

MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens



MotoGP

Lorenzo dominiert das Finale in Valencia

S. 22



Moto2

Tom Lüthi am Ende starker WM-Zweiter

S. 26

Formel 1: Hamilton gewinnt in Brasilien, aber Rosberg reicht beim Finale Platz 3

Rosberg auf Kurs

Lewis Hamilton hat die WM-Entscheidung mit seinem neunten Saisonsieg vertagt. Jetzt findet der große Showdown in zwölf Tagen in der Wüste von Abu Dhabi statt. Zwölf Punkte trennen die beiden Mercedes-Piloten voneinander. Rosberg könnte es also «ruhig» angehen lassen. Wenn da nicht ständig dieser Max Verstappen im Red Bull für Unruhe sorgen würde. **ab S. 4**

Jeden
Dienstag
neu



**motorsport-
aktuell.com**

Formel 1
Wird Brawn Bernies
Nachfolger? S. 6

MotoGP
Wie KTM die Zukunft
umstrukturiert S. 21

Formel E
Buemi siegt auch in
Marrakesch S. 14



LIEBE LESER!



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst

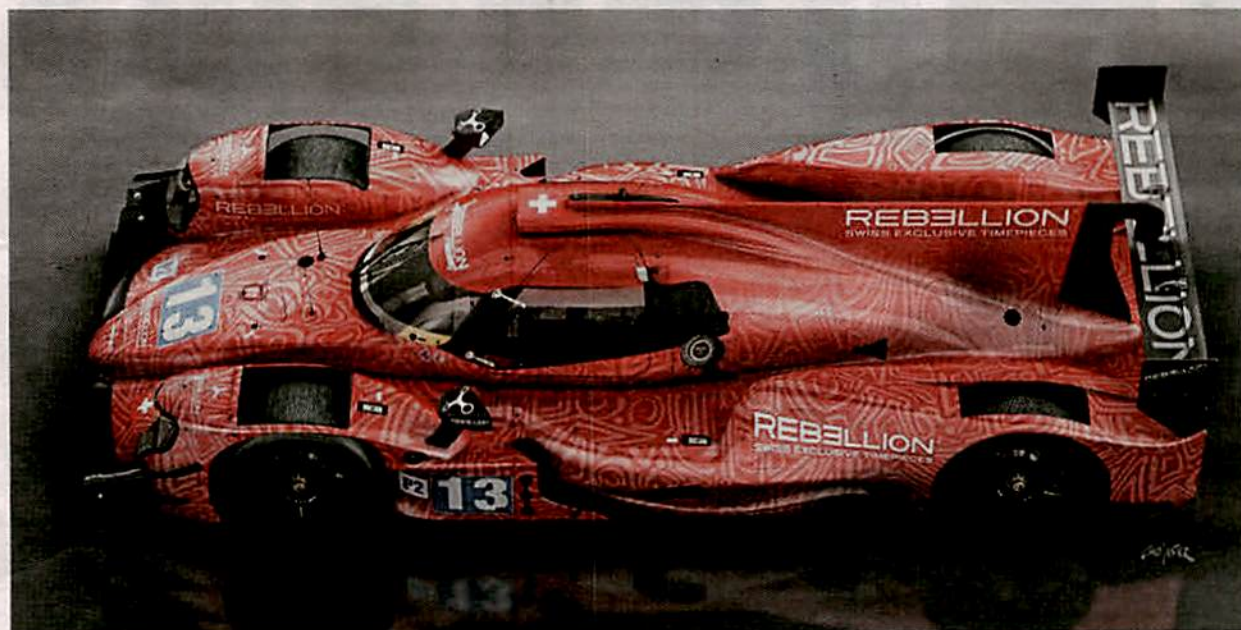
Auch wenn der Rückstand zwölf Punkte beträgt, und Nico Rosberg unter normalen Umständen seinen ersten WM-Titel in Abu Dhabi feiern darf, hat die Formel 1 ein großes Finale vor sich. In zwölf Tagen wissen wir, ob Rosberg nach Damon Hill der zweite Rennfahrersohn sein wird, der in die Fußstapfen seines Vaters tritt. Oder ob ihn Teamkollege Lewis Hamilton noch vor der Ziellinie abfängt. Verdient hätte es Rosberg. Neun Siege, vier zweite und zwei dritte Plätze lassen sich sehen. Stark war vor allem der Saisonauftakt des Deutschen – mit vier Siegen in Folge. Noch stärker ist seine Leistung nach der Sommerpause einzustufen, als Hamilton ihm die WM-Führung abgejagt hatte. Wie gut Rosberg letztendlich ist, wird sich beim Showdown zeigen. Der Druck liegt ganz klar auf seinen Schultern. Es ist DIE Chance seines Lebens. Vielleicht die einzige. Wenn die neuen Regeln 2017 greifen, ist es möglicherweise vorbei mit der Mercedes-Dominanz. Dann könnte Rosberg (und auch Hamilton) einen noch viel unangenehmeren Gegner kriegen: Max Verstappen!

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



WER? Fernando Alonso (E)
WO? Formel 1 in São Paulo (BR)

WAS? Unterhaltung in FP2,
diesmal als TV-Kameramann



WER? Rebellion Racing (CH)
WO? Signes (F)

WAS? Der Oreca 07-Gibson, von dem die Schweizer 2017 zwei Autos in der LMP2-Klasse einsetzen werden, im «Teamkleid»



WER? Mika Kallio (FIN) und die KTM RC16
WO? Valencia (E)

WAS? Beim Saisonfinale der Motorrad-WM als Wildcard-Pilot beim Debüt des KTM-Werksteams in der Königsklasse MotoGP

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Welche Cockpits noch offen sind; VLN: DMSB bestätigt Regelverstoß **S. 3**
! FORMEL 1 Wie Hamilton die Entscheidung vertagte **S. 4**
! FORMEL 1 Brawn und das Ecclestone-Erbe **S. 6**
 FORMEL 1 Warum Claire Williams an Stroll glaubt **S. 10**
! FORMEL E Alle gegen Titelverteidiger Buemi **S. 14**
 FORMEL 3 Rosenqvist will den Macau-Hattrick **S. 15**
 DTM Die große Statistik zur Saison 2016 **S. 17**
 VLN Die Meisterschaft 2016 in der Statistik **S. 18**
 RALLYE-WM Ogier und VW wollen Abschiedssieg **S. 19**

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- !** MotoGP: KTM strukturiert um; Motorrad-WM: Wenig Änderungen für 2017 **S. 21**
! MOTOGP Lorenzos starker Yamaha-Abschied **S. 22**
! MOTO2 Wie Lüthi zum Vizetitel fuhr **S. 27**
 MOTO3 Die Extraklasse des Weltmeisters **S. 29**
 SUPERSTOCK Fritz muss noch ein Finanzloch stopfen **S. 30**

PANORAMA

- MOTORRAD Die fast vergessene KTM-Ära **S. 40**
 AUTOMOBIL Die Wurzeln des Tom Lautenschlager **S. 42**
 AUTOMOBIL Die Schweizer Bergmeisterschaft 2016 **S. 43**
 AUTOMOBIL Die Rennfahrer-Familie Van der Linde **S. 44**
 BOXENGEFLÜSTER Was macht eigentlich...?; Namen & Nachrichten; Leserbrief **S. 46**
 IMPRESSUM **S. 47**
 SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp **S. 47**

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Formel 1

Würfel sind gefallen

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Esteban Ocon zu Force India, Kevin Magnussen zu HaasF1 und Jolyon Palmer ein weiteres Jahr bei Renault. Nur bei Sauber und Manor herrscht noch Ungewissheit, wer 2017 fährt.

Esteban Ocon hat das Rennen um den bis vor Kurzem noch begehrtesten Formel-1-Sitz 2017 gemacht. Der baumlange Franzose fährt im kommenden Jahr an der Seite von Sergio Pérez für Force India.

Ganz überraschend kam der Deal nicht zustande. Force India hat schon seit einem Jahr ein Auge auf den schnellen Mercedes-Schützling geworfen. Beim ersten Test für das Team aus Silverstone vermochte Ocon auf Anhieb zu überzeugen. Außerdem hat Force India die Leistungen des GP3-Champions von 2015 bei Manor genau studiert. Und da – so heißt es – habe er im Vergleich mit Pascal Wehrlein besser abgeschnitten. Last but not least: Mit Ocon dürfte die Motoren-Leasingrate etwas geringer ausfallen als bisher. Die Rede ist von rund drei Millionen Euro. Ein Batzen, der bei einem Team, das seit Jahren am Rande eines Kollapses arbeitet, nicht zu vernachlässigen ist.

Für Ocon werden die nächsten Wochen und Monaten sehr intensiv. «Ich werde viel im



In der kommenden Saison Teamkollegen bei HaasF1: Kevin Magnussen und Romain Grosjean (hinten)

Simulator sitzen», meint der Mann aus Evreux im Norden Frankreichs. «Auch werde ich die Gelegenheit nutzen, mich mit allen Ingenieuren auszutauschen.»

Zweite Chance für Palmer

Nicht nur bei Force India steht das Duo für 2017, auch Renault und HaasF1 haben vor Brasilien Nägel mit Köpfen gemacht. Die Franzosen setzen im kommenden Jahr neben Nico Hülkenberg nochmals auf Jolyon Palmer. Dessen Kurve zeigte in den letzten Rennen nach oben. In Malaysia holte der Sohn von Ex-Formel-1-Pilot Jonathan Palmer seinen ersten Punkt.

Palmers Vertrag ist auf ein Jahr begrenzt. Die Gelben hätten

angeblich lieber mit Kevin Magnussen weitergemacht. Doch dem war ein Einjahresvertrag zu wenig. Deshalb flüchtete er zu HaasF1, wo er für zwei Jahre fest im Sattel (neben Romain Grosjean) sitzt.

Für Esteban Gutiérrez ist das Abenteuer Formel 1 damit beendet. Es sei denn, der Mexikaner findet bei Manor Unterschlupf. Aber das wird sich der Ex-Sauber-Pilot wohl kaum antun. Viel eher sehen ihn einige in der Position des Testfahrers – zurück zu Ferrari?

Eine Rückkehr zu Sauber steht nicht zur Debatte. Da hätte schon ein Felipe Nasr sein Cockpit räumen müssen. Doch danach sieht es nun nicht mehr aus. Seit die Türen bei Force In-

dia zu sind, muss der Brasilianer hoffen, dass ihn Sauber (neben Marcus Ericsson) behält.

Wer fährt neben Wehrlein?

Bleibt noch Manor. Da ist Pascal Wehrlein (nach dem Wechsel von Ocon zu Force India) gesetzt. Es sei denn, Mercedes möchte ihn lieber bei Sauber parken. Als Nummer 2, falls Wehrlein bleibt, kommt infrage, wer Geld mitbringt. Einer der Kandidaten ist Jordan King aus der GP2. Auch Sergey Sirotkin macht sich dank russischer Unterstützung Hoffnung auf ein Cockpit. GP2-Titelanwärter Pierre Gasly muss sich noch etwas in Geduld üben. Seine Zeit bei Toro Rosso wird aber noch kommen. ♦

IMSA/Mercedes

Der Stern in den USA

Was ursprünglich schon für diese Saison geplant war, ist nun endgültig fix: Mercedes-AMG baut ein Kundensport-Engagement in den USA auf. Damit werden 2017 Mercedes-AMG GT3 erstmals in den wichtigsten nordamerikanischen Sportwagen-Serien, der IMSA-Sportwagen-Meisterschaft sowie in der Pirelli World Challenge an den Start gehen. Das Renndebüt des Mercedes-AMG GT3 in Nordamerika geht einher mit einem weiteren Ausbau des Support-Angebots. Neuer Dreh- und Angelpunkt ist ein eigens eingerichtetes Technik- und Logistikzentrum in Mooresville, das die Versorgung der Teams in Nordamerika sicherstellen soll.

Seit Monaten laufen dazu die Vorbereitungen. Aktuell hat AMG in der vergangenen Woche unter Ausschluss der Öffentlichkeit in Daytona getestet. In dieser Woche steht ein offizieller IMSA-Test auf dem Programm – ebenfalls in Daytona. Hier geht Ende Januar bei den 24h auch die US-Rennpremiere des GT3 über die Bühne. ♦ AW



Daytona: Test des AMG GT3

DMSB Permitt Nordschleife

Gericht bestätigt Manipulationen

Wie ein der MSA-Redaktion vorliegendes, schriftliches Urteil des Sportgerichts des DMSB bestätigt, haben das Porsche Team Pro Sport Performance und sein Fahrer Edoardo Mortara gegen das VLN-Langstrecken-Reglement, das DMSB-Veranstaltungsreglement sowie das Internationale Sportgesetz (ISG) der FIA verstoßen.

MSa hat diese Tatsache bereits in seiner Ausgabe vom 31. Mai 2016 prognostiziert! Die Betroffenen haben dem Gericht mitgeteilt, dass das angeblich vermeintliche Ausfüllen der Fahrerwechselkarte ein Fehler gewesen sei. Den Namen (Edo-

ardo Mortara), seine Unterschrift und Helmsnummer habe man eingetragen, bevor der Wechsel stattgefunden hat.

Dokumentationspflicht verletzt

In Artikel 7.3 h der VLN-Rahmenvorschrift ist der Fahrerwechsel geregelt. Aufgrund ihrer Beweiskraft stellt die Fahrerwechselkarte laut Gericht eine Urkunde im herkömmlichen Sinne dar. Auf der Wechselkarte wird ein vorgenommener Fahrerwechsel dokumentiert, und die Fahrerwechselkarte soll auch zum Nachweis für absolvierte Runden und gefahrene Zeiten verlässlich Auskunft geben.

Gegen diese Dokumentationspflicht wurde laut der

Richter in gravierendem Maße und vorsätzlich verstoßen, indem die Fahrerwechselkarte für das Fahrzeug mit der Startnummer 467 bereits vorab ausgefüllt worden ist. Außerdem sei sie unterschrieben worden, was in vorliegendem Fall vom Fahrer Mortara bestätigt worden ist. Er ist um 14:58 Uhr in das Fahrzeug mit der Startnummer 467 eingestiegen und hat das Fahrzeug übernommen.

