Tim Gajser wird 2016 in die MXGP-WM aufsteigen: «Ich trainiere seit zwei Jahren mit der 450er und fahre mit der 250er nur bei der WM.» Der 19-Jährige wird über volles HRC-Werksmaterial verfügen, aber er bleibt vorerst noch beim Gariboldi-Team. Gajzers Klassenwechsel erhöht die Chancen für Henry Jacobi, bei J-Tech-Honda Werksbikes zu erhalten.

Comeback von
Alexander Heu

Supercross Verletzungen stoppten die Karriere des gebürtigen Münchners Alexander Heu. Sein letztes Supercross bestritt er 2007 in Dortmund in der SX2. Cross fuhr Heu trotzdem weiterhin, wengleich nur zum Spaß. In München schwang sich der MX2-Crossfinals-Vize nun wieder auf ein SX1-Bike, legte sich beim Tracktest am Donnerstag böse ab, zog das Wochenende aber durch und meinte mit ramponiertem Körper: «Gejammert wird erst am Sonntag.»

Jared Mees zum
dritten Mal Champ

Flat Track Jared Mees hat seinen Grand-National-Titel verteidigt. Beim Finale in Las Vegas reichte ihm ein dritter Platz hinter Briar Baumann und Joe Kopp. Mees gewann danach auch das erstmals ausgetragene Superprestigio of the Americas vor Brad Baker und Kenny Coolbeth. Mees kommt zum Superprestigio nach Barcelona am 12. Dezember. ♦ AH/TH/IP

ADAC SX Cup München

Hattrick vorbereitet

Durch das vom bisherigen Dezember-Termin vorgezogene Supercross in München ging es für die Akteure der deutschen Serie im Wochenrhythmus weiter.

Am ersten Abend war Ben LaMay großer Sieger, der eine passable Startrunde erwischte und bald die Führung übernahm. Tabellenführer Gregory Aranda brauchte hingegen ein paar Runden, um zunächst bis

auf Platz 2 vorzudringen. Obwohl er auch in München in der Regel die mit Abstand schnellsten Rundenzeiten fuhr, gelang es ihm diesmal nicht, die Lücke zum US-Boy zu schließen.

Trotz weiterer 20 Punkte war der Franzose angesäuert. Wie schon in Stuttgart dünnte das Feld durch Verletzungen weiter aus, sodass am zweiten Tag von den ursprünglich 30 avisierten SX1-Startern nur noch derer 24 einsatzbereit waren. Die nun

überflüssigen Qualifying-Heats für die Halbfinals wurden daraufhin gestrichen.

Thury wieder in den Finals

Eines der Opfer war der als Tabellenzweiter angereiste Austin Politelli, der bei einem nicht selbst verschuldeten Crash eine Beckenprellung davortrug. Zwar versuchte er es am Samstag, musste allerdings schnell die Sinnlosigkeit einsehen. Greg Aranda gewann

überlegen und kam damit seinem Ziel Titel-Hattrick ein ganzes Stück näher. Ben LaMay indes strachelte in der Startrunde und wurde Letzter. Der junge Sachse Dominique Thury war an beiden Abenden im Finale und wurde am Samstag nach beherztem Kampf Fünfter.

In der SX2 hieß der Sieger Paul Coates. Mit Stephan Büttner war ein Thüringer dabei, der sich erneut mit einem Laufsieg am Samstag empfahl. ♦ TH



Vorsprung noch vergrößert: Greg Aranda, hier vor Lefrancois

FMX-WM Danzig

Sieger Melero sitzt
Rinaldo im Nacken

Nachdem Maikel Melero in Danzig zu David Rinaldo aufgeschlossen hat, wird der WM-Showdown in Sofia dramatisch.

David Rinaldo schaffte trotz seiner Schulterverletzung den Finalinzug. Sein WM-Titelkonkurrent Maikel Melero gewann die Quali vor dem Franzosen Remi Bizouard und dem Aussie Rob Adelberg. Im Finale musste sich Rinaldo zurückhalten, wurde Sechster und bleibt auch vor dem



Maikel Melero

Finale in Sofia hauchdünn WM-Leader.

Die Podestplätze machten Adelberg, Bizouard und Melero unter sich aus. Weil Bizouard den Heartattack Flip verpatzte, wurde er hinter Adelberg Dritter. Der kleine Spanier Melero gewann deutlich und liegt nun nur noch 2 Punkte hinter Rinaldo. Hannes Ackermann erreichte in Danzig das Finale nicht. Der Thüringer war in der Qualifikationsrunde beim Volt gestürzt und wurde Neunter. ♦ TS

FMX-WELTMEISTERSCHAFT / Resultate

Danzig (PL): 21. November 2015, 11. Lauf
Finale: 1. Maikel Melero (E/KTM), 411 Punkte; 2. Rob Adelberg (AUS/Yamaha), 394; 3. Remi Bizouard (F/Kawasaki), 377; 4. Petr Pilat (CZ/KTM), 376; 5. Brice Izzo (F/Yamaha), 369; 6. David Rinaldo (F/Yamaha), 303; – Ferner: 7. Dany Torres (E/KTM), 304; 8. Jose Miralles (E/KTM), 303; 9. Hannes Ackermann (D/KTM), 262; 10. Alex Porsing (DK/Yamaha), 252; 11. James Carter (USA/Honda), 231
Stand nach 11 von 12 Läufen: 1. Rinaldo, 182 Punkte; 2. Melero 180; 3. Adelberg 154; 4. Podmol 138; 5. Bizouard 106; 6. H. Ackermann 89; 7. Izzo 87; 8. Miralles 86; 9. Pilat 58; 10. Carter 57; 11. Luc Ackermann (D/Husqvarna), 47