Tatsächlich ist Mortara, wie MSA enthüllt hat, zu keinem Zeitpunkt, weder um 14:58 Uhr in das Fahrzeug eingestiegen noch überhaupt mit dem Fahrzeug gefahren. Die Fahrerwechselkarte hätte ihren Dokumentationsinn verloren, und die Eintragungen sind definitiv

falsch. Dem Gericht zufolge liegt ein gravierender und vorsätzlicher Verstoß der Betroffenen gegen die zwingende «Muss-Vorschrift» der VLN-Rahmenvorschrift vor.

Das Porsche-Team Pro Sport Performance wurde für zwei

VLN-Rennen gesperrt und musste zudem eine Geldstrafe in Höhe von 5000 Euro zahlen. Gegen den betreffenden Fahrer Edoardo Mortara ist vom DMSB ein Sportgerichtsverfahren (siehe Seite 19) eingeleitet worden! ♦ AW



Eines der beiden «Mortara-Autos» beim 3. VLN-Lauf

GP Brasilien - Mercedes

Entscheidung vertagt



Der neunte Siegerpokal: Hamilton sorgte in Brasilien dafür, dass das WM-Rennen weiter spannend bleibt

Von ANDREAS HAUPT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Lewis Hamilton hat mit seinem neunten Saisonsieg die WM-Entscheidung auf das Finale in Abu Dhabi (27. November) vertagt. Doch dort hilft ihm nur ein Wunder. Nico Rosberg braucht bei einem Sieg Hamiltons nur aufs Podest zu fahren. So wie er das in Brasilien unter schwierigen Bedingungen souverän schaffte.

Lewis Hamilton hat einen Lauf. In Brasilien gewann er sein drittes Rennen in Folge. Doch die Siegessträhne könnte zu spät kommen. Weil Nico Rosberg das macht, was er tun muss, um Weltmeister zu werden.

Auf die zehnte Saison-Pole folgte der neunte Sieg des Jahres. Lewis Hamilton war in Brasilien nicht aufzuhalten. Nicht von zwei Rennunterbrechungen. Nicht von den Safety-Car-Phasen. Nicht vom Wetter. Nicht von Nico Rosberg oder irgendwem sonst. Der Weltmeister kam nach 71 Runden mit 11,4 Sekunden Vorsprung vor seinem WM-Rivalen ins Ziel. Es hätten auch viel mehr sein können. Vor dem letzten Einsatz von Bernd Mayländer war

Hamilton Rosberg bereits um über 25 Sekunden enteilt.

«Ich bin die gesamte Zeit ganz entspannt vorneweg gefahren», strahlte der Sieger, der sich nicht von den widrigen Bedingungen aus der Ruhe bringen ließ. «Wenn es regnet, wird es für gewöhnlich immer ein gutes Rennen für mich.»

Im zehnten Anlauf gelang dem Briten damit endlich auch der erste Sieg in Brasilien. «Das geschmeidigste Rennen, das ich hier je hatte.» Es war sein 52. Karriere-Erfolg. 31 davon fuhr er für Mercedes heraus.

Hamilton sprach nicht ohne Hintergedanken von einem «leichten Sieg». Der Brite weiß, dass er nur noch eine Chance hat, Rosberg einzuholen. Da versucht er mit allen Mitteln, seinen Gegner zu destabilisieren. Und sei es einfach nur, indem er aller Welt erzählt, wie einfach dieser Sieg in Brasilien gewesen sei.

Rosberg reicht ein dritter Platz

Das Brasilien-Wochenende unterstreicht Hamiltons starke Form. Der Brite ist in Form. Dreimal in Folge zeigte er der versammelten Konkurrenz die Auspuffrohre. Inklusive WM-Rivale Rosberg. Die Niederlage beim GP Japan hatte Hamiltons

Arbeitseifer geweckt. Seither wirkt er so engagiert und konzentriert wie nie in dieser Saison. Doch die Siegesserie könnte zu spät kommen. Trotz des Brasilien-Erfolgs beträgt der Abstand zu Rosberg immer noch zwölf Punkte. Es steht 367 zu 355 im Lager der Silberpfeile.

Damit reicht dem Deutschen sogar ein dritter Platz im Saisonfinale in Abu Dhabi bei einem gleichzeitigen Hamilton-Triumph, um den Titel einzusacken. «Nico macht, was er machen muss», äußerte sich der Titelverteidiger zum zweiten Rang seines Dauerrivalen.

Doch dann holte Hamilton nochmals die psychologische

Kriegsführung ein: «Nico ist in der Form seines Lebens. Ich bin glücklich darüber, dass ich ihn im selben Auto so souverän besiegt habe.» Und: «Bis auf das eine Mal in Barcelona ist er immer ins Ziel gekommen. Das nennt man maximale Zuverlässigkeit.» In Spanien waren die beiden Mercedes kollidiert. Ansonsten sah Rosberg immer die Zielflagge. Hamilton dagegen nicht. In Malaysia platzte ihm der Motor. Diese 25 Punkte, die er dort liegen ließ, kosten ihn am Ende womöglich den Titel.

Das Rennen in Brasilien war von diversen Unfällen geprägt. Selbst die Großen der Branche hatten ihre liebe Mühe und Not.

Sebastian Vettel trudelte einmal von der Bahn (siehe rechts). Max Verstappen hatte einen wilden Quersteher. Und Nico Rosberg hätte es beinahe in der 45. Runde erwischt. Der WM-Spitzenreiter konnte seinen Mercedes nach einem Rutschen zwischen Kurve 12 und 13 gerade noch bändigen. «Das kam völlig unerwartet», berichtete Rosberg, der zugab, dass gegen den Teamkollegen kein Kraut gewachsen war. «Ich habe anfangs versucht, Druck auf ihn zu machen. Aber ich habe schnell gemerkt, dass er schneller ist. Der zweite Platz tut mir aber nicht weh.»

Kritik an Rennleitung

Auch Hamilton hatte einen kleinen Quersteher. «Aber nichts Ernsthaftes», winkt er ab. Zu den zwei Unterbrechungen hat er eine klare Meinung. «Ich verstehe es, dass man auf die Sicherheit achtet. Aber das Safety Car war viel zu viele Runden draußen. Wir haben beim zweiten Mal wahrscheinlich auch zu früh unterbrochen.» Während der ersten Rotphase wechselte Hamilton seinen Helm, weil etwas Wasser durch das Visier in sein Gesicht geraten war. Aber selbst das stoppte ihn in Brasilien nicht. ♦



«Ständiger» Begleiter: Das Safety Car war sehr oft im Einsatz

Red Bull vs. Ferrari

Klarer Sieg für die Bullen

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Ferrari hatte in Brasilien gegen Red Bull nicht viel auszurichten. Der Kampf um den zweiten Platz in der Hersteller-Wertung ist entschieden. Vor allem Max Verstappen ließ Sebastian Vettel alt ausschauen.

Mit 446 zu 375 Punkten ist die Sache gegessen. Ferrari liegt hinter Red Bull. Und kann beim letzten Rennen in Abu Dhabi den Spieß nicht mehr umdrehen. Der dritte WM-Rang ist in Stein gemeißelt – eine ziemliche Ohrfeige für ein Team, das auch lange nach dem Saisonbeginn noch vom WM-Titel träumte.

Ferrari war im Dauerregen von Interlagos chancenlos gegen die Bullen. Zwar positionierte sich Kimi Räikkönen als Dritter anfangs vor Supertalent Max Verstappen. Und auf dieser Position lag er auch beim Restart. Doch dann bohrte der Finne seinen SF16-H bei Start und Ziel in die Mauer. Dabei hatte er einige Schutzengel. Räikkönens Ferrari flog nach dem harten Einschlag unter Aquaplaning einmal quer über die Piste. Dass ihn dabei niemand traf, grenzte an ein Wunder. «Es hat nicht extrem geregnet», sagte Räikkönen hinterher. «Aber es gab viele Pfützen. Dort, wo ich abgeflogen war, hatte ich nicht damit gerechnet. Zwar hatte ich Regenreifen montiert, aber die sind sehr anfällig.»

Vettel beschwert sich am Funk

Auch Sebastian Vettel hatte zu diesem Zeitpunkt schon einen

wilden Ausritt hinter sich, ein paar Hundert Meter weiter vorne. Der Deutsche hatte Glück, dass er nirgendwo einschlug. Aber auch sein Rennen war dadurch beeinträchtigt. Zwar holte der vierfache Weltmeister im späteren Verlauf nochmals auf, biss sich dann aber ungewöhnlich lange an Carlos Sainz die Zähne aus. Als Vettel hinter dem Spanier festklemmte, kam von hinten Verstappen angebraust. Mit Siebenmeilenstiefeln kassierte der Niederländer auf den letzten 15 Runden Gegner für Gegner. Darunter auch Vettel. Zuerst täuschte Verstappen außenherum an, stach dann bergauf innen vorbei und ließ den Ferrari-Star verhungern. Vettel beschwerte

welchem Holz der junge Niederländer geschnitzt ist. Selbst Mercedes-Teamchef Toto Wolff musste anerkennend nicken: «Das war eine sehr erfrischende Vorstellung.»

Überhaupt ist Wolff ein bekennender Verstappen-Fan. Doch beim GP Mexiko hat Verstappen den Bogen nach Wolffs Meinung ein bisschen überspannt: «Im Zuge der Beinahe-Kollisionen (mit Rosberg, d. Red.) wollte ich seinem Vater, den ich seit Langem kenne, nur sagen, dass es schade für den Ruf von Max wäre, wenn er den Titelkampf durch ein unbedachtes Manöver entscheidet. Der Junge braucht das nicht.»

Das stieß Red-Bull-Sportchef Helmut Marko sauer auf. «Es wird immer absurder», schüttelte der ehemalige Le-Mans-Sieger den Kopf. «Wenn Herr Wolff etwas von uns will, dann soll er die Verantwortlichen von Red Bull kontaktieren und nicht den Vater. Wir fahren unser eigenes Rennen. Es ist ja nicht so, dass wir von Mercedes überrundet werden. Dann könnte man noch verstehen, wenn von uns verlangt wird, Platz zu machen.»

Und Marko weiter: «Wir kämpfen mit Mercedes um Positionen. Wenn wir da freiwillig zurückstecken sollen, dann kann Mercedes sein Rennen mit seinen beiden Fahrern um 11 Uhr austragen, und der Rest ist dann um 14 Uhr dran. Ich habe so eine Einmischung noch nie erlebt. Den Vater eines Fahrers anzurufen, um ihn zu manipulieren. Das ist schlechter Stil.» ♦

«Mercedes soll sein Rennen um 11 Uhr austragen.»

HELMUT MARKO



sich über Funk: «Er hat mich von der Strecke gedrängt.» Doch der Aufschrei wurde bei den Stewards nicht einmal notiert. Verstappens Manöver war korrekt, auch wenn Vettel das hinterher nicht so sehen wollte: «Ich meine, ich hätte die Nase immer noch etwas weiter vorne gehabt.»

Verstappen hatte im Ziel viel Grund zum Jubeln. Nicht nur wegen Platz 3. Die Fahrt dorthin hat einmal mehr aufgezeigt, aus



Starkes Rennen: Verstappen durfte als Dritter mit aufs Podest



Rosberg vs. Verstappen: Phasenweise lag der WM-Leader auf P3



Nico Rosberg: Noch ein Podestplatz und er ist Weltmeister

KOMMENTAR

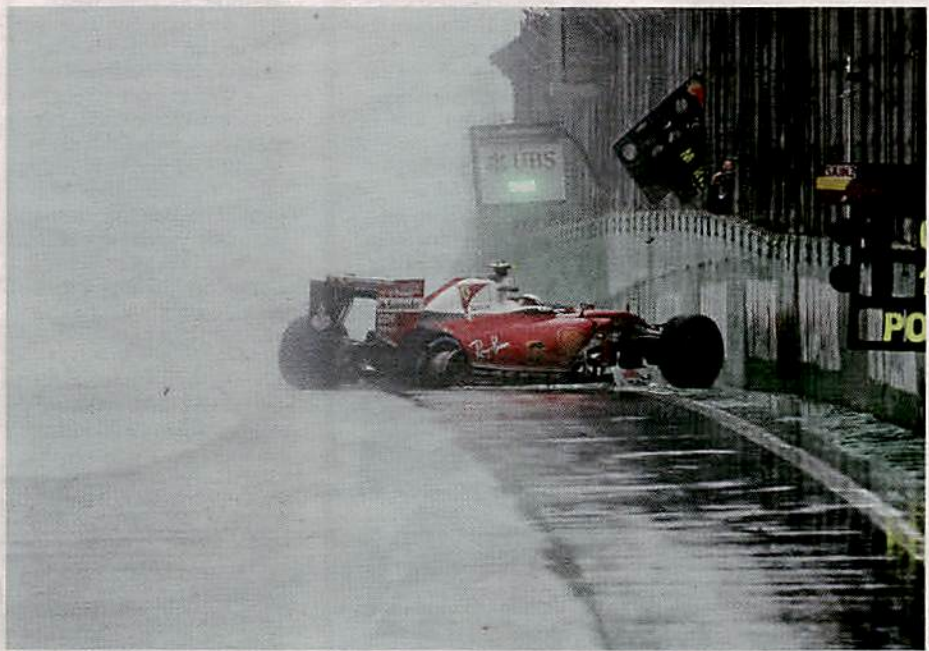
Fahren oder nicht fahren – das ist hier die Frage



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Regen in São Paulo ist nichts Neues. Und dass sich in Interlagos mehr Pfützen bilden als sonstwo, ist auch nicht erst seit Sonntagnachmittag bekannt. Auch ist es nicht neu, dass die Formel-1-Verantwortlichen bei Regen (über)vorsichtig geworden sind. Aber muss man deswegen als Fan auf Action verzichten und Zuschauen, wie das Safety Car seine Bahnen zieht? Viele Fahrer haben vor allem bei der zweiten Roten Flagge den Kopf geschüttelt.

Nicht nur Leader Lewis Hamilton, der natürlich ein besonderes Interesse hatte, dass das Rennen fortgesetzt wird. Fakt ist: Die Bedingungen waren, als das Rennen in Runde 32 endlich wieder freigegeben wurde, nicht wirklich besser. Warum also dieses ganze Tamtam? Vielleicht weil es Pirelli nicht schafft, einen vernünftigen «Heavy wet» zu konstruieren? Dass der Intermediate bei Regen besser ist als der Regenreifen, darf nicht passieren, passt aber irgendwie in das Bild, das die F1 seit Wochen und Monaten abgibt.