Nächster Lauf: 12. Dezember 2015, Sofia/BG

Internet: www.nightofthejumps.com

ADAC SUPERCROSS-CUP / Resultate

München: 20./21. November 2015, 2. Lauf ADAC Supercross-Cup

SX1-Finale Freitag: 1. Ben LaMay (USA), Yamaha; 2. Gregory Aranda (F), Kawasaki; 3. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki; 4. Nick Wey (USA), Kawasaki; 5. Jace Wayne Owen (USA), Suzuki; 6. Jeff Alessi (D), Kawasaki; 7. Sullivan Jaulin (F), Suzuki; 8. Harri Kullas (SF), KTM
SX1-Finale Samstag: 1. Aranda; 2. Owen; 3. Alessi; 4. Matthew Bayliss (GB), Honda; 5. Thury; 6. Neugebauer; 7. Wey; 8. Charles Lefrancois (F), Suzuki

SX2-Tageswertung Freitag: 1. Paul Coates (GB), Kawasaki (1-1); 2. Iker Larrañaga (E), KTM (2-2); 3. Carlos Macanas (E) Kawasaki (5-3); 4. Julien Lebeau (F), Honda (3-5); 5. Stephan Büttner (D), Yamaha (4-4); 6. Anthony Bourdon (F), Kawasaki (6-5); 7. Gradie Featherstone (GB), Kawasaki (7-8); 8. Clement Briatte (F), Kawasaki (10-7)

SX2-Tageswertung Samstag: 1. Macanas (1-4); 2. Büttner (5-1); 3. Coates (3-3); 4. Larrañaga (2-6); 5. Briatte (7-2); 6. Lebeau (4-5); 7. Johannes Klein (A), KTM (9-7)
Stand SX1 nach 4 Läufen: 1. Aranda, 95 Punkte; 2. Owen 56; 3. LaMay 55; 4. Neugebauer 50; 5. Politelli 40; 6. Kullas 30; 7. Jaulin 28; 8. Lefrancois 28

Stand SX2 nach 4 Läufen: 1. Larrañaga, 77,5 Punkte; 2. Büttner, 65,5; 3. Coates 63,5; 4. Macanas 61,5; 5. Lebeau 49,5; 6. Walker 31,0; 7. Bourdon 31,0; 8. Paul Haberland (D), Suzuki, 22,5

Nächstes Rennen: 27./28.11.2015, Chemnitz

Internet: www.supercrossmuenchen.de

Langbahn-WM 2016

Michael Härtel als
fünfter Deutscher?

Joonas Kylmäkorpi tritt vom Langbahnsport zurück. Seinen Platz könnte Michael Härtel einnehmen.

Die FIM vergab letzte Woche die permanenten Wildcards für den Langbahn-GP 2016 an Glen Phillips (GB), Aki-Pekka Mustonen (FIN) und Stéphane Tresdarrieu (F). Qualifiziert sind die Deutschen Erik Riss, Kai Huckenbeck, Jörg Tebbe und Matthias Kröger. Der vierfache Weltmeister Joonas Kylmäkorpi erklärte nun via Facebook seinen sofortigen Rücktritt von

der Langbahn. Da die in der WM hinter dem Finnen (7.) platzierten Fahrer alle bereits Tickets haben, käme als Nächster Vechta-GP-Sieger Michael Härtel (9.) dran. «In Australien hat mir Armando Castagna gesagt, dass ich mich jetzt noch auf Speedway konzentrieren soll und deshalb keine Wildcard erhalte», so der Dingolfinger. Doch nach FIM-Reglement ist der Teenager erster Nachrücker. Mit Mühldorf (19.6.), Eenerum (21.8.), Forssa (27.8.), Moritzes (3.9.) und Vechta (17.9.) gibt es 2016 fünf GP-Läufe. ♦ TS



Vechta-Sieger Michael Härtel – 2016 permanent im GP?

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Tuning - auch für Ihren Audi.
www.bb-automobiltechnik.de

H

BMW

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

H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H



TV/DVD auch während der Fahrt - für alle BMW-Modelle! Vor-Ort-Service!
0700/22022011, www.digitaletechnik.de

H

Tuning - auch für Ihren BMW.
www.bb-automobiltechnik.de

H

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

H

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400

H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600

H

Cobra

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

Ferrari

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

H

Jaguar

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

H

Lamborghini

Suche Unfall-Lambo, auch Brand/Wasser/
Totalschaden + Teile, seriöser Barzahler,
bitte alles anbieten. Danke! 0171-6006666

Land Rover



Landy Defender Kinderjeep, EZ 12/2014,
5 km, 5 kW (7 PS), rot, 2450,- €.
Tel. +49(0)176/63373466

Lexus



LEXUS! Neu und gebraucht kauft man
bei Auto Lackas GmbH. 0281/95295-55,
www.lackas.de

H

Mercedes



www.varex.com

... SLS-/G-MODELLE: Wir kaufen an! ...
..... Kfz-Handel am Tegernsee
..... Tel. 08022/6607080 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 29893

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

H

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN-TUNING



Vans - sportlich - einzigartig „Vito 119
HARTMANN VP Spirit“ - „Tourer Select“,
EZ 09/2015, ca. 8000 km, Aerodynamik-
paket VP Spirit (Front-, Seiten-, Heckspoiler-
schürze), Sportfedersatz, Alu-Radsatz
NAVIK 1 mit SR 245/45 R20, Sportauspuf-
fendrohr, Chiptuning, Interieur-Pakete,
VOLLAUSSTATTUNG! Standhgz., alle
Assistenten, 8-Sitzer, NAVI, 2x el. Schie-
betür, 2x Klima u.v.m., Verbr. l/100 km: in-
orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2
komb.: 157 g/km, CO2-Effizienz: A.
65.330,- € (MwSt. awb.) VANSPO RTS.D E
by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann
GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss,
02131/88088-50