Eines von zahlreichen Aquaplaning-Opfern: Kimi Räikkönen versenkte seinen Ferrari bei Start und Ziel

MOMENT MAL!

Zwischen den Fronten

Kolumnisten haben für ihre Meinung manchmal so viel Platz wie die Formel-1-Piloten in der ersten Kurve. Auch sie geraten zwischen rivalisierende Fronten. Das ist ja auch der Sinn der Sache. Sich zwischen die Ansichten der geschätzten Kollegen Christian Eichenberger und Michael Schmidt zu begeben, ist in etwa so, wie in einem Rennwagen-sandwich zwischen Max Verstappen und Lewis Hamilton zu stecken. Auch da geht es um Positionen, um die hartnäckig gekämpft wird.

In unserem Fall spielt Charlie Whiting zwar eine Rolle, aber richtig befrieden kann der Renndirektor der Formel 1 das Ganze auch nicht. Denn Partei E. ist nach dem Wutausbruch von Sebastian Vettel weiterhin fest der Meinung, dass sich Anstand und Sport nicht ausschließen dürfen. Partei Sch. wiederum ist es leid, dass jetzt auch noch die Menschen reguliert werden sollen. Und der Kolumnist? Steckt mittendrin.

Wir erleben vor dem GP von Brasilien einen Vettel, der nicht von seiner Meinung über seine Strafe im Duell mit Daniel Ricciardo abweicht, sich aber ruhiger und nachdenklicher gibt, was den begleitenden Funkverkehr zur Auseinandersetzung mit Max Verstappen angeht. Wollen wir, wo die Motoren doch den meisten schon zu leise sind, auch noch eine gedämpfte Cockpitbesetzung? Häufig sind die Hörspiele die beste Unterhaltung, wenn die Silberpfeile vorn mal wieder am Horizont des Sieges verschwunden sind. Den Zwiespalt zeigt Sündenbock Vettel auf: «Einerseits wollen die Leute erkennen, dass der Fahrer bereit ist, alles zu geben, andererseits kann man dabei auch übers Ziel hinausschießen...»

Die Wortwahl – über die kann man streiten, aber man muss sie nicht überbe-

werten. Whiting sagt, dass es immer wieder Flüche gibt, nur dass sie «unglücklicherweise» diesmal ihn betroffen hätten. Mit der umgehenden Entschuldigung Vettels aber sei das erledigt. Doch eine andere Diskussion ist damit erst in Gang gebracht: Soll der Funkverkehr noch weiter zensiert werden als mit dem



Elmar Brümmer

aus niveaulosen Talkshows gewohnten Piep-Ton? FIA-Moralapostel Jean Todt sorgt sich natürlich um seinen guten Ruf, aber er hat nicht nur Gnade vor Recht, sondern

auch Vernunft walten lassen, indem es nicht auch noch eine Disziplinarstrafe gegen Vettel gab. Egal, wie echt die Demut von Vettel war – eine weitere Demütigung braucht es nicht. Vettel sagt, er habe seine Lektion gelernt, aber auch er findet, man könne sich darüber streiten, ob man alles ausstrahlen müsse. Schließlich handele es sich ja um Dialoge zwischen ihm und seinem Team – außer, wenn er Alonso – selbst ein Aktivist des Funkdrückknopfes – einen Idioten schimpft. Bekommt die F1 jetzt auch noch eine Abhöraffaire? Ein Datenschutzabkommen im neuen Reglement? In São Paulo waren sich Fahrer, Teams und Funktionäre einig, dass es ohnehin viel zu viele Regeln gibt.

Auch Vettel und Verstappen sehen das so. «Überlegt doch mal: Wenn man Fußballspieler während des Matches mit Mikrofonen ausrüsten würde, was man da zu hören bekäme!» sagt der mit einem erhöhten Adrenalinspiegel bestens vertraute Niederländer. Wenn der Allgemeinheit aber die Gefährdung zu groß sei, dann müsse man eben auf die Übertragung verzichten. Wie der Kolumnist das kommentieren würde, weiß er bereits: Mit einem verständnisvollen, freundlich gemeinten F***.

Shell dreht mit Sebastian Vettel gerade einen Werbespot, der bald schon im Fernsehen und im Internet laufen soll. Es ist die erste personenbezogene Werbung des Mineralölkonzerns. Verraten wird nur so viel: Vettel spielt dabei einen Spezialisten, der die FI-Technik erklärt. Der viermalige Weltmeister wird bei einigen Szenen gedoubelt. Vettels Doppelgänger ist ein Brasilianer namens Carlos, der Philosophie studiert, keine Ahnung von der F1 hat und auch kein Auto besitzt.

Können Sie sich noch an den GP Brasilien 2003 erinnern? Als zuerst Kimi Räikkönen als Sieger gefeiert wurde, der tatsächliche Gewinner Giancarlo Fisichella den Pokal aber erst beim nächsten Rennen in Imola bekam? Und als sechs Autos in der Curva do Sol in die Leitplanken flogen? Lange dachte man, dass ein Bach, der von der aufgeweich-

Ross Brawn

Was läuft da mi

Von ELMAR BRÜMMER

Wer kommt nach Bernie? Diese Frage beschäftigt die Formel 1 nicht erst seit der Übernahme durch Liberty Media. Auch in Brasilien fragte man sich: War das der zweitletzte Einsatz des Zampanos? Einer, der seinen Posten übernehmen könnte, wäre Superhirn Ross Brawn.

Bernie Ecclestone regiert die Formel 1 wie eh und je, jedenfalls kann man diesen Eindruck gewinnen. Selbst wenn Chase Carey, der Statthalter von Rechtebesitzer Liberty Media und Bernies Chef mit über den Grid schreitet – der 86-Jährige ist der, um den sich alles dreht.

Aber auch in Brasilien wird wieder gemunkelt: War das der vorletzte Grand Prix des großen Zampanos? Wird er in Abu Dhabi tatsächlich zum letzten

Mal die Geschicke der Königs-klasse lenken? Die Gerüchte und Mutmaßungen würden, wenn es keine entsprechenden anderen Erklärungen gibt, dann noch bis Ende März 2017 weitergehen: In Melbourne spätestens würde man sehen, ob die neuen Besitzer auch eine neue Führungsspitze installieren.

Gut möglich, dass das Fahrerlager dann wieder um einen guten, alten Bekannten reicher ist: Ross Brawn, der Weltmeistermacher von Michael Schumacher und Ferrari, ist seit Wochen immer wieder derjenige, der als Kandidat für eine Ecclestone-Nachfolge gehandelt wird. Das mag einerseits damit zusammenhängen, dass der 61-Jährige gerade eine Art Management-Buch veröffentlicht hat: «Total competition». Darin wird er von Adam Parr, dem ehemaligen Williams-Geschäftsführer zu allem Möglichen interviewt.

Es gibt Lehrsätze, Insider-Informationen und gelegentlich auch eine Abrechnung mit dem Renngeschäft, von dem der gelernte Atomphysiker und passionierte Rosenzüchter offenbar doch nicht loskommt.

Das Sabbatical nach seinem Abschied von Mercedes scheint ihn zu langweilen. Auf einen Job bei Ferrari, wo seine Fähigkeiten mehr denn je gefragt wären, hat er keine Lust: «Dort habe ich in den Positionen, die mich reizen, schon alles erreicht. Das motiviert mich nicht. Aber es könnte mich motivieren, die Zukunft der Formel 1 mitzugestalten. Und dafür bietet sich eine ganze Reihe von Positionen an.»

Ideal für einen Aufseherposten

Bleibt also der Top-Job. Und die Ambitionen werden dadurch genährt, dass Brawn bereits seit Monaten auf der Gehaltsliste von Liberty Media steht – als

AUS DEM FAHRERLAGER

Von MICHAEL SCHMIDT



Noch Platz für drei: Piquet sr.

Nico Rosberg hat am Mittwoch vor dem GP Brasilien alle Ingenieure des Teams, auch die der Mannschaft von Lewis Hamilton, in ein Steakhaus in São Paulo eingeladen. Auch sein WM-Gegner Hamilton stand auf der Gästeliste. Der aber hatte andere Pläne.

Nelson Piquet hat die Vornamen seiner Kinder auf seinem rechten Unterarm eintätowiert. «Für drei ist noch Platz», grinste der Brasilianer. Er hat bereits sieben. Eines davon, Pedro Piquet, fährt am Wochenende in Macau bei der Formel 3 mit.

Die Anschlagtafel der FIA am Eingang zu den Boxen soll verschwinden. Auf ihr wurden alle Entscheidungen und Untersuchungen des Weltverbandes ausgestellt. Die moderne Technik vertreibt den schönen alten Brauch. Teams und Medienvertreter bekommen

alle Mitteilungen der FIA seit Kurzem per E-Mail.

Sebastian Vettels derbe Flüche am Funk in Mexiko haben unterschiedliche Reaktionen unter den Fahrern ausgelöst. Daniel Ricciardo will den Funkknopf immer erst dann drücken, wenn der erste Ärger verbracht ist: «Vorher spreche ich mit mir selbst.» Andere Fahrer fordern, Beleidigungen oder böse Worte einfach nicht über den TV-Sender zu schicken. Bernie Ecclestone verspricht: «Solange ich etwas zu sagen habe, werden alle

alle Mitteilungen der FIA seit Kurzem per E-Mail.

Sebastian Vettels derbe Flüche am Funk in Mexiko haben unterschiedliche Reaktionen unter den Fahrern ausgelöst. Daniel Ricciardo will den Funkknopf immer erst dann drücken, wenn der erste Ärger verbracht ist: «Vorher spreche ich mit mir selbst.» Andere Fahrer fordern, Beleidigungen oder böse Worte einfach nicht über den TV-Sender zu schicken. Bernie Ecclestone verspricht: «Solange ich etwas zu sagen habe, werden alle



GP2-Leader Giovinazzi

Funksprüche übertragen.»

GP2-Pilot Antonio Giovinazzi hatte ein Angebot von Mercedes, 2017 in der DTM zu fahren und Mitglied des Fahrerpools zu werden. «Er hat sich aber seit drei Wochen nicht mehr bei uns gemeldet», bedauert Motorsportchef Toto Wolff.



F*** am Funk: Vettels Mexiko-Auftritt gibt weiter zu reden

lem «Superhirn»?

Berater. «Alles ziemlich zwanglos und unauffällig», behauptet Brawn. Doch diese Zurückhaltung kann auch eine verkappte Offensive sein, der Briten trägt nicht umsonst den Spitznamen «Superhirn». Gegenüber der «Daily Mail» deutet er an, dass er sich tatsächlich eine wie auch immer geartete Führungsrolle vorstellen kann: «Die Zeit wird es zeigen. Es steht nicht außer Frage, aber es ist auch nichts, was schon beschlossene Sache wäre.» Drei bis sechs Monate könnte der Findungsprozess dauern. Eine Doppelspitze Brawn/Ecclestone kann man sich schwerlich vorstellen, eine Art neuen FI-Vorstand mit einzelnen Ressorts schon eher. Die große Frage aber bleibt: Wird Ecclestone zum Saisonende die Königsklasse verlassen? Brawn sagt: «Bernie hat die Formel 1 verkauft. Genau wie ich meine Anteile bei Mer-

cedes veräußert habe, muss er akzeptieren, dass jemand anderes übernehmen muss.»

Über eine mittelfristige Ablösung des Zampanos wird gemunkelt, seit der US-Unterhaltungskonzern Liberty Media die Mehrheit an den Formel-1-Rechten übernommen hat. Allerdings war deren erste Amtshandlung laut Ecclestone, den Zampano mit einer Vertragsverlängerung über drei Jahre auszustatten. Der Plan dahinter soll jedoch sein, dem 86-Jährigen jüngere Manager für einzelne Fachbereiche zur Seite zu stellen, wie in jeder milliarden-schweren Aktiengesellschaft üblich. Brawn wäre ob seiner Erfahrung, seines Leumundes und seiner Herkunft – die Formel 1 ist zutiefst britisch geprägt – eine ideale Besetzung, zumal er aufgrund seiner Vergangenheit auch das mächtige Ferrari-Team, seine alte Heimat, einbinden

könnte. Da er in seiner großen Zeit in Maranello mit Jean Todt ein kongeniales Führungsduo bildete, würde auch dem Segen des Automobilweltverbandes FIA, den Todt heute führt und der ein Vetorecht bei diesen Personalentscheidungen besetzt, nichts im Wege stehen.

Zudem gilt Brawn wie sein ewiger Gegenspieler, der geniale Konstrukteur Adrian Newey, als jemand, der das Reglement mit allen Möglichkeiten zu interpretieren versucht – ideal für einen Aufseherposten in dem von harten Sitten geprägten Top-Motorsport. Die fortschrittliche Denke und ein generelles Harmonieverständnis sind weitere nützliche Fähigkeiten für eine Führungsfunktion.

Kein neuer Ecclestone

Sollte es tatsächlich zu einer Gewaltenteilung der Amtsgeschäfte in einer Nach-Ecclestone-

Ära kommen, könnte der Technik-Manager Brawn die sportliche Seite übernehmen, für die wirtschaftliche Seite bieten sich andere wie Christian Horner (Red Bull) oder Toto Wolff (Mercedes) an. Bislang ist Ross Brawn schon Mitglied der Regelkommission und als Experte auch im FIA-Weltrat, er hat maßgeblich am anstehenden Reglementwechsel für die neue Saison mitgearbeitet. «Man braucht einen Drei- und einen Fünf-Jahres-Plan. Um diesen zu fassen, braucht es zunächst aber eine bessere Struktur», sagt Brawn über das, was der Formel 1 momentan fehlt.

In einem Interview mit der BBC hat er bestritten, dass er einen diesbezüglichen Vertrag unterschrieben habe: «Liberty ist noch nicht weit genug, um irgendwelche Verpflichtungen einzugehen. Ich berate sie nur ein wenig, um ihnen dabei zu helfen, die Formel 1 besser zu verstehen – das ist aber alles.»

Ein klares Dementi, dass Brawn weiterhin hauptsächlich dem Fliegenfischen nachgehen wird, ist das allerdings nicht. Auch der ergänzende Satz, es hänge alles von Ecclestones Zukunftsplänen ab, nährt eher die Möglichkeit, dass der Techniker eine Rolle unter dem Vorsitzenden Chase Carey im neu zu ordnenden Grand-Prix-Sport spielt. «Wenn der Tag kommt, an dem Bernie womöglich aufhört, wird es keinen weiteren Bernie geben. Es wird eine andere Struktur sein und diese hängt auch von Liberty Media ab», weiß Brawn, der eine Zusammenarbeit mit Ecclestone für eine «interessante Kombination» hielt.

Chaotisch und impulsiv

Bernie Ecclestone hat sich in seiner Kommentierung im gewohnten Zynismus geübt: «Ich würde mich freuen, wenn er zum Weltverband gehen würde, dafür wäre er erstklassig. Aber ich habe nicht die leiseste Ahnung, was er machen könnte. Bei uns auf jeden Fall nichts. Wir brauchen keinen Ingenieur.» Brawn und Ecclestone sind nicht verfeindet, aber sie pflegen keine Nähe, wie es etwa Ecclestone oder Mercedes-Aufsichtsrat Niki Lauda tun, und auch Christian Horner. Ross Brawn gibt sich zum Thema Ecclestone kryptisch: «Ich habe keine Probleme mit Bernie. Meine Herangehensweise ist methodisch und strukturiert, seine impulsiv und chaotisch. Das wäre eine interessante Mischung...» ♦

NACHRICHTEN

Button lobt seinen Ex-Teamkollegen

GP-Starts Rubens Barrichello atmet auf. Sein Rekord von 323 GP-Starts bleibt noch einige Zeit bestehen. Jensen Button hätte ihn nächstes Jahr schlagen können, hätte er keine Auszeit genommen. «Ich fahre freiwillig nicht noch ein Jahr länger, nur um diesen Rekord zu brechen», sagt Button. Der Weltmeister von 2009 ist der Meinung, dass sich sein Ex-Teamkollege diesen Rekord redlich verdient hat. «Es zeigt, wie lange Rubens auf hohem Niveau gefahren ist und immer noch fährt. Er hat 2015 die brasilianische StockCar-Meisterschaft gewonnen und war Fünfter in der Kart-Meisterschaft. Das zeigt, mit wie viel Leidenschaft er noch dabei ist und wie viel Arbeit er noch in den Rennsport steckt. Rubens war der beste Abstimmer eines Rennautos, den ich in meiner Karriere getroffen habe.»

Ferrari im «Fall Vettel» abgeblitzt

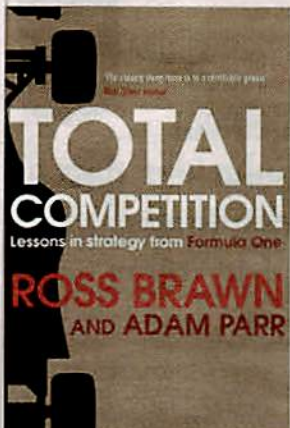
Ferrari Am Freitagabend vor dem Brasilien-GP kam es zur Anhörung im Fall Ferrari. Die Italiener wollten bewirken, dass die Zehn-Sekunden-Strafe gegen Sebastian Vettel beim GP Mexiko rückgängig gemacht wird. Ferrari sprach von neuen Beweis-Elementen, die von den Kommissaren aber abgewiesen wurden. Damit bleibt das Ergebnis des GP Mexiko bestehen. Ferrari hatte den Schritt, der im Fahrerlager für viel Kopfschütteln sorgte, wie folgt begründet: «Im Lichte der Bedeutung als Präzedenzfall für die Zukunft und um Klarheit für künftige Zwischenfälle dieser Art zu schaffen, ist Ferrari überzeugt, dass die Sportkommissare den Fall noch einmal neu aufrollen sollen.»

Kimi wird zum zweiten Mal Vater

Räikkönen Sportlich läuft es für Kimi Räikkönen nicht rund. Zwar ist der Ferrari-Pilot häufig schneller als sein hochgelobter Teamkollege Sebastian Vettel. Aber mit P3 in der Marken-WM ist Räikkönen nicht zufrieden. Dafür läuft es privat umso besser. Wie die finnische Zeitung «Ilta Sanomat» berichtet, erwarten die Räikkönens 2017 ihr zweites Kind. Das erste, Sohn Robin, ist bald schon zwei Jahre alt. ♦ MS/AH/CE



Eine Doppelspitze, die es nie geben wird? Bernie Ecclestone und Ross Brawn – hier in Malaysia 2009



Brawns Buch: Total Competition



Brawns größter Erfolg: Weltmeister 2009 mit seinem eigenen Team

Technik

«Bei Feuer lieber ohne Halo»

Von ANDREAS HAUPT

Gleich fünf Fahrer führten das Halo-Testprogramm der FIA in Brasilien fort. Vor allem Jolyon Palmer äußerte sich kritisch: «Für mich ist ein Formel-1-Auto damit kein Monoposto mehr.»

Der Halo spaltet weiter die Formel-1-Gemeinde. Es gibt die Fraktion, die Schutz um jeden Preis fordert. Dazu gehören Nico Rosberg und Sebastian Vettel. Der Club der Halo-Gegner fürchtet um das An- und Aussehen der Königsklasse. Ihr Argument: Der Bügel über dem Cockpit würde die Autos entstellen und trotzdem keine maximale Sicherheit garantieren. Einer der größten Halo-Gegner ist Nico Hülkenberg.

Der lange Rheinländer war im ersten Freien Training in Brasilien einer von fünf Fahrern, die zu Testzwecken den Halo an Bord hatten. Die anderen vier waren Kimi Räikkönen, Jolyon Palmer, Romain Grosjean und Marcus Ericsson. Der Schwede absolvierte seinen kompletten ersten Run des Tages mit dem Cockpitschutz. «Ich hatte erwartet, dass der obere Teil des Bügels während der Fahrt stört. Aber dem war nicht so. Den Steg in der



Nico Hülkenberg mit dem Halo: Der Rheinländer ist ein bekennender Gegner des Cockpitschutzes

Mitte bemerkst du nur, wenn das Auto steht. Weil du dich dann darauf konzentrierst. Auf der Strecke war es für mich kein Problem, weil er so nah vor einem ist, man mit dem Blick aber weit vorausschauend fährt.»

Grosjean und Palmer waren mit den Sichtverhältnissen auf

der Piste ebenfalls einverstanden. Der Franzose monierte aber ein anderes Problem. «Es hat mich fast krank gemacht. Ich verspürte so etwas wie Platzangst.» Hülkenberg kritisierte dagegen: «Es schränkt die Sicht ein. Speziell wenn viele Kurven aufeinanderfolgen. In

Singapur habe ich es besonders gemerkt.»

Eigentlich wollte die FIA das Schutzsystem schon für 2017 durchdrücken. Doch in der Strategie-Gruppe stellten sich einige Teams quer. Weil noch nicht alle Facetten des Halo durchdacht und analysiert sind.

Und weil die ersten Windkanalstunden mit den 2017er-Autos ohne Halo abgespult wurden. Der Weltverband führte ein Testprogramm ein. An jedem GP-Wochenende rücken mehrere Piloten mit dem Halo aus, um Eindrücke und Daten zu sammeln. Mit dem Ziel, den Bügel über dem Fahrerkopf für 2018 salonfähig zu machen.

Wie ein Dach überm Kopf

Hülkenberg wäre es am liebsten, wenn der Halo nie zu einem Renneinsatz käme. Auch sein baldiger Teamkollege Palmer kann mit dem Halo nichts anfangen. «Die Sicht war zwar in Ordnung. Es hat sich aber angefühlt wie ein Dach über dem Kopf. Für mich ist ein F1-Auto damit kein Monoposto mehr.» Ericsson widerspricht: «Als Fan erkennt man die Piloten immer noch. Man sieht sie arbeiten im Cockpit – im Gegensatz zu geschlossenen Cockpits.»

Palmer sieht im Halo auch potenzielle Gefahren. «Wenn es brennt, bevorzuge ich es, keinen über dem Cockpit zu haben.» Und bei einem Überschlag? «Ich denke, wir müssten dann auf die Streckenposten warten, um umgedreht zu werden. Im Falle eines Brandes wäre das fatal», äußert sich Palmer. ♦



Auch kein Freund vom Halo: Jolyon Palmer (Renault)



In Teamfarben besser? Williams probierte Halo in weiss



«Ur-Halo»: Räikkönen beim ersten Test Anfang 2016

Zahl und Zitat des Wochenendes

Nur zwölf Punkte auseinander

Lewis Hamilton hat die WM-Entscheidung mit seinem neunten Saisonsieg vertagt. Jetzt fallen die Würfel erst beim Finale in Abu Dhabi. Hamiltons Rückstand: zwölf Punkte.

In zehn Tagen fällt die Entscheidung. Wie es sich gehört erst beim Finale in Abu Dhabi. Zwölf Punkte trennen die beiden Mercedes-Piloten nach 20 Rennen. Damit ist klar: Rosberg reicht in den Emiraten ein dritter Platz (bei einem Sieg Hamiltons), um der dritte deutsche

Formel-1-Weltmeister nach Michael Schumacher und Sebastian Vettel zu werden.

Rosbergs Ausgangslage ist also ziemlich komfortabel. Bremsen kann ihn nur ein Defekt oder die beiden Red-Bull-Piloten Max Verstappen und Daniel Ricciardo. Regen – so wie in Interlagos – wird ihm in Abu Dhabi die Party nicht verderben. Oder sagen wir so: Es wäre äußerst kurios.

Für Hamilton ist der Fahrplan klar: Er wird auch beim letzten Rennen alles auf eine Karte setzen und nicht nur Pole-Num-

mer 61, sondern auch Sieg Nummer 53 anpeilen. Bei den besten Startplätzen wird der Engländer – wenn die Mercedes-Dominanz 2017 anhält – schon bald einen neuen Rekord aufstellen. Nur Ayrton Senna (65) und Michael Schumacher (68) liegen noch vor ihm. Bei den Siegen hat er den viermaligen Weltmeister Alain Prost (51) hinter sich gelassen. Fast schon frech war Hamiltons Aussage auf dem Podium: Das sei einer der einfacheren Siege gewesen, meinte Hamilton nach seinem ersten Sieg in Brasilien. ♦ CE

«Mach deinem Sohn klar, dass er den Titelkampf nicht stören soll.»

MERCEDES-TEAMCHEF TOTO WOLFF ZU JOS VERSTAPPEN



Hamilton: Zwölf Punkte zurück

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

14%
PREISVORTEIL



GRATIS
für Sie zur Wahl

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. 1509425
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.)
inkl. MwSt. und Versand statt 100,- € (D) (A: 105,- €; CH: 175.00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk,
den Gutschein meiner Wahl**, erhalte ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat
reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-
Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

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

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

1. Amazon.de, Wert: 30,- € (nur in D und A bestellbar) 2. JET, Wert: 30,- € (nur in D bestellbar) 3. BestChoice, Wert: 30,- €

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

Claire Williams: Seit 2013 bei Williams am Ruder



Claire Williams

«Lance hat ein Cockpit verdient»

Zur Person Claire Williams

Geburtsort Windsor (GB)
Herkunftsland Großbritannien

KARRIERE

1999 Abschluss in Politik an der Newcastle University
2000 Pressesprecherin Silverstone Circuit
ab 2002 Einstieg in die Kommunikationsabteilung bei Williams
2010 Chefin Kommunikationsabteilung
2012 Leiterin Marketing
seit 2013 Stv. Teamchefin

HOBBYS

Motorsport, Freunde treffen, Familie

Von MICHAEL SCHMIDT

Claire Williams (40) leitet seit 2013 das Formel-1-Team von Williams. Die Tochter des Firmengründers erklärt im Gespräch mit MSA, warum in diesem Jahr Platz 5 in der WM droht, wo Williams sich verbessern muss und warum sie an ihren Neuzugang Lance Stroll glaubt.

Wie geht es Sir Frank?

CLAIRE WILLIAMS: Es geht ihm wieder gut. Er hat eine lange Genesungsphase hinter sich. Vor drei Wochen konnten wir ihn aus dem Krankenhaus holen. Jetzt haben wir ein Auge auf ihn und hoffen, dass er sich weiter gut erholt. Sie wissen ja, wie er ist. Frank ist ein Kämpfer. Der will so schnell wie möglich zurück.

«Das Geld war im Fall Stroll nicht ausschlaggebend.»

CLAIRE WILLIAMS



Wie wichtig ist der vierte Platz in der WM für Williams?

Schon wichtig. Einerseits finanziell, andererseits auch aus Stolz. Nachdem wir zweimal hintereinander Dritter geworden sind, willst du nicht viel weiter abrutschen. Wir wussten schon vor der Saison, dass es schwer werden würde, den dritten Platz zu verteidigen.

2015 und 2016 haben Sie jeweils eines der Top-Teams geschlagen. Ist das überhaupt noch möglich?

Es ist härter als noch vor zwei Jahrzehnten, als man sogar noch Weltmeister werden konnte gegen Teams mit größeren Budgets. Aber ich glaube nicht, dass es unmöglich ist. Würde ich es glauben, bräuchten wir ja gar nicht mehr mitfahren. Ich glaube nicht, dass man Hunderte von Millionen braucht, um einen Titel zu holen. Wir haben genügend Beweise von Teams, die so viel Geld ausgeben und nicht mal ein Rennen gewinnen. Es muss immer noch möglich sein, indem man schneller und besser arbeitet. Und das Budget präziser in die Dinge investiert.

Ist es heute schwieriger, ein Budget wie das von Williams aufzutreiben?

Seit es meine Aufgabe ist, Geld zu finden, wurde es jedes Jahr härter. Das Klima hat sich seit der Finanzkrise 2008 nicht verbessert. Weil der Wettbewerb um die Werbegelder härter geworden ist. Es hilft nicht, zu jammern. Du musst einfach schlauer und kreativer sein. Wir haben das Glück bei Williams, dass wir uns mit unserer

Technologiesparte ein zweites Standbein aufgebaut haben. Das schafft Partnerschaften, die sich für beide Branchen unserer Gruppe interessieren.

Das Sie dazu nutzen, das Formel-1-Geschäft zu subventionieren?