H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 29897

Tuning - auch für Ihren Mercedes.
www.bb-automobiltechnik.de

H

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN-TUNING



Vans - sportlich - einzigartig „HART-
MANN SP6“ - Sprinter 316 CDI Kombi
9-Sitzer, EZ 05/2014, ca. 14000 km, Aero-
dynamikpaket SP6 (Front-, Heck-, Seiten-
und Dachspoiler), Alu-Radsatz VEST 3 mit
SR 255/55 R19, weitere Tuning-Ausstat-
tungen möglich. Standhgz., Doppelklima-
anlage, Xenon, Navi u.v.m., 59.380,- €
(MwSt. awb.)
VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning,
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5,
41472 Neuss, 02131/88088-50

H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 29898

Mini

John Cooper Works, EZ 3/2013, 19300
km, 155 kW (211 PS), schwarz, Klima, VB
26.999,- € (MwSt. awb.), Tel. 089/5445960,
brunner@iin-flex.de



Mini Cooper, EZ 10/2009, 20.000 km,
dark silver-metallic, Ausstattungspaket
Pepper, Sportlenkrad, Chrome Line Exte-
rieur, Glasdach, Sitzheizung, Park Distance
Control, Dach und Spiegelkappen in weiß,
8-fach bereift (Alu) u.v.m., Garagenfahr-
zeug, HU neu, unfallfrei, scheckheftege-
pflegt, neuwertiger Zustand. FP 11.000,- €,
Standort Stuttgart. Tel. 0171-5657891

Opel

Mehr Leistung -
weniger Verbrauch!

CHIP4POWER

www.chip4power.de

Insignia 2.0 CDTI, (Serie: 103 kW/140
PS/350 Nm) + ca. 29 kW/40 PS an
Leistung und + ca. 50 Nm an Drehmo-
ment samt V-max. Aufhebung! Mehr als
70 Stützpunkte in Europa - einer ist
bestimmt auch in Ihrer Nähe! Kosten-
freie Hotline: 0800/2447476

H

Porsche

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

Original PORSCHE
Rückfahrkamera



www.digitaletechnik.de

nur echt mit dynamischen Leitlinien!
Für 991, Cayenne, Panamera, Macan -
auf Wunsch in Ihrem PZ. 0700/22022011

H

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

H

„mehr im Web: Nr. XXXXXX“ unter www.automarkt.auto-motor-und-sport.de

Porsche

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



GT4, EZ 04.2015, 2000 km, schwarz, Ganzleder-Alcantara-schwarz, P11 Vollschalensitze, Vollausrüstung ohne Clubsport, 109.900,- €. Tel. 0162/9888899

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

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

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
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renn/Rallye

www.lueticke-motorsport.de H

www.indysport.de H



Motorsport- und High Performance Bremsanlagen

Service · Verkauf ·
Wartung & Instandsetzung · Beratung

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

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

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

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

SCHARF und SCHNELL
www.CATCAMS.BE
TEL. +32 (0)3 320 25 60

- ° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[Ventilfeder, -Teiler, NW-Räder, ...]
- ° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Renntransporter



Auflieger sofort verfügbar, Beschreibung und Bilder unter: www.joest-racing.de H

www.BRATKE-TRAILER.DE



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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

VW

Tuning - auch für Ihren Volkswagen.
www.bb-automobiltechnik.de H



Die Käferfarm-Viersen bietet an: Eine große Auswahl an originalen topgepflegten VW-Käfer Cabrio. Alle Fahrzeuge mit Vollgarantie! Des Weiteren bieten wir an: Ankauf Ihres gepflegten Cabrios, die Restauration, den Teileversand, die Reparatur mit Abhol-Service, das Oldtimerleasing. Sie können sich Ihr Wunschfahrzeug auch bei uns bestellen und restaurieren lassen.
Telefon 02153/9108137,
www.Kaefermarm-Viersen.de H

memminger
www.feine-cabrios.de



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

Bereifung

Cargraphic Racing Felge 285/30 ZR 21, 4 x 21" Felge mit Sommerbereifung 3-tlg., Hochglanz-Edelstahlbett, neuw. Zust., 2x 10J x 21H2 ET71, 2x 10J x 21H2 ET46 LK 112, NP 9000,-, VB 3000,-, 0157/88981580, labor@zmk-reiche.de

Stellenangebote

SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de
0177/7444455 H

Engstler motorsport

Zur Verstärkung unserer Teams in der TCR International Series, der ADAC TCR Germany und der ADAC Formel 4 suchen wir freiberufliche: **RENNINGENIEURE, MECHANIKER und LACKIERER**

Qualifikation

- Berufserfahrung in einem Rennsportteam
- zeitliche Flexibilität und Reisebereitschaft
- Teamfähigkeit und Kommunikationsstärke
- ausgeprägtes Verantwortungsbewusstsein
- hohe Einsatzbereitschaft

Sende deine aussagefähigen Bewerbungsunterlagen mit Gehaltsvorstellung an:
Engstler Motorsport GmbH
Personalabteilung
Rohrachstr. 9
87487 Wiggensbach

www.Rennsportshop.com

MOTOR SPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

- **Leser werben Leser** ■ **Testabos**
- **Jahresabos** ■ **Geschenkabos**

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

BMW Art Cars

Kunst auf Rädern



Jeff Koons' BMW M3 GT2: Das vorerst letzte BMW Art Car avancierte bei den 24 Stunden von Le Mans 2010 rasch zum Publikumsliedling – vor allem nachts

Von ELMAR BRÜMMER

Sie werden Leinwände aus Metall genannt. Und es gibt sie inzwischen seit 40 Jahren. Die BMW Art Cars sind Kult. Im New Yorker Guggenheim-Museum wurden nun die Künstler vorgestellt, die die nächsten fahrenden Kunstwerke gestalten. MSa war vor Ort mit dabei.