Ja, das war auch einer der Gründe, warum wir uns breiter aufgestellt haben. Es ist eine neue Einnahmequelle. In diesem Jahr haben sich die Einnahmen aus diesem Geschäft verdoppelt.

Warum hat es so lang gedauert, bis die Fahrer bekannt gegeben wurden?

Wir waren uns seit einigen Monaten im Klaren, was wir wollen. Aber dann kamen einige Dinge dazwischen. Wir wollten, dass Lance Stroll erst einmal die Formel-3-Meisterschaft gewinnt. Dann begannen die Überseerennen, und mein Vater wurde krank.

Mit Stroll stellen Sie einen 18-jährigen Neuling für ein Jahr ein, in dem es die schnellsten Formel-1-Autos aller Zeiten geben wird.

Wie groß ist das Risiko?

Du erreichst nichts, wenn du keine Risiken eingehst. Lance hat seine Aufnahmeprüfung bestanden, und wir würden ihn nicht nehmen, wenn wir nicht an ihn glauben würden. Er hat ein Cockpit verdient. Lance hat fast 50 Prozent aller F3-Rennen in diesem Jahr gewonnen. Er lag 185 Punkte vor dem Zweiten. Das ist mehr als Dominanz. Das Alter? Max Verstappen kam noch jünger in die Formel 1, und schauen Sie sich an, was er schon geleistet hat.

Kannst du etwas über seine Vorbereitung in dem 2014er-Williams erzählen?

Er ist bereits auf einer Handvoll europäischer Strecken gefahren und wird noch auf weiteren Strecken außerhalb Europas unterwegs sein. Am Ende wird er rund 8000 KI-Kilometer abgespult haben.

Warum wird es so geheim gehalten?

Wir wollen den Druck von ihm nehmen. Und er soll von seiner Aufgabe nicht abgelenkt werden. Viele Leute interessieren sich für ihn und seine Story. Nicht nur, weil er ein Talent ist, sondern auch, weil er einen bekannten Vater hat.

Es ist kein Geheimnis, dass sein Vater reich ist. Wie wichtig war das Geld, das Stroll mitbringt?

Das Geld war nicht ausschlaggebend. Es war bei Williams immer so, dass finanzielle Dinge die Fahrerscheidung nicht beeinflussen dürfen. Jeder kann unsere finanzielle Situation einsehen, da wir an der Börse notiert sind. Lance stammt von einem privilegierten Hintergrund. Das hat ihm sicher auf dem Weg nach oben geholfen. Das trifft aber auch auf viele andere Fahrer zu. Am Ende hat uns sein Talent überzeugt. Lance könnte alles Geld der Welt haben, es würde ihn nicht schneller im Auto machen. ♦

STRECKE

GP Brasilien / São Paulo



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Ultra-soft- (lila markiert), Super-soft- (rot), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi-Mischungen (orange) unterteilen. Pro Grand-Prix-Wochenende stehen immer drei Mischungen zur Wahl. Diese Auswahl trifft Reifenhersteller Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer mindestens zwei der drei Mischungen benutzen. Die ersten zehn müssen mit dem Set losfahren, mit dem sie im Quali ihre Bestzeit erzielt haben. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es insgesamt 13 Trockenreifensätze. Die Fahrer können diese im Voraus bestimmen (MOTORSPORT aktuell wird diese Auswahl immer eine Woche vor dem Rennen abdrucken). Dazu kommen weitere sieben Reifensätze für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Jeder Fahrer darf nur vier Antriebsachsen pro Saison verwenden. Beim fünften Einbau gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Das Autódromo José Carlos Pace hatte 2016 zwei DRS-Zonen: Auf der Reta Oposta (nach Kurve 3) und auf der Start-Ziel-Geraden.

TRAININGS

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.		2. Freies Training (Fr) min/Rdn.		3. Freies Training (Sa) min/Rdn.		Topspeed Qualifying (Sa) km/h	
1. Hamilton	1:11,895 (32)	1. Hamilton	1:12,271 (41)	1. Rosberg	1:11,740 (19)	1. Räikkönen	338,1
2. Verstappen	1:11,991 (29)	2. Rosberg	1:12,301 (40)	2. Hamilton	1:11,833 (21)	2. Rosberg	337,8
3. Rosberg	1:12,125 (26)	3. Bottas	1:12,761 (47)	3. Vettel	1:11,959 (14)	3. Grosjean	336,4
4. Ricciardo	1:12,371 (27)	4. Massa	1:12,789 (43)	4. Räikkönen	1:12,027 (16)	4. Pérez	336,3
5. Bottas	1:13,129 (36)	5. Ricciardo	1:12,828 (43)	5. Verstappen	1:12,077 (19)	5. Hamilton	335,1
6. Pérez	1:13,289 (31)	6. Verstappen	1:12,928 (45)	6. Ricciardo	1:12,287 (21)	6. Hülkenberg	334,3
7. Hülkenberg	1:13,293 (33)	7. Vettel	1:13,002 (45)	7. Bottas	1:12,614 (27)	7. Massa	333,7
8. Massa	1:13,318 (33)	8. Räikkönen	1:13,047 (24)	8. Palmer	1:12,968 (19)	8. Gutiérrez	333,3
9. Vettel	1:13,567 (24)	9. Hülkenberg	1:13,299 (42)	9. Massa	1:12,990 (26)	9. Vettel	333,1
10. Räikkönen	1:13,569 (22)	10. Button	1:13,440 (19)	10. Alonso	1:13,002 (12)	10. Bottas	331,2
11. Sainz jr.	1:13,711 (22)	11. Alonso	1:13,572 (18)	11. Hülkenberg	1:13,203 (14)	11. Ricciardo	330,0
12. Kvyat	1:14,090 (15)	12. Kvyat	1:13,689 (46)	12. Pérez	1:13,251 (19)	12. Ericsson	329,8
13. Button	1:14,252 (27)	13. Sainz jr.	1:13,801 (47)	13. Magnussen	1:13,255 (15)	13. Ocon	329,6
14. Alonso	1:14,296 (26)	14. Pérez	1:13,918 (38)	14. Sainz jr.	1:13,293 (20)	14. Sainz jr.	327,1
15. Grosjean	1:14,507 (25)	15. Grosjean	1:14,074 (35)	15. Grosjean	1:13,344 (15)	15. Palmer	326,7
16. Nasr	1:14,631 (21)	16. Magnussen	1:14,109 (47)	16. Gutiérrez	1:13,596 (16)	16. Kvyat	326,6
17. Ericsson	1:14,654 (23)	17. Nasr	1:14,309 (40)	17. Kvyat	1:13,609 (13)	17. Alonso	326,4
18. Ocon	1:14,827 (30)	18. Ocon	1:14,317 (46)	18. Button	1:13,750 (9)	18. Verstappen	325,7
19. Palmer	1:14,908 (32)	19. Palmer	1:14,436 (43)	19. Wehrlein	1:13,972 (20)	19. Button	325,5
20. Wehrlein	1:14,948 (32)	20. Gutiérrez	1:14,558 (42)	20. Nasr	1:13,992 (14)	20. Nasr	322,8
21. Leclerc*	1:15,391 (27)	21. Ericsson	1:14,695 (21)	21. Ocon	1:14,222 (21)	21. Wehrlein	322,5
22. Sirotkin**	1:15,800 (10)	22. Wehrlein	1:14,958 (22)	22. Ericsson	keine Zeit (1)	22. Magnussen	318,2

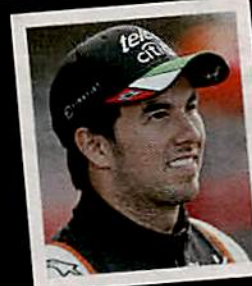
* für Gutiérrez; ** für Magnussen

QUALIFYING

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Hamilton	1:11,511	1. Hamilton	1:11,238	1. Hamilton	1:10,736	Hamilton	11:9 Rosberg
2. Rosberg	1:11,815	2. Rosberg	1:11,373	2. Rosberg	1:10,838	Vettel	10:10 Räikkönen
3. Verstappen	1:11,957	3. Verstappen	1:11,834	3. Räikkönen	1:11,404	Massa	3:17 Bottas
4. Räikkönen	1:12,100	4. Vettel	1:12,010	4. Verstappen	1:11,485	Ricciardo	10:6 Verstappen
5. Vettel	1:12,159	5. Ricciardo	1:12,047	5. Vettel	1:11,495	(Ricciardo	4:0 Kvyat)
6. Ricciardo	1:12,409	6. Räikkönen	1:12,301	6. Ricciardo	1:11,540	Pérez	9:11 Hülkenberg
7. Hülkenberg	1:12,428	7. Alonso	1:12,312	7. Grosjean	1:11,937	Magnussen	11:7 Palmer
8. Massa	1:12,432	8. Pérez	1:12,331	8. Hülkenberg	1:12,104	Kvyat	5:11 Sainz jr.
9. Bottas	1:12,680	9. Grosjean	1:12,343	9. Pérez	1:12,165	(Verstappen	3:1 Sainz jr.)
10. Pérez	1:12,684	10. Hülkenberg	1:12,360	10. Alonso	1:12,266	Ericsson	13:6 Nasr
11. Alonso	1:12,700	11. Bottas	1:12,420			Alonso	14:5 Button
12. Grosjean	1:12,893	12. Gutiérrez	1:12,431			(Vandoorne	1:0 Button)
13. Sainz jr.	1:12,950	13. Massa	1:12,521			Wehrlein	6:2 Ocon
14. Gutiérrez	1:13,052	14. Kvyat	1:12,726			(Wehrlein	7:5 Haryanto)
15. Kvyat	1:13,071	15. Sainz jr.	1:12,920			Grosjean	12:8 Gutiérrez
16. Palmer	1:13,259	16. Palmer	1:13,258				
17. Button	1:13,276						
18. Magnussen	1:13,410						
19. Wehrlein	1:13,427						
20. Ocon*	1:13,432	Grid-Penalty: *+3 Positionen					
21. Ericsson	1:13,623	(Behindern eines anderen					
22. Nasr	1:13,681	Fahrers)					

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Brasilien



< Sergio Pérez (4.)

«Schade, dass ich zwei Runden vor Schluss den Podestplatz verloren habe. Aber Max (Verstappen) war schneller. Trotzdem: ein tolles Ergebnis unter schwierigen Umständen.»

Carlos Sainz jr. (6.) >

«Die Kurven 13 und 14 hatten es in sich. Aber alles lief glatt. Und ich bin mit P6 sehr zufrieden. Das Team wollte mir Intermediates geben. Aber ich wollte auf Regenreifen weiterfahren.»



< Fernando Alonso (10.)

«Als Zehnter gestartet – im Ziel auch Zehnter. Trotz einiger Ausfälle, die mich weiter hätten nach vorne spülen müssen. Ich bin nicht zufrieden. Wir hätten mehr Punkte holen sollen.»

Felipe Massa (out) >

«Es ist schwierig, meine Gefühle in Worte zu fassen. Ich hatte gehofft, dass ich ins Ziel komme. Aber dann flog ich unter Aquaplaning ab. Der Weg zurück an die Box war sehr emotional.»

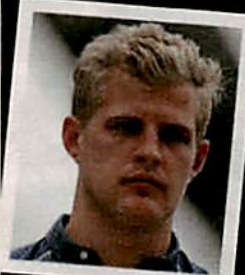


< Jolyon Palmer (out)

«Ich hatte Kvyat vor mir nicht gesehen. Und bin voll in ihn reingefahren. Tut mir leid. Aber die Bedingungen waren schwierig. Außerdem taugen diese Regenreifen nichts.»

Marcus Ericsson (out) >

«Die Verhältnisse waren sehr schwierig. Zuerst hat es Grosjean, im Rennen dann mich an derselben Stelle erwischt. Dort war es wirklich sehr nass. In den Kurven war es sonst okay.»



Höhepunkte des Rennens

Vor dem Start: Grosjean wirft seinen Haas auf der Fahrt zum Grid aufgrund von Aquaplaning in die Abschränkungen.

Start: 21 Fahrer (ohne Grosjean) fahren hinterm Safety Car los.

8. Runde: Safety Car kommt rein. Start ist freigegeben. Verstappen kasziert Räikkönen. Magnussen holt Intermediates.

10. Runde: Vettel dreht sich vor Start/Ziel. Fahrt zur Box und holt auch Intermediates (hinten links geht das Rad nicht drauf).

13. Runde: Ericsson fliegt auf Intermediates ab und versperrt die Boxengasse.

14. Runde: Verstappen steckt auf Intermediates um. Ricciardo auch. Safety Car. Hamilton führt vor Rosberg, Räikkönen.

18. Runde: Ricciardo «under Investigation», weil er die Box ansteuerte, als diese (wegen Ericssons Crash) geschlossen war.

20. Runde: Restart. Räikkönen fliegt auf Start/Ziel ab (mit Heavy Wets). Zuerst Safety Car, dann rote Flagge. Fünf-Sekunden-Strafe für Massa (Überholen nach der SC-Linie).

Auch Ricciardo kriegt fünf Sekunden aufgebremst.

22. Runde: Hülkenberg (P4) muss während der SC-Phase rein (Plattfuß).

23. Runde: Palmer crasht (hinterm SC!) in Kvyat.

28. Runde: Red Flag, obwohl Hamilton sagt: «Track is fine.»

29. Runde: Es geht weiter - hinterm Safety Car.

32. Runde: Restart. Hamilton führt. Verstappen schnappt sich Rosberg.

34. Runde: Vettel wieder in den Punkten.

38. Runde: Verstappen verliert sein Auto. Bleibt aber vor Rosberg.

41. Runde: Ricciardo holt Intermediates.

44. Runde: Auch Verstappen auf Intermediates.

46. Runde: Rosberg dreht sich um ein Haar.

48. Runde: Massa schlägt vor der Boxengassen-Einfahrt ein. Safety Car.

55. Runde: Verstappen sucht die Box auf. Und holt wieder Regenreifen.

60. Runde: Gutiérrez nach Aus sauer. In der Box gerät er mit Teamchef Günther Steiner aneinander.

66. Runde: Verstappen greift Vettel an. Und überholt ihn souverän.

69. Runde: Verstappen ringt Pérez nieder (P3).

71. Runde: 52. GP-Sieg für Hamilton, Rosberg P2, Verstappen P3. Endlich Punkte für Sauber. ♦ CE

GP VON BRASILIEN / Resultate

Sao Paulo (BR), 13. November 2016; 20. von 21 Läufen zur Formel-1-WM; 305,909 km über 71 Runden à 4,309 km; 22 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: Regen/nass.