Das Wort «Transaxle» haben vermutlich die wenigsten Gäste an diesem New Yorker Novembertag jemals gehört. Man erwartet das ja auch nicht unbedingt, wenn man ins Guggenheim-Museum eingeladen wird. Oder vielleicht doch, wenn auf den Einladungskarten BMW als Gastgeber genannt wird? Zwischen der Kunstschickeria in der imposanten Rotunda, zu der sich Baumeister Frank Lloyd Wright tatsächlich von Autorädern inspirieren ließ, steht schmunzelnd der Franzose Hervé Poulain. Der Rennfahrer kam 1975 auf die Idee, Motorsport und Kunst zusammenzubringen – was sich auf den ersten Moment schräg anhört. Der verrückte Einfall, der beim damaligen BMW-Rennleiter

Jochen Neerpasch auf fruchtbaren Boden fällt, bringt Poulain einen Sitz beim 24 Stunden Rennen von Le Mans. Vor allem aber bewegt es Alexander Calder dazu, einen BMW 3.0 CSL zu lackieren. Der spontane Einfall geht in Serie: Die BMW Art Cars sind geboren und in vier Jahrzehnten zu einem eigenen Begriff geworden, in der Motorsportszene wie in der Kunstwelt. «Eine einmalige Geschichte, die niemand mehr ko-

pieren kann», freut sich BMW-Vorstand Ian Robertson.

Der Wert der Sammlung, die komplett im Besitz des Münchner Autoherstellers ist, lässt sich nur schätzen – auf mehr als eine halbe Milliarde Dollar. Aber jedes der rasenden Kunstwerke trägt das Etikett «unverkäufliches Einzelstück».

Aerodynamik ist heilig

Zum Jubiläum wird die Reihe fortgesetzt, zuletzt hatte Jeff

Koons 2010 einen M3 GT2 für den Einsatz in Le Mans gestaltet. Das Modell hat im Motorsport seinen Dienst getan, Zeit also, auch auf dem Kunstparkett die Evolution zu starten. Die meisten der bisherigen 16 Autos (siehe Kasten) sind – wie der Ur-Vater 3.0 CSL – für den Renneinsatz gemacht. Was zur einzigen Einschränkung führt, die es für die Künstler gibt. «Die Aerodynamik darf nicht beeinflusst werden und das Gewicht sich nicht erhöhen», so Motorsport-Direktor Jens Marquardt, «denn wir wollen ja gewinnen.»

Die genaue Auslegung dieser Vorschrift wird noch Verhandlungssache und zu diskutieren sein mit der Chinesin Cao Fei und dem Kalifornier John Baldessari (klingt nur so ähnlich wie der Name des ehemaligen Ferrari-Strategen). Die beiden sind die Künstler, die die Art Cars #18 und #19 gestalten. Die Besonderheit, gleich zwei nagelneue BMW M6 GT3 gestalten zu lassen, ist dem Jubiläum geschuldet. Dass es sich um die jüngste (37) und den ältesten Künstler (84) der Collection handelt, trägt dem Jubiläum Rechnung. Und den beiden größten Absatzmärkten der

Münchener Marke. Die Entscheidung der – unabhängigen – Jury aus Direktoren renommierter Museen weltweit sieht Ian Robertson als Ausdruck, «in die Zukunft zu schauen». Für den Briten ist die Kombination von Auto und Kunst eine logische Verschmelzung: «Autos an sich sind schon Kunstwerke der Ingenieure, die sich wunderbar um kreative Elemente ergänzen lassen. Künstler, Ingenieure und Motorsportler eint dazu noch, dass sie immer ans Limit gehen. Ihre Energie ist die Emotion.»

Die ersten Modelle wurden schon in die Ateliers geliefert. Die Ideen der Künstler werden im Lauf des kommenden Jahres, wenn BMW seinen 100. Geburtstag feiert, auf die Einsatzfahrzeuge übertragen. 2017 sollen sich die beiden M6 ein-, zweimal auf der Rennstrecke bewähren. Wie und wo steht noch nicht fest. Bevor sie ins Museum einrücken, sollen sie gewinnen.

Der Hätetest gehört zum Prinzip der Sammlung – eine glaubwürdigere Anzeigenkampagne für das Kulturprogramm von BMW und die Verbindung von Kunst und Technologie sieht man nicht. «Hinter der Idee steckte pure Leidenschaft,

Jahr	Künstler	Auto
1975	Alexander Calder (USA)	BMW 3,0 CSL
1976	Frank Stella (USA)	BMW 3,0 CSL
1977	Roy Lichtenstein (USA)	BMW 320i
1979	Andy Warhol (USA)	BMW M1
1982	Ernst Fuchs (A)	BMW 635 CSI
1986	Robert Rauschenberg (USA)	BMW 635 CSI
1989	M. J. Nelson (AUS)	BMW M3
1989	Ken Done (AUS)	BMW M3
1990	Matazo Kayama (J)	BMW 535i
1990	César Manrique (E)	BMW 730i
1991	A. R. Penck (D)	BMW Z1
1991	Esther Mahlangu (ZA)	BMW 525i
1992	Sandro Chia (I/USA)	BMW 3er Reihe
1995	David Hockney (GB)	BMW 850 CSI
1999	Jenny Holzer (USA)	BMW V12 LMR
2007	Olafur Eliasson (DK)	BMW HZR Project
2010	Jeff Koons (USA)	BMW M3 GT2



Der Ursprung aller BMW Art Cars: Der kunterbunte 3.0 CSL, den Alexander Calder 1975 gestaltete



BMW-Rennchef Marquardt

Art-Car-Erfolge In 28 Min. bepinselt

Andy Warhols M1 war das erfolgreichste Art Car. Es war auch am schnellsten fertig – der Künstler brauchte lediglich 28 Minuten.

Das berühmte Auto von Alexander Calder, das den Weg für die BMW Art Cars bahnte, war 1975 schon nach sieben Stunden in Le Mans reif fürs Museum – Kardanwelle defekt. Auch Frank Stellas Coupé wurde in Le Mans und Dijon vom Pech verfolgt. Den ersten Erfolg mit Kunstbezug fährt dann 1977 tatsächlich der französische Ideengeber Hervé Poulain ein. Roy Lichtensteins Rennwagen belegte Platz 9 im Gesamtklassament und den ersten in seiner Klasse. Auch der M1, den Andy Warhol in nur 28 Minuten bemalte, erlebte seine Feuertaufe in Le Mans 1979. Wieder mit Poulain, aber auch mit Manfred Winkelhock und Marcel Mignot hinter dem Steuer – es reichte für Rang 6. «Ich liebe das Auto», scherzte Warhol. «Es war besser als die Bemalung.» In australischen Tourenwagen-Serien fuhren auch die M3 von Michael Nelson Jakamarra und Ken Done Ende der 80er-Jahre.

Die Aufschrift auf dem von Jenny Holzer gestalteten Le-Mans-Prototypen V12 MLR, «Protect me from what I want – Schütze mich vor dem, was ich will», erfüllte sich leider ungewollt: Der Rennwagen fuhr zwar in der Quali, aber nicht im Rennen. Dort siegte 1999 das Schwesterauto mit Joachim Winkelhock, Pierluigi Martini und Yannick Dalmas.

Jeff Koons' farbenfroher M6 GT2 wurde 2010 zum Publikumsliebling in Le Mans, weil er sich vor allem in der Nacht so angenehm von den Konkurrenten abhob. Aber nach nur fünf Stunden war nach einem technischen Defekt Feierabend. Unterwegs war der Rennwagen mit der Startnummer 79 – ein Tribut an Warhols Auto, dem auf der Piste bislang erfolgreichsten Art Car. ♦ BRÜ



Künstler Nr. 19: John Baldessari



Mit Gesichtern verziert: Sandro Chias BMW aus der 3er-Reihe



Künstlerin Nr. 18: Cao Fei



Schwarz-weißes Millimeterpapier: Frank Stellas Art Car von 1976



Jenny Holzers BMW V12 LMR: «Protect me from what I want»

kein Konzernkalkül. Und nach dem ersten Boxenstopp wurde das Calder-Auto damals in den 70ern zum Publikumsliebling, weiß der BMW-Kulturbeauftragte Thomas Girst. «Und diese Geschichte lassen wir weiterleben.» Die M-Power wird um die Vorstellungskraft ergänzt.

Klar ist nur, dass der Pionier der Kunstszene in Los Angeles und die Konzeptkünstlerin aus China nicht nur einen kompletten M6, der bei der Präsentation an der Fifth Avenue noch in BMW-Renndeckor strahlte, gestalten müssen. Eine bestimmte Zahl von Ersatzteilen müssen sie gleich mitbemalen, das lehrt die Erfahrung. Jeff Koons hat manches Teil sogar dreimal signiert, um es für den Fall eines Unfalls auf Halde zu haben. Marquardt fügt für die künftigen Art-Car-Gestalter eine Rennstrecken-Weisheit an: «Wenn die Piloten im Cockpit sind, sagen sie: 'Ich sitz' ja im Auto, da kann ich nicht sehen, wie das Auto von außen aussieht.»

Taxi-Mitfahrt angeboten

Die Chinesin Cao Fei, die sich über die Startnummer 18 in der Reihe der großen Namen freut, weil die 18 in China für Glück

und Reichtum steht, gesteht freimütig: «Ich fahre nicht selbst Auto, ich hole mir meine Erfahrungen vom Beifahrersitz. Aber das ist mit den meisten meiner Projekte so. Ich muss ja nicht zwingend involviert sein in das, was ich künstlerisch gestalte. Mir sind die Blicke von der Seite wichtiger.» Mit Blick auf ein paar ungläubig hochgezogene Augenbrauen ergänzt sie: «Ich habe keine Angst vor der Distanz zwischen mir und dem Auto. Ich werde daraus eine Beziehung herstellen.»

Fei ist bekannt für ihre Kühnheit und das Spiel mit verschiedenen Medien, vielleicht gibt es ja den ersten Rennwagen mit Video-Tafeln? «Ich denke multidimensional, ich bemale also nicht nur», sagt Fei, deren Bezug zum Tempo aus der Jugend herührt – als Leichtathletin. Heute sieht sie das nicht nur sportlich: «Geschwindigkeit, Energie und mein Land selber sind tief miteinander verwoben. Automobile sind ein Spiegelbild.»

Spontan bot ihr Marquardt eine Taxi-Mitfahrt im Tourenwagen an, um das richtige Tempo kennenzulernen – der M6 kommt auf 585 PS, 100 mehr als der Vorgänger. Doch begriffen, um was es

wirklich geht, hat die Chinesin längst, wie ihr Versprechen in New York zeigt: «Autos sollten nicht nur in physikalischer Hinsicht Rennen fahren. Sie sollten auch das Herz zum Rasen bringen!»

Die unterschiedlichen Flächen und Formen des Automobils, die den Gästen im Guggenheim-Museum als «Leinwand aus Metall» vorgestellt werden, sind spannendes Neuland für John Baldessari, der als «Erfinder» unter den renommierten Künstlern der USA gilt: «Ich habe mein Leben lang noch nie etwas Dreidimensionales gestaltet, das man von allen Seiten angucken kann. Aber Kunst außerhalb von Museen zu schaffen, ist mir wichtig. Dies wird sicher mein bislang schnellstes Kunstwerk werden.» Der vielversprechende Wahlspruch, der sich durch sein Schaffen zieht: «Ich hab' noch nie etwas Langweiliges gemacht.»

Er befindet sich da in bester Gesellschaft. Viele Künstlernamen aus der Art Car Collection wären auch gut als Fahrer-namen auf den Seitenscheiben vorstellbar: Frank Stella, Roy Lichtenstein, Robert Rauschenberg oder David Hockney haben einen guten Klang. Den ersten

Kontakt mit der Rennszene hatte Baldessari gleich bei der Show im Museum. Als er den berühmten Bau verließ, lief ihm Lucas Luhr in die Arme, der gerade aus Daytona kam, von Testfahrten mit dem BMW M6 GT3.