21



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stopp	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	71	3:01:01,335 h		2	r-r-r	25
2. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	71	+11,455 sec		2	r-r-r	18
3. Max Verstappen (NL)	Red-Bull-TAG RB12	71	+21,481		5	r-i-r-r-i-r	15
4. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM09	71	+25,346		2	r-r-r	12
5. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF16-H	71	+26,334		3	r-i-r-r	10
6. Carlos Sainz Jr. (E)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	71	+29,160		2	r-r-r	8
7. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM09	71	+29,827		3	r-r-r-r	6
8. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-TAG RB12	71	+30,486		5	r-i-r-r-i-r	4
9. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C35	71	+42,620		2	r-r-r	2
10. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-31	71	+44,432		2	r-r-r	1
11. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW38	71	+45,292		4	r-i-r-r-i	0
12. Esteban Ocon (F)	Manor-Mercedes MR05	71	+45,809		2	r-r-r	0
13. Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	71	+51,192		4	r-i-r-r-r	0
14. Kevin Magnussen (DK)	Renault RS16	71	+51,555		4	r-i-r-r-i	0
15. Pascal Wehrlein (D)	Manor-Mercedes MR05	71	+1:00,498 min		3	r-r-r-r	0
16. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-31	71	+1:21,994	5	r-i-r-r-i-r	0	
Nicht klassiert:							
Esteban Gutiérrez (MEX)	HaasF1-Ferrari VF16	60	+11 Rdn.	ERS	4	r-i-r-r-r	0
Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW38	46	+25 Rdn.	Unfall	4	r-i-r-r-i	0
Jolyon Palmer (GB)	Renault RS16	20	+51 Rdn.	Kollision	2	r-i-r	0
Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF16-H	19	+52 Rdn.	Unfall	0	r	0
Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C35	11	+60 Rdn.	Unfall	1	r-i	0
Romain Grosjean (F)	HaasF1-Ferrari VF16	0	+71 Rdn.	Unfall	0	r	0

Durchschnittstempo des Siegers: 101,393 km/h Schnellste Runde: Verstappen, 67. Runde in 1:25,305 min (= 181,846 km/h)

Internet: www.fia.com und www.formula1.com

Erklärung und Markierung der Reifenmischungen: us = Ultrasoft (lila); ss = Supersoft (rot); s = Soft (gelb); m = Medium (weiß); h = Hard (orange); i = Intermediate (grün); r = Regen (blau). Alle Teams fahren Reifen der Marke Pirelli. Pro GP stehen Trockenreifen in drei verschiedenen Härtegraden zur Verfügung. Zwei davon müssen im Rennen eingesetzt werden.



Abschied von seinen Fans: Massa bei seinem letzten Brasilien-GP

Topspeed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Verstappen	295,6	1. Verstappen	1:25,305
2. Ricciardo	289,0	2. Ricciardo	1:25,532
3. Vettel	288,3	3. Hamilton	1:25,639
4. Pérez	286,5	4. Bottas	1:26,062
5. Rosberg	285,6	5. Vettel	1:26,195
6. Kvyat	285,5	6. Rosberg	1:26,222
7. Bottas	285,0	7. Magnussen	1:26,524
8. Alonso	282,8	8. Hülkenberg	1:26,728
9. Hülkenberg	281,3	9. Massa	1:26,767
10. Hamilton	280,0	10. Button	1:26,983
11. Button	279,7	11. Pérez	1:27,093
	Sainz	12. Alonso	1:27,104
13. Gutiérrez	273,4	13. Sainz Jr.	1:27,153
14. Wehrlein	271,7	14. Kvyat	1:27,476
15. Nasr	271,3	15. Nasr	1:27,547
16. Ocon	270,7	16. Ocon	1:27,796
17. Magnussen	268,5	17. Gutiérrez	1:27,805
18. Massa	258,8	18. Wehrlein	1:27,919
19. Ericsson	251,0	19. Räikkönen	1:28,847
20. Räikkönen	251,0	20. Ericsson	1:31,265
21. Palmer	229,9	21. Palmer	1:34,334
Grosjean	keine Messung	Grosjean	keine Zeit



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Ricciardo	1212
2. Pérez	1205
3. Bottas	1180
4. Rosberg	1147
5. Hamilton	1131
6. Verstappen	1121
7. Sainz jr.	1113
8. Massa	1106
9. Nasr	1100
10. Magnussen	1072
11. Alonso	1070
12. Gutiérrez	1041
13. Räikkönen	1039
14. Button	1020
15. Ericsson	1007
16. Vettel	1002
17. Wehrlein	994
18. Hülkenberg	987
19. Grosjean	975
20. Kvyat	955
21. Palmer	907
22. Haryanto	611
23. Ocon	454
24. Vandoorne	56

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Red Bull Racing	2294
2. Williams Martini Racing	2286
3. Mercedes AMG Petronas F1	2278
4. Sahara Force India F1 Team	2192
5. McLaren Honda	2146
6. Sauber F1 Team	2107
Scuderia Toro Rosso	2107
8. Manor Racing	2059
9. Scuderia Ferrari	2041
10. Haas F1	2016
11. Renault F1	1979
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	1213/2426

Experten-Urteil



Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

Fahrer des Rennens



Max Verstappen

Platz 3 und zahlreiche sehenswerte Überholmanöver machen den jungen Niederländer in Brasilien zum «Fahrer des Rennens». Abgebrüht wie ein Champion, ließ er sich auch durch den Wechsel auf Intermediates nicht aus dem Konzept bringen. Zwar habe er anfangs von den frischen Gummis mit weniger Profil profitiert. Aber als es wieder fester anfang zu regnen, musste der Red-Bull-Pilot wieder auf «Heavy Wets» zurückwechseln. Die anschließende Aufholjagd war etwas vom Besten, was die Formel 1 in diesem Jahr zu bieten hatte. Chapeau, Max!

Heimlicher Gewinner



Felipe Nasr

20 Rennen hat Sauber gebraucht, um endlich WM-Punkte zu holen. Dass es ausgerechnet der in der Kritik stehende Felipe Nasr bei seinem Heim-GP bewerkstelligte, ist irgendwie symptomatisch. Für die Schweizer Truppe ist der Gewinn der zwei WM-Punkte Gold wert. Mit mehr als 20 Millionen Euro wird das Team dafür belohnt. Ob es auch für Felipe Nasr die Rettung ist? Noch ist nicht sicher, ob der Brasilianer auch 2017 ins Lenkrad der Eidgenossen greift. In Interlagos gab es Gespräche zwischen Monisha Kältenborn und Toto Wolff, der «seinen» Schützling Pascal Wehrlein lieber bei Sauber als noch ein Jahr bei Manor unterbringen würde.

Heimlicher Verlierer



Romain Grosjean

Nicht an einem GP teilzunehmen ist keine Schande. Wenn man den Wagen aber auf dem Weg zum Grid in die Wand setzt, dann besteht schon ein gewisser Grund, sich zu schämen. Auch wenn an dieser Stelle im Rennen noch andere Fahrer abgefliegen sind (Ericsson, Massa). Dass Interlagos tückisches Aquaplaning bietet, hätte Grosjean mit seiner Erfahrung wissen müssen. ♦

Runde für Runde		FAHRER/STARTPLATZ																																											
		Lewis Hamilton/1.		Nico Rosberg/2.		Kimi Räikkönen/3.		Max Verstappen/4.		Sebastian Vettel/5.		Daniel Ricciardo/6.		Romain Grosjean/7.		Nico Hülkenberg/8.		Sergio Pérez/9.		Fernando Alonso/10.		Valtteri Bottas/11.		Esteban Gutiérrez/12.		Felipe Massa/13.		Daniil Kvyat/14.		Carlos Sainz jr/15.		Jolyon Palmer/16.		Jenson Button/17.		Kevin Magnussen/18.		Pascal Wehrlein/19.		Marcus Ericsson/20.		Felipe Nasr/21.		Esteban Ocon/22.	
Rd.	Nr.	44	6	7	33	5	3	8	27	11	14	77	21	19	26	55	30	22	20	94	9	12	31																						
1.	44	6	7	33	5	3	27	11	14	77	21	19	26	55	30	22	20	94	9	12	31																								
2.	44	6	7	33	5	3	27	11	14	77	21	19	26	55	30	22	20	94	9	12	31																								
3.	44	6	7	33	5	3	27	11	14	77	21	19	26	55	30	22	20	94	9	12	31																								
4.	44	6	7	33	5	3	27	11	14	77	21	19	26	55	30	22	20	94	9	12	31																								
5.	44	6	7	33	5	3	27	11	14	77	21	19	26	55	30	22	20	94	9	12	31																								
6.	44	6	7	33	5	3	27	11	14	77	21	19	26	55	30	22	20	94	9	12	31																								
7.	44	6	7	33	5	3	27	14	11	19	77	21	26	55	30	22	12	94	9	31	20																								
8.	44	6	33	7	5	3	27	14	11	77	19	26	55	30	12	9	31	94	21	22	20																								
9.	44	6	33	7	5	3	27	11	14	55	77	12	19	31	26	94	21	30	9	20	22																								
10.	44	6	33	7	5	3	27	11	55	12	31	5	21	94	14	77	20	22	26	19	30	9																							
11.	44	6	33	7	5	3	27	11	55	12	31	21	94	14	77	20	22	26	19	5	9	30																							
12.	44	6	33	7	5	3	27	11	55	12	31	94	21	14	77	20	22	26	19	5	30																								
13.	44	6	33	7	27	3	11	55	12	31	94	14	77	20	22	26	19	5	21	30																									
14.	44	6	7	33	27	11	55	12	3	31	94	14	77	20	22	26	19	5	21	30																									
15.	44	6	7	33	27	11	55	12	3	31	94	14	77	20	22	26	19	5	21	30																									
16.	44	6	7	33	27	11	55	12	3	31	94	14	77	20	22	26	19	5	21	30																									
17.	44	6	7	33	27	11	55	12	3	31	94	14	77	20	22	19	5	26	21	30																									
18.	44	6	7	33	27	11	55	12	3	31	94	14	77	20	22	19	5	21	26	30																									
19.	44	6	7	33	27	11	55	12	3	31	94	14	77	20	22	5	19	21	26	30																									
20.	44	6	33	27	11	55	12	3	31	94	14	77	20	22	5	19	21	26	30																										
21.	44	6	33	27	11	55	12	3	31	94	14	77	20	22	5	19	21	26																											
22.	44	6	33	11	55	27	12	3	31	94	14	77	20	22	5	19	21	26																											
23.	44	6	33	11	55	12	3	31	94	14	77	20	22	5	27	19	21	26																											
24.	44	6	33	11	55	12	3	31	94	14	77	20	22	5	27	19	21	26																											
25.	44	6	33	11	55	12	3	31	94	14	77	20	22	5	27	19	21	26																											
26.	44	6	33	11	55	12	3	31	94	14	77	20	22	5	27	19	21	26																											
27.	44	6	33	11	55	12	3	31	94	14	77	20	22	5	27	19	21	26																											
28.	44	6	33	11	55	12	3	31	94	14	77	20	22	5	27	19	21	26																											
29.	44	6	33	11	55	12	3	31	94	14	77	20	22	5	27	19	21	26																											
30.	44	6	33	11	55	12	3	31	94	14	77	20	22	5	27	19	21	26																											
31.	44	6	33	11	55	12	3	31	94	14	77	20	22	5	27	19	21	26																											
32.	44	33	6	11	55	3	12	31	14	94	7	5	20	22	27	21	26	19																											
33.	44	33	6	11	55	3	55	12	31	14	94	5	77	20	22	27	21	26	19																										
34.	44	33	6	11	55	12	3	55	12	31	14	5	94	77	20	27	21	26	22	19																									
35.	44	33	6	11	55	12	3	55	12	14	31	5	94	77	20	27	21	26	19	22																									
36.	44	33	6	11	55	12	3	55	12	14	31	5	77	27	94	20	21	26	19	22																									
37.	44	33	6	11	55	12	3	55	12	14	5	31	77	27	94	20	21	26	19	22																									
38.	44	33	6	11	55	12	3	55	12	14	5	31	27	77	20	94	21	26	19	22																									
39.	44	33	6	11	55	12	3	55	12	14	5	31	27	20	94	21	26	19	77	22																									
40.	44	33	6	11	55	3	12	14	5	31	27	20	21	94	26	19	77	22																											
41.	44	33	6	11	55	12	3	55	12	14	5	31	27	3	21	20	26	94	19	77	22																								
42.	44	33	6	11	55	12	3	55	12	14	5	31	27	3	21	26	94	19	77	22																									
43.	44	6	33	11	55	12	5	14	27	31	3	21	26	19	94	77	22	20																											
44.	44	6	11	55	33	12	5	14	27	3	31	21	26	19	77	94	20	22																											
45.	44	6	11	55	33	5	12	14	27	3	31	26	21	19	77	94	20	22																											
46.	44	6	11	55	33	5	12	14	27	3	31	26	19	77	21	94	20	22																											
47.	44	6	11	55	33	5	12	14	27	3	31	26	77	94	21	20	22																												
48.	44	6	11	55	33	5	12	14	27	3	31	26	77	94	20	21	22																												
49.	44	6	11	55	33	5	12	14	27	3	31	26	77	94	20	21	22																												
50.	44	6	11	55	33	5	12	14	27	3	31	26	77	94	20	21	22																												
51.	44	6	11	55	33	5	12	14	27	3	31	26	77	94	20	21	22																												
52.	44	6	11	55	33	5	12	14	27	31	26	77	3	94	20	21	22																												
53.	44	6	11	55	33	5	12	14	27	31	26	77	3	94	20	21	22																												
54.	44	6	11	55	5	12	33	14	27	31	26	77	3	94	20	21	22																												
55.	44	6	11	55	5	12	27	31	26	77	3	94	21	33	20	22	14																												
56.	44	6	11	55	5	12	27	31	26	77	3	94	33	21	20	22	14																												
57.	44	6	11	55	5	12	27	31	26	77	33	94	21	14	20	22																													
58.	44	6	11	55	5	12	27	31	26	3	33	77	94	21	14	20	22																												
59.	44	6	11	55	5	12	27	31	26	33	3	77	14	94	21	20	22																												
60.	44	6	11	55	5	27	12	31	33	26	3	14	77	94	20	22	21																												
61.	44	6	11	55	5	27	12	33	31	26	3	14	77	94	20	22																													
62.	44	6	11	55	5	27	33	12	31	3	26	14	77	94	20	22																													
63.	44	6	11	55	5	27	33	12	31	3	26	14	77	94	20	22																													
64.	44	6	11	55	5	27	33	3	12	31	26	14	77	20	94	22																													
65.	44	6	11	55	5	33	27	3	12	31	26	14	77	20	94	22																													
66.	44	6	11	55	33	5	27	3	12	31	26	14	77	20	94	22																													
67.	44	6	11	33	55	5	27	3	12	31	26	14	77	20	94	22																													
68.	44	6	11	33	55	5	27	3	12	31	26	14	77	20	94	22																													
69.	44	6	33	11	55	5	27	3	12	31	14	77	26	20	94	22																													
70.	44	6	33	11	55	5	27	3	12	14	31	77	26	20	94	22																													
71.	44	6	33	11	55	5	27	3	12	14	77	31	26	20	94	22																													