Marquardt unterdrückte an diesem Abend die Neugier auf die Schilderungen seiner Rennfahrer, er tauchte in die Kunst-gemeinde ein. «Eine spannende Welt», befand der Manager. Als er seinen Posten in München antrat, war er häufig mit seiner Familie im BMW-Museum. Das Lichtenstein-Art-Car hatte es ihm besonders angetan. Schon damals war er von dem Transfer zwischen den Welten («einzigartig») fasziniert: «Für mich besteht eine große Gemeinsamkeit zwischen der Dynamik eines Kunstwerks und eines Rennwagens. Und Künstler wie Racer stellen die Resultate ihrer Arbeit vor Publikum zur Schau.» Weit auseinander würden die Motivationen von Motorsportmachern und Künstlern ohnehin nicht liegen: «Es sind die Emotionen und die Leidenschaft beim Tun, die uns verbindet. Für beides muss man wohl ein bisschen crazy sein.» Nur ein bisschen? ♦



Andy Warhol und sein BMW M1

Automobil-Stars gestern & heute

WAS MACHT EIGENTLICH...?

JEAN
ALESI

1989



2015

Er war ein Naturtalent. Und er hätte eigentlich mehr Grands Prix gewinnen sollen als nur diesen einen 1995 in Montreal. Doch an Jean Alesi Füßen klebte neben Pech auch sehr viel Emotionalität. «Manche Entscheidungen, die ich getroffen habe, waren rückblickend nicht sehr glücklich», gesteht Alesi. Eine Fehlentscheidung war wegweisend. Als sein Stern 1990 so richtig zu glühen begann, hatte er mehrere Angebote. «Williams wollte mich bei Tyrrell rauskaufen. Aber Frank wartete sehr lange. Als ich mir nicht mehr sicher war, ging ich zu Ferrari. Dieses Team hatte ich schon immer geliebt.»

Dieser Satz zeigt, wie Alesi tickt. Er ist aus Liebe zu Ferrari gegangen. Und das just in dem Moment, wo die Scuderia vom richtigen Weg abgekommen war. Hätte er sich für Williams entschieden, wäre seine Karriere anders verlaufen. 1992/1993 waren die Briten haushoch überlegen. Alesi hätte bei der Vergabe der WM-Titel ein gewichtiges Wort mitreden können. Stattdessen verlief seine Karriere nach dem Motto: up and down. 2001 endete sie in Suzuka – nach einer Kollision mit Räikkönen.

Nach seiner F1-Karriere wechselte der Franzose mit sizilianischen Wurzeln in die DTM. Dort war er in null Komma nichts Publikumsliebhaber. Doch vier Siege in fünf Jahren reichten nicht, um in Titelnähe zu gelangen. 2008/2009 gab er ein Comeback bei den Tourenwagen. Als Galionsfigur in der Speedcar Series. Auch dort heimste er vier

Siege ein. Das reichte in der Endabrechnung aber nur für P4. Außerdem wurde die Serie rasch wieder eingestellt. Es folgte ein Ausflug nach Le Mans (vierter Klassenrang) und 2012 ein überraschendes Debüt in der IndyCar-Serie, wo sich Alesi als Lotus-Botschafter in einem hoffnungslos unterlegenen Auto den Traum des Indy 500 verwirklichen wollte. Er schaffte es, sich als 33. und Letzter zu qualifizieren. Doch nach zehn Runden zeigte man ihm die schwarze Flagge. Die Rundenzeiten lagen außerhalb der 105-Prozent-Regel.

Nach dieser Enttäuschung hing Alesi den Helm an den Nagel. Und kümmerte sich fortan ausschließlich um die Karriere seines Sohnes Giuliano. Der saß zu der Zeit noch im Kart und stieg Anfang 2015 in die französische Formel 4 auf, wo er die Saison als Gesamtvierter beschloss (drei Siege). Vater Alesi, im Nebenjob Pirelli-Botschafter, steht ihm mit Rat und Tat zur Seite. 2016 fährt der Sohn in der GP3. Die ersten Tests stehen nach dem Finale in Abu Dhabi an.

Alesi sr. ist stolz auf seinen Anen Filius. Und er hofft, dass er später in seine Fußstapfen treten wird. Er sagt aber auch: «Giuliano soll es schaffen, weil er die Leistung bringt. Nicht weil er Alesi heißt.» Wie heiß verehrt Alesi noch heute ist, wird einem regelmäßig in Monza bewusst. Wo er auftaucht, jubeln ihm die Tifosi zu. Seine ungestüme Fahrweise und sein Temperament hinterm Lenkrad machten ihn zur Legende. CHRISTIAN EICHENBERGER

Namen & Nachrichten

Zehnter Todestag von Burns

Richard Burns Am Mittwoch, 25. November, jährt sich der Todestag von Richard Burns zum zehnten Mal. Der Brite bestritt 104 WM-Läufe, gewann zehn davon und wurde 2001 auf Subaru Rallye-Weltmeister. Im November 2003 wurde bei Burns ein Hirntumor festgestellt. An dessen Folgen er am 25. November 2005, exakt vier Jahre nach dem Gewinn der WM, verstarb.

Frank Biela Als Medienpartner des Audi Team tv racing hat MSA den Media Cup der Slotcar-Rennserie RCCO gewonnen. Mit 235:226 Zählern setzte man sich in einem spannenden Duell gegen Auto Bild Klassik durch. Zum Saisonabschluss belegten Frank Biela, Miguel Molina, Jan Hennen und Thomas Voigt mit ihrem Audi R8 P2 bei den 24h Hamburg. ♦ CE



Richard Burns (1971-2005)

LESERBRIEFE

Geht's noch, Rossi?

Zu «Rossi gegen Márquez», MSA 47/2015

Bravo Marc Márquez! Endlich einer, der sich vor Valentino Rossi nicht fürchtet. Rossi sagt, er habe sich bedrängt gefühlt, er fahre schließlich um die WM. Zwischen den Zeilen lese ich: Wer nach dem ersten WM-Lauf führt, der hat gefälligst nicht mehr angegriffen zu werden. Geht's noch, Dottore?

Rossi war mehrmals vor Márquez. Warum ist er diesem nicht einfach davongefahren? Nein, er hat absichtlich auf ihn gewartet und ihn dann zum Sturz gebracht. Jeder andere Fahrer hätte nach dieser Aktion die schwarze Flagge gezeigt bekommen, und das völlig zu Recht. So nicht, Herr Rossi! Neun WM-Titel sind genug. Bitte zurücktreten, es reicht. Übrigens: Meine Rossi-Kappe ist noch am selben Abend des Rennens vom 25. Oktober in den Ofen geflogen.

Rudi Engelhardt,
D-74336 Brackenheim

Ein wahrer König

Zu «Rossi gegen Márquez», MSA 47/2015

Als langjähriger Abonnent von MSA möchte ich zum Ausdruck bringen, dass die Titelseite der Ausgabe 47 in hohem Maße unpassend ist. Es gab in dieser Saison und im letzten Rennen nur einen wahren König: Valentino Rossi.

Als langjähriger aktiver Sportler mit Jahrgang 1945 habe ich geschenkte Erfolge immer abgelehnt. Was sich dieser Marc Márquez in den letzten drei Rennen erlaubt hat, ist im höchsten Maße schädigend für diesen faszinierenden Sport.

Alte Motorrad-Fachleute, von Hofmann bis Braun, haben das

Verhalten dieses Halbstarcken so eingeschätzt. Sein Märchen vom weichen Vorderreifen hatte er wohl beim Überholen von Dani Pedrosa kurz vergessen. Ich hoffe nur, dass die Motorsport-Fans (außerhalb Spaniens) ihm diese Unverschämtheiten nicht verzeihen. Stephan Vogel,
D-09212 Limbach-Oberfrohna

Das Gesicht verloren

Zu «Rossi gegen Márquez», MSA 47/2015

So zerstört man fairen Motorsport. Rossi hat den Titel verloren, Honda und der spanische Motorrad-Sport das Gesicht. Es ist beschämend, was Lorenzo und Márquez vorgeführt haben. Die beiden können stolz auf den WM-Pokal sein. Vom letzten auf den vierten Platz vorfahren kann nur der Doktor.

Wolfgang Niedl,
A-8333 Riegersburg

Übertrieben

Zu «Rossi gegen Márquez», MSA 47/2015

In der MSA-Ausgabe 47 Lorenzo auf der Titelseite als «König Lorenzo V.» zu bezeichnen finde ich doch übertrieben – wenn man so zu einem Weltmeistertitel kommt. Markus Bares,
D-86511 Schmiechen

Armer Lorenzo

Zu «Rossi gegen Márquez», MSA 47/2015

Die MotoGP-Piloten haben uns, den Fans, eine Saison der Superlative geboten. Und zwar alle. Talent, Disziplin, Athletik und vor allem die Artistik scheinen von einem anderen Planeten. Aber: Was treibt Márquez seit Australien um? Ist er Politiker

geworden? Offensichtlich und subtil hat er – mit Erfolg – den Titelkampf zwischen Lorenzo und Rossi beeinflusst und für die WM von Lorenzo so Laborbedingungen geschaffen. Lorenzo soll hier in keiner Weise die Leistung der Saison abgesprochen werden, aber Rossi war der größere und ehrlichere Fighter. In einem authentischen Fight unter Rennbedingungen hätte der Bessere den Titel geholt. Verdient hätten ihn beide. Und egal wer den Titel geholt hätte: Die Sympathien der Fans wären sicher. In der Konsequenz entscheiden immer die Fans an der Strecke, wem die Sympathien zufliegen – wie man in Valencia gesehen hat. Armer Lorenzo: Der Titel wird ihm schwer im Magen liegen. Nach der schwer zu verstehenden Strafe im letzten Rennen für Rossi wäre Lorenzo gut beraten gewesen, sich neben Rossi im Starterfeld einzureihen.

Rainer Kohl,
D-40221 Düsseldorf

Schmierkomödie

Zu «Rossi gegen Márquez», MSA 47/2015

Hat Honda das nötig, so in das Geschehen einzugreifen? Márquez hätte von den Honda-Leuten, besonders von Herrn Kanemoto, ein paar passende Worte gebraucht. Diese Schmierkomödie hätte dann vielleicht nicht stattgefunden.

Helmut Mies,
D-54587 Lissendorf



Sein letztes F1-Rennen für Ferrari: Alesi in Adelaide 1995

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 Göhning, Martin Grubler,
 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 Dodgins, John Elwin,
 Alex Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding
 Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera
 Japan: Shigeo Kibiki
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, Werner
 Schneider, Wolfgang Vlasaty
 Schweiz: Jörg Kaufmann, Peter Wysz
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka
 USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher,
 dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
 Froidevaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan,
 Nikolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico
 Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,
 Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weisse,
 Jörg Wiessmann, Willem Witterberg/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 Feveabend (Stv.)
Gesamtanzeigeneitung Automobil:
 Markus Eiberger
Anzeigeneitung:
 Stefan Granzler
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werberverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379
Druck:
 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 ih-
 rer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
 oskkauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).
Abonnentenservice:
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon 07 11-52 06 88 88,
 Telefax 07 11-182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2015 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1421-8488

TIPP DER REDAKTION



«Hitting the Apex - Der Kampf um die Spitze» Diese neue, im Handel erhältliche Dokumentation (DVD/Blu-ray, 138 Minuten) beleuchtet nicht nur den Spitzenkampf in der MotoGP. Es ist auch die Geschichte der Motorrad-Stars Valentino Rossi, Marc Márquez, Jorge Lorenzo, Dani Pedrosa, Casey Stoner und des 2011 verstorbenen Marco Simoncelli.