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



Einer von zahlreichen Zwischenfällen: Marcus Ericssons Rennen endete in der Mauer



WM-STAND FAHRER	TOTAL	Melbourne/AUS 20.3.	Sakhir/BRN 3.4.	Shanghai/RSC 17.4.	Sotschi/RUS 1.5.	Barcelona/E 15.5.	Monte Carlo/MC 29.5.	Montreal/CAN 12.6.	Baku/AZA (EU) 19.6.	Spielberg/A 3.7.	Silverstone/GB 10.7.	Budapest/H 24.7.	Hockenheim/D 31.7.	Spa-Francorch/B 28.8.	Monza/I 4.9.	Singapur/SGP 18.9.	Sepang/MAL 2.10.	Suzuka/J 9.10.	Austin/USA 25.10.	Mexico-City/MEX 30.10.	São Paulo/BR 13.11.	Abu Dhabi/UAE 27.11.
1. Nico Rosberg (D)	36																					

NACHRICHTEN

Sechs Auftritte im Rahmen der WEC

Formel 3.5 Kaum ist die Saison vorbei, haben die Macher der 3.5 den Kalender für 2017 vorgestellt. Sechsmal wird die Meisterschaft, die im kommenden Jahr unter FIA-Status ausgetragen wird, im Rahmenprogramm der Langstrecken-WM fahren: 16. April, Silverstone (mit WEC); 6. Mai, Spa (WEC); 14. Mai, Monza (ELMS); 28. Mai, Jerez (noch offen); 25. Juni, Alcañiz (noch offen); 16. Juli, Nürburgring (WEC); 3. September, Mexico-City (WEC); 16. September, Austin (WEC); 19. November, Sakhir (WEC).

Fittipaldi bei Tests in Spanien Schnellster

Formel 3.5 Pietro Fittipaldi, bisher Teamkollege des Schweizer Louis Delétraz, hat bei Testfahrten in Alcañiz die Bestzeit markiert. Vier Teams waren vor Ort. Auch der Tiroler René Binder testete (für Lotus). Er war nach 73 Runden eine Sekunde langsamer als Fittipaldi.

Zuerst Gletscher, dann Millionstadt

Formel E Um ein Zeichen gegen die globale Erwärmung zu setzen, fuhr Abt-Schaeffler-Audi-Pilot Lucas di Grassi kürzlich mit einem Formel-E-Rennwagen auf einem Gletscher in Grönland. Weitere Demo-Runden mit Di Grassi plant Abt-Technologiepartner Schaeffler. Der Brasilianer wird am «Tag des Dankes für die Arbeit» (23.11.) mit dem ABT Schaeffler FE02 durch Tokio flitzen. Um damit Werbung für den von Formel-E-Chef Alejandro Agag für die vierte Saison geplanten Auftritt der Elektro-Rennserie im Land der aufgehenden Sonne zu machen.

Striezel Stuck – einer von drei «Spokos»

Formel E DMSB-Präsident Hans-Joachim Stuck fungierte in Marrakesch auf Wunsch von FIA-Präsident Jean Todt als Vorsitzender der FIA-Sportkommission. Weitere Einsätze des 65-jährigen Ex-Rennfahrers in dieser Funktion sind bei den Formel-E-Events in Monte Carlo und New York geplant. In Marrakesch mussten Stuck und die beiden weiteren «Spokos» eine knifflige Entscheidung (siehe Haupttext rechts) fällen. ♦ CE/AW

Formel E Marrakesch

Alle gegen Buemi

Von ARNO WESTER

Titelverteidiger Sébastien Buemi hat auch das zweite Saisonrennen der Formel E in Marrakesch gewonnen – und mit der beeindruckenden Performance seines überlegenen Elektromotors die Konkurrenz schockiert. Auf dem sechsten Rang war Daniel Abt bester Fahrer des deutschen Trios.

Formel-E-Chef Bernie Ecclestone wird sich verwundert die Augen gerieben haben, als im Formel-E-Kalender 2016/2017 mit Marrakesch bereits der vierte Kontinent auf dem Programm stand. Statt eines Comebacks der Königsklasse in Afrika ging nun also die Premiere der Elektro-Rennserie, die zudem der offizielle Partner der UN-Klimakonferenz «COP 22» (7.-18. 11.) war, auf dem Schwarzen Kontinent über die Bühne.

Ein genialer Schachzug von Formel-E-Chef Alejandro Agag, den Event genau in der Mitte des Klimagipfels zu platzieren, wenn Staatsoberhäupter aus aller Welt über die Zukunft auf unserem Planeten diskutieren und zeitgleich die Formel E auf ihre Art und Weise zum Dialog über Nachhaltigkeit und Klimawandel beiträgt.

Leerer Feuerlöscher – Strafe

Die Formel E nutzte erstmals ein Streckenlayout, auf das zuvor schon eine andere Rennserie (WTCC) um Meisterschaftspunkte gekämpft hat. Der 2971 Meter lange «Moulay-el-Hassan-Kurs» am Rande der marokkanischen Wüste und in Sichtweite des Atlas-Gebirges ist mit seinen zwölf Kurven eine Mischung aus permanenter Rennstrecke und Stadtkurs.

Propos WTCC: Der aktuelle Champion José María López war der einzige Fahrer, der die Strecke kannte. Vor einem halben Jahr absolvierte «Pechito» in Marrakesch zwei WTCC-Rennen, von denen der Citroën-Pilot eines gewann.

Als möglicher kleiner Vorteil stellte sich das aber nicht heraus – im Gegenteil: Der DS-Virgin-Fahrer, der beim Saisonstart in Hongkong mit Startplatz 3 überrascht hatte, stand diesmal nur auf der 13. Position. Im Rennen verbesserte sich der Argentinier um drei Plätze und sicherte sich damit seinen ersten Meisterschaftspunkt.

Auch andere Piloten waren nicht zufrieden: So etwa Jean-Éric Vergne, der in der Gruppen-Quali die Bestzeit gefahren war. Dessen Techeetah-Team

leistete sich den «Luxus», den eigenen Schützling in der «Super-Pole» zu spät auf die Strecke zu schicken, was automatisch Startplatz 5 bedeutete.

Noch schlechter lief es für zwei weitere Fahrer: Sébastien Buemi, der ursprünglich hinter Vergne P2 belegt hatte, wurde wegen 3,25 kg Untergewicht an seinem Renault um fünf Startplätze zurückversetzt.

Die technischen Kommissare hatten einen leeren Feuerlöscher entdeckt und einen Bericht an die Sportkommissare verfasst. «Wir haben in der Tat diskutiert, wie wir Buemi bestrafen. Dabei stand auch eine Rückversetzung ans Ende des Feldes im Raum», verriet Hans-Joachim Stuck (siehe News-kasten) auf MSa-Nachfrage die Entscheidungsfindung: «Letztendlich haben wir uns für fünf Startplätze entschieden, weil das Team und nicht Buemi den Fehler begangen hat.» Deshalb musste die Renault-Truppe auch eine Geldstrafe in Höhe von 2500 Euro zahlen.

Sieben Runden vor Buemi

Glück im Unglück für Buemi: Für seinen momentan härtesten Titelrivalen Lucas di Grassi (Abt-Schaeffler-Audi) reichte es nach einer verkorksten Quali-Runde sogar nur zu P12, sieben Plätze hinter seinem Teamkollegen Daniel Abt.

Der Kemptener wehrte sich zu Beginn des Rennens sieben Runden lang erfolgreich gegen die Angriffe von Buemi, der, als er endlich vorbei war, ein Feuerwerk abbrannte – vor allem mit seinem zweiten Auto nach dem vorgeschriebenen Pflichtstopp. Der Schweizer brauchte lediglich neun Runden, um den Rückstand von fast elf Sekunden auf Spitzenreiter Felix Rosenqvist (Mahindra) zu egalieren und in Runde 28 von 33 die Führung zu übernehmen. Fast zeitgleich passierte Di Grassi seinen Teamkollegen Abt im Kampf um Platz 5.

Für den Brasilianer, der sich hinter Sam Bird (DS-Virgin), Rosenqvist und Buemis Teamkollegen Nicolas Prost noch zehn Zähler sichern konnte, war das nur ein schwacher Trost. Erneut war nämlich Buemi («In Hongkong war unser Auto lange nicht so gut wie heute») nicht zu schlagen.

Der zweitplatzierte Sam Bird brachte es nach dem Rennen auf den Punkt, als er nüchtern feststellte: «Momentan fahren 19 Fahrer um den zweiten Platz. Es ist unglaublich, wie gut Buemis Auto durch die lang-samen Kurven rollt!» ♦



Fährt zurzeit in einer eigenen Liga: Marrakesch-Sieger Buemi



Das Podest in Marokko: Bird, Buemi und Rosenqvist (v.l.)



Nicht ganz vorne dabei: Für die Äbte gab es die Plätze 5 und 6

FORMEL E / Resultate

Marrakesch (MA), 2.971 km, 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken.

1. Sébastien Buemi (CH/Renault e.Dams) 33 Rdn in 47:40,840 min (= 123,4 km/h); 2. Sam Bird (GB/DS Virgin) +2,457; 3. Felix Rosenqvist (S/Mahindra) +7,195; 4. Nicolas Prost (F/Renault e.Dams) +11,586; 5. Lucas di Grassi (BR/Abt Schaeffler Audi) +13,771; 6. Daniel Abt (D/Abt Schaeffler Audi) +18,233; 7. Oliver Turvey (GB/Nextev) +21,710; 8. Jean-Éric Vergne (F/Techeetah) +28,011; 9. Nick Heidfeld (D/Mahindra) +33,699; 10. José María López (RA/DS Virgin) +33,863; 11. Robin Frijns (NL/Andretti) +37,092; 12. Stéphane Sarrazin (F/Venturi) +40,683; 13. Jérôme D'Ambrosio (B/Dragon) +42,034; 14. Adam Carroll (GB/Jaguar) +49,026; 15. Qing Hua Ma (RC/Techeetah) +50,433; 16. Nelson Piquet Jr. (Nextev) +1:15,452; 17. Mitch Evans (NZ/Jaguar) 1 Rde.; 18. Loïc Duval (F/Dragon) 3 Rdn.; – out: Maro Engel (D/Venturi); António Félix da Costa (P/Andretti)

Pole-Position (3 Bonuspunkte): Rosenqvist in 1:21,509 min (= 131,2 km/h)

Schnellste Runde (1 Bonuspunkt): Duval in 1:22,600 min (= 129,5 km/h)

Fan-Boost: Abt, Buemi und Di Grassi

Stand nach 2 von 12 Läufen: Fahrer: 1. Buemi 50 Punkte; 2. Di Grassi 28; 3. Prost 24; 4. Rosenqvist 19; 5. Bird 18; 6. Heidfeld 17; 7. Da Costa 10; 8. Turvey 10; 9. Frijns 8; 10. Abt 8; 11. D'Ambrosio 6; 12. Vergne 4; 13. Piquet 3; 14. Engel 2; – Teams: 1. Renault e.Dams 74; 2. Abt Schaeffler Audi 36; 3. Mahindra 36; 4. DS Virgin 19; 5. Andretti 18; 6. Nextev 13; 7. Dragon 7; 8. Techeetah 4

Nächstes Rennen: 18. Februar 2017, Buenos Aires (RA)

Internet: www.fiaformulae.com

Formel 3

Rosenqvist will Hattrick



Wollen es in Macau nochmals wissen: Rosenqvist (l.) und Da Costa

Vor dem Toren Hongkongs steigt am Wochenende das wohl wichtigste F3-Rennen der Welt: der Grand Prix von Macau. Dass dieses Rennen, das 2016 erstmals den Status des FIA Formel 3 Weltcups erhält, extrem prestigeträchtig ist, erkennt man schon bei einem Blick in die Starterliste. Dort finden sich mit Felix Rosenqvist, Daniel Juncadella und António Félix da Costa gleich drei Fahrer wieder, die der F3 eigentlich schon entwachsen sind. Alle drei sind zudem bereits in der Macau-Siegerliste verewigt, Rosenqvist sogar schon zweimal. Und damit erklärt sich auch das logische Ziel des Schweden: Er möchte als erster F3-Pilot zum dritten Mal den Macau-GP gewinnen. Neben diesem Trio gibt es auch eine Menge Nachwuchspiloten, die in der ehemaligen portugiesischen Kolonie ihren ersten Sieg anstreben. Die drei Deutschen Maxi Günther, David Beckmann und Keyvan Andres Soori stellen sich dem Kampf in den Straßen des Spielerparadieses Macau ebenso wie Ferdinand Habsburg, der die österreichischen Farben vertritt.