Youtube: Hitting the Apex - Movie Trailer



Auf Revanche aus: Rosberg fuhr 2014 in Abu Dhabi nur auf P14

TERMINE

AUTOMOBIL			
27.11.	Tourenwagen-WTCC, Losail	WM	0
28./29.11.	GP2, Abu Dhabi/Yas Marina		VAE
28./29.11.	GP3, Abu Dhabi/Yas Marina		VAE
29.11.	Formel 1, Abu Dhabi/Yas Island	WM	VAE
MOTORRAD			
27./28.11.	Supercross, Chemnitz		D

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

- DIENSTAG, 24.11.**
- 20.00 NASCAR, Homestead/Florida (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**
 - 21.15 Formel 3, Macau-GP (RC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
 - 23.00 Langstrecken-WM, Sakhir (BRN), Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
- MITTWOCH, 25.11.**
- 9.00 Langstrecken-WM, Sakhir (BRN), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
 - 12.30 Classic Races: Die DTM auf dem Norring (Doku.) **MOTORVISION-TV**
 - 14.00 Car History: Opel Motorsport (Doku.) **MOTORVISION-TV**
 - 19.05 Langstrecken-WM, Sakhir (BRN), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
 - 22.30 NASCAR, Homestead/Florida (USA), Rennen (W) **MOTORVISION-TV**
- DONNERSTAG, 26.11.**
- 10.00 Langstrecken-WM, Sakhir (BRN), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
 - 13.30 Car History: Mercedes «Start einer Ära»/«Die Silberfelle» (Dok.) **MOTORVISION-TV**

- FREITAG, 27.11.**
- 9.55 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), 1. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**
 - 10.00 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), 1. Freies Training (live) **SPORT 1**
 - 12.30 Classic Races: Die DTM 1993 (Doku.) **MOTORVISION-TV**
 - 12.55 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
 - 13.00 Tourenwagen-WM/WTCC, Losail (O), Qualifikation (live) **EUROSPORT 2**
 - 13.30 Car History: Mercedes «Das Comeback»/«Rallyesport» (Dok.) **MOTORVISION-TV**
 - 13.55 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), 2. Freies Training (live) **SKY SPORT 1, ORF**
 - 14.00 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), 2. Freies Training (live) **SPORT 1**
 - 15.45 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 1**
 - 18.00 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), 1. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**
 - 19.15 Tourenwagen-WM/WTCC, Losail (O), 1. Rennen (live) **EUROSPORT**
 - 19.30 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**
 - 20.15 Tourenwagen-WM/WTCC, Losail (O), 2. Rennen (live) **EUROSPORT**
 - 22.00 Tourenwagen-WM/WTCC, Losail (O), 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 - 23.00 Tourenwagen-WM/WTCC, Losail (O), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- SAMSTAG, 28.11.**
- 7.45 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), 1. und 2. Freies Training (W) **SKY SPORT 2**
 - 8.00 Tourenwagen-WM/WTCC, Losail (O), 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
 - 8.15 NASCAR, Homestead/Florida (USA), Rennen (W) **MOTORVISION-TV**
 - 9.00 GP3, Yas Marina/Abu Dhabi (VAE), 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**

- 10.55 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), 3. Freies Training (live) **SKY SPORT 1**
- 13.00 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Freie Trainings (Zus.) **RTL**
- 13.15 Langstrecken-WM, Sakhir (BRN), Rennen (Zus.) **RTL**
- 13.45 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Qualifikation (live) **RTL, ORF**
- 13.50 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Qualifikation (live) **SKY SPORT 1**
- 13.55 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Qualifikation (live) **SRF 2**
- 15.30 Formel 1, Adelaide (AUS)/1987, Rennen (Doku.) **ORF SPORT+**
- 17.00 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Qualifikation (W) **SKY SPORT 1**
- 17.30 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Qualifikation (Zus.) **SPORT 1**
- 18.30 TCR International, Macau (RC), Rennen (Zus.) **SPORT 1**
- 19.15 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Qualifikation (W) **SKY SPORT 2**
- 20.10 TCR International, Macau (RC), Rennen (Zus.) **SPORT 1+**
- 21.05 NASCAR, Homestead/Florida (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**

- SONNTAG, 29.11.**
- 9.30 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Qualifikation (W) **SKY SPORT 1**
 - 10.00 GP3, Yas Marina/Abu Dhabi (VAE), 2. Rennen (live) **EUROSPORT 2**
 - 12.30 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Vorbereiche zum Rennen (live) **SKY SPORT 1**
 - 13.00 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Vorbereiche zum Rennen (live) **RTL, ORF**
 - 13.25 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Rennen (live) **ORF**
 - 13.30 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Rennen (live) **SRF 2**
 - 13.55 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Rennen (live) **SKY SPORT 1**
 - 14.00 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Rennen (live) **RTL**
 - 16.45, 19.45 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Rennen (W) **SKY SPORT 1**
 - 20.15 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Rennen (Zus.) **SPORT 1**

- MONTAG, 30.11.**
- 3.45 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Rennen (W) **ORF**
 - 10.30 Tourenwagen-WM/WTCC, Losail (O), 2. Rennen (W) **EUROSPORT**
 - 17.00, 21.45 Formel 1, Yas Island/Abu Dhabi (VAE), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

MOTORRAD

- DIENSTAG, 24.11.**
- 22.30 Straßensport, Macau (RC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
- MITTWOCH, 25.11.**
- 0.15 Best of: Enduro-WM, Saisonrückblick 2015 (Zus.) **MOTORS TV**
 - 10.55, 16.30 Straßensport, Macau (RC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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



IM NÄCHSTEN HEFT / 1.12.2015

AUTOMOBIL
 Formel 1: Abu-Dhabi-GP
 Tourenwagen-WM: Losail

MOTORRAD
 MotoGP: Hintergrund-Storys

MOTORSPORT
aktuell

ÜBERFLIEGER

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

14%
PREISVORTEIL

GRATIS

RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

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



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Regisbergstraße 18/19, 70372 Stuttgart, Vertrieb: Beiering, Betreuung und Absatz
erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Wölbelschlag (Voritz), Heide Dörfling, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, 041 182 2550

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

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

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

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl. MwSt. und Versand. **Mein Geschenk**, den RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@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 DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum _____ Unterschrift _____

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