Fehlen wird beim Aufruf der aktuellen und ehemaligen F3-Stars der amtierende FIA F3-Europameister Lance Stroll. Der Kanadier hat mit der Formel 3 abgeschlossen und konzentriert sich zu 100 Prozent auf seinen bevorstehenden F1-Einstieg. Dafür reisen andere Champions nach Macau, unter anderem der doppelte Formel-Renault-2.0-Champion Lando Norris und der japanische F3-Meister Kenta Yamashita. ♦ AL

Fehlen wird beim Aufruf der aktuellen und ehemaligen F3-Stars der amtierende FIA F3-Europameister Lance Stroll. Der Kanadier hat mit der Formel 3 abgeschlossen und konzentriert sich zu 100 Prozent auf seinen bevorstehenden F1-Einstieg. Dafür reisen andere Champions nach Macau, unter anderem der doppelte Formel-Renault-2.0-Champion Lando Norris und der japanische F3-Meister Kenta Yamashita. ♦ AL

Startnummer und Fahrer	Team	Auto
1 Felix Rosenqvist (S)	SJM Theodore Racing by Prema	Dallara-Mercedes
2 Maximilian Günther (D)	SJM Theodore Racing by Prema	Dallara-Mercedes
3 Nick Cassidy (NZL)	SJM Theodore Racing by Prema	Dallara-Mercedes
5 Jan Mardenborough (GB)	B-Max Racing Team	Dallara-Volkswagen
6 Daiki Sasaki (J)	B-Max Racing Team	Dallara-Volkswagen
7 Hong Li Ye (RC)	B-Max Racing Team	Dallara-Volkswagen
8 George Russell (GB)	Hitech GP	Dallara-Mercedes
9 Daniel Juncadella (E)	Hitech GP	Dallara-Mercedes
10 Nikita Mazepin (RUS)	Hitech GP	Dallara-Mercedes
11 Kenta Yamashita (J)	ThreeBond with T-Sport	Dallara-Tomei
12 Wing Chung Chang (MAC)	ThreeBond with T-Sport	Dallara-Tomei
15 Sho Tsuboi (J)	Team Tom's	Dallara-Toyota
16 Joel Eriksson (S)	Motopark	Dallara-Volkswagen
17 Arjun Maini (IND)	Motopark	Dallara-Volkswagen
18 Guan Yu Zhuo (RC)	Motopark	Dallara-Volkswagen
19 Tadasuke Makino (J)	Toda Racing	Dallara-Toda
20 Callum Hogg (GB)	Van Amersfoort Racing	Dallara-Mercedes
21 Antoine Hubert (F)	Van Amersfoort Racing	Dallara-Mercedes
22 Pedro Piquet (BR)	Van Amersfoort Racing	Dallara-Mercedes
23 David Beckmann (D)	ktzteile24 Mücke Motorsport	Dallara-Mercedes
25 Keyvan Andres Soori (D)	ktzteile24 Mücke Motorsport	Dallara-Mercedes
26 Lando Norris (GB)	Carlin	Dallara-Volkswagen
27 Sérgio Sette Câmara (BR)	Carlin	Dallara-Volkswagen
28 Jake Hughes (GB)	Carlin	Dallara-Volkswagen
29 António Félix da Costa (P)	Carlin	Dallara-Volkswagen
30 Alexander Sims (GB)	Double R Racing	Dallara-Mercedes
31 Daniel Ticktum (GB)	Double R Racing	Dallara-Mercedes
32 Sam MacLeod (GB)	Fortec Motorsport	Dallara-Mercedes
33 Ferdinand Habsburg (A)	Fortec Motorsport	Dallara-Mercedes

WEC

Mit Platz 5 zum Titel?

Am Samstag steigt auf dem Bahrain International Circuit das WEC-Finale. Und wie im Vorjahr reist Porsche als feststehender Marken-Weltmeister dorthin. Ebenfalls wie 2015 könnte es aber in der Fahrer-WM noch spannend werden.

Rein theoretisch ist der Drops gelutscht. Platz 5 würde den Tabellenführern Marc Lieb, Neel Jani und Romain Dumas zum Titelgewinn reichen – egal was die Verfolger aus dem Toyota-Lager machen. Mit anderen Worten: Gibt es keine technischen Probleme, könnte man notfalls auch teamtaktisch dem Trio auf dem Porsche Nr. 2 zum Titelgewinn verhelfen. Fahren die Leader auf die Pole, brauchen sie gar keine Schützenhilfe, weil P6 reichen würde.

Aber bei den «Porschianern» wird man sich noch bestens ans Finale 2015 erinnern, als das damalige Führungstrio Bernhard/Hartley/Webber eine ähnliche Ausgangslage hatte, sich dann aber unter der Wüstensonne der Technikeufel einschlich. Damals zitterte man sich zum Doppeltitel. P5 reichte nur deshalb, weil genau jenes Schweserteam (vor den Rivalen aus dem Audi-Lager) gewann, das nun um den Titel fährt.

Toyota: López statt Sarrazin?

Unterdessen dreht sich im Hintergrund das Fahrerkarussell. Wie die Kollegen der «Auto-sport» berichten, soll der dreifache WTCC-Champion José María López für 2017 bei Toyota unterschrieben haben – und zwar unabhängig von der (für Januar erwarteten) Entscheidung, ob die Japaner kommenden Jahr zwei oder drei Autos einsetzen. Wer für den Argentinier weichen müsste, ist unklar. Als heißester Kandidat wird Stéphane Sarrazin gehandelt.

Definitiv seinen WEC-Ausstand wird am Wochenende Mark Webber geben. Nach zwölf Jahren Formel 1 und drei Saisons WEC beendet er seine Profi-Karriere. ♦ MBR



Letztes Profi-Rennen: Webber

SCHAEFFLER

PRÄSENTIERT

WEC-COCKPIT LIVE



Von **Timo Bernhard**
Porsche Team

Yes! Wir haben es wieder geschafft: Hersteller-Weltmeister in der WEC! Nach Le Mans, als wir mit unserer ler-Crew – Brendon Hartley, Mark Webber und ich – gemerkt haben, dass die Verteidigung des Fahrertitels utopisch ist, war genau das unser Ziel. Jetzt haben wir es geschafft, sogar ein Rennen vor Saisonende. Da kann man nur ein großes Kompliment an das gesamte, etwa 260 Mitarbeiter starke Porsche-LMFI-Werksteam aussprechen. Wir waren auf jeder Strecke konkurrenzfähig und hatten überall Siegchancen. Sechs Siege in acht Rennen sprechen bei diesem engen Feld eine klare Sprache. Ich bin einfach unheimlich stolz!

Nun geht es für unsere Teamkollegen im zweiten 919 Hybrid noch darum, am kommenden Wochenende in Bahrain auch den Fahrertitel klarzumachen. Die Strecke am Persischen Golf stellt uns technisch und fahrerisch nochmal vor eine große Herausforderung. Denn nicht nur die elektrische Energie, auch

der Spritverbrauch pro Runde ist bei unserem LMFI-Hybriden ja begrenzt. Weil aber der Vollgasanteil in Bahrain grundsätzlich sehr hoch ist, müssen wir mit den Ressourcen noch mehr haushalten als gewöhnlich. Das führt zu langen Rollphasen – dem sogenannten «Coasten» – am Ende der Vollgas-Passagen. Wir rollen also länger als sonst auf die Kurve zu, bevor wir bremsen. Im Verkehr und im Zweikampf kann das sehr fordernd sein, da man fast nie mit dem gleichen Tempo zu einer Kurve kommt wie in der Runde zuvor. Selbst 5 km/h mehr oder weniger spürt man beim Bremsen deutlich!

Das Rennen in Bahrain wird leider auch das letzte gemeinsame von Mark Webber und mir sein. Nach drei Jahren im gleichen Auto haben wir ein freundschaftliches Verhältnis entwickelt, das über das normale unter Teamkollegen weit hinausgeht. Dieser Abschied wird sicher kein leichter. Aber mit einem Sieg, den wir uns klar als Ziel setzen, wäre er zumindest ein schöner.



In Bahrain eine besondere Herausforderung: Bremsphasen

SCHAEFFLER-NEWS

Schaeffler unterstützt die «Ecology & Mobility» (ECOMO) in Tokio mit dem ersten Demolauf eines offiziellen Formel-E-Autos in Japan. Die Fahrt des Abt Schaeffler FE 02 ist das Highlight der Veranstaltung am 23. November. Am Steuer sitzt Lucas di Grassi, Fahrer des ABT Schaeffler Audi Sport Teams, deren offizieller Technologiepartner Schaeffler ist.

NACHRICHTEN

Lada bestätigt den Ausstieg Ende 2016

WTCC Seit vergangener Donnerstag ist es offiziell: Lada steigt zum Ende der Saison aus der Tourenwagen-WM aus. Wie in unserer letzten Ausgabe angekündigt, werden sich die Russen auf den heimischen Markt konzentrieren und dafür zwei neue Rennwagen für die Russian Circuit Racing Series (RCRS) auflegen. Da es im Rahmen dieser auch eine russische TCR-Meisterschaft gibt, ist zudem gut denkbar, dass man in Zukunft auch einen entsprechenden Rennwagen für diese Kategorie entwickeln wird.

Kovalainen und Hirate sind Meister

Super GT Beim Finale in Motegi, wo auch der 3. Lauf noch nachgeholt wurde, erfuhr der Titelkampf noch mal eine dramatische Wendung. Im ersten Rennen gewannen Daiki Sasaki/Masataka Yanagida (Nissan) vor dem Lexus von Heikki Kovalainen und Kohei Hirate. Die gewannen den zweiten Durchgang und damit auch die Meisterschaft. In der GT300-Klasse siegten Richard Lyons/Tomonobu Fujii (Audi) und Takeshi Tsuchiya/Takamitsu Matsui (Toyota). Letztere holten auch den Titel in der Klasse. Jörg Begmeister und Naoya Yamano (Porsche) fuhren am Samstag auf Platz 2. ♦ MBR

NASCAR Phoenix

Drei gegen den Rekordjäger

Carl Edwards (Toyota) und Joey Logano (Ford) erfuhren sich mit Siegen ihr Finalticket. Kyle Busch (Toyota) schaffte über die Punkte den Einzug ins Finale gegen Rekordjäger Jimmie Johnson (Chevrolet).

Nachdem sich in Texas der Regen verzogen hatte, konnte auch dort endlich gefahren werden – ob es vielleicht doch an Chuck Norris lag? Sieger auf dem 1,5-Meilen-Oval von Fort Worth

wurde jedenfalls Carl Edwards, der damit sein direktes Finalticket lösen konnte.

Dementsprechend spannend wurde es in Phoenix am vergangenen Sonntag um die verbleibenden zwei Plätze neben Edwards und dem bereits feststehenden Finalisten Jimmie Johnson. Zwischen Denny Hamlin, Kyle Busch, Joey Logano und Matt Kenseth ging es punktemäßig eng zu. Die Stewart-Haas-Piloten Kurt Busch und Kevin Harvick brauchten aber

einen Sieg, um in die letzte Chase-Runde einzuziehen. Und ausgerechnet Harvick kam auf seiner Parastrecke nicht auf Touren – auch der Teamkollege kam nie in Siegesposition.

«Spoiler» sorgt für Spannung

Auch für die anderen vier Piloten sah es lange nicht danach aus, als würde man sich per Sieg in den finalen Titelkampf fahren können, denn mit Earnhardt-Ersatzmann Alex Bowman dominierte ein «Spoiler»

den Nachmittag in Arizona. Im Finish aber konnte Logano dann doch noch die Oberhand gewinnen und mit dem Sieg auch in die «Championship 4» einziehen. P2 genügte dagegen Kyle Busch, um es über die Punkte weiter zu schaffen.

Am Sonntag in Miami wird dann derjenige Meister, der von den vier «Finalisten» die beste Platzierung erreicht. Logano und Edwards jagen ihren ersten Titel – Johnson die rekordträchtige siebte Meisterschaft. ♦ MBR



Will ersten Cup-Titel: Logano



Titelverteidiger: Kyle Busch



Edwards: Klapp't endlich?



Auf Rekordjagd: Johnson

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Fort Worth/Texas (USA): 293 Rdn. à 2,414 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.
1. Carl Edwards (Toyota); 2. Joey Logano (Ford); 3. Martin Truex Jr. (Toyota); 4. Chase Elliott (Chevrolet); 5. Kyle Busch (Toyota); 6. Kevin Harvick (Chevrolet); 7. Matt Kenseth (Toyota); 8. Kasey Kahne (Chevrolet); 9. Denny Hamlin (Toyota); 10. Ryan Newman (Chevrolet); 11. Jimmie Johnson (Chevrolet); 12. Ryan Blaney (Ford); 13. Alex Bowman (Chevrolet); 14. Brad Keselowski (Ford); 15. Kyle Larson (Chevrolet); 16. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 17. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 18. Greg Biffle (Ford); 19. Jamie McMurray (Chevrolet); 20. Kurt Busch (Chevrolet); 21. Chris Buescher (Ford)
Stand nach 34 von 36 Rennen: 1. Johnson* 4074 Punkte; 2. Logano 4074; 3. Kyle Busch 4074; 4. Kenseth 4073; 5. Hamlin 4072; 6. Harvick 4056; 7. Edwards* 4049; 8. Ku. Busch 4040; 9. Truex Jr. 2265; 10. Keselowski 2234; 11. Elliott 2223; 12. Larson 2209; 13. Dillon 2192; 14. Stewart 2166; 15. McMurray 2165; 16. Buescher 2143 (*für Champ. 4. qualif.)

Internet: www.nascar.com

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Phoenix/Arizona (USA): 324 Rdn. à 1,609 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.
1. Joey Logano (Ford); 2. Kyle Busch (Toyota); 3. Kyle Larson (Chevrolet); 4. Kevin Harvick (Chevrolet); 5. Kurt Busch (Chevrolet); 6. Alex Bowman (Chevrolet); 7. Denny Hamlin (Toyota); 8. Ryan Blaney (Ford); 9. Chase Elliott (Chevrolet); 10. Paul Menard (Chevrolet); 11. Jamie McMurray (Chevrolet); 12. Ryan Newman (Chevrolet); 13. Kasey Kahne (Chevrolet); 14. Brad Keselowski (Ford); 15. Tony Stewart (Chevrolet); 16. Greg Biffle (Ford); 17. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 18. Casey Mears (Chevrolet).
Stand nach 35 von 36 Rennen: 1. Logano 5000 Punkte; 2. Johnson 5000; 3. Edwards 5000; 4. Kyle Busch 5000; 5. Kenseth 2296; 6. Hamlin 2288; 7. Kurt Busch 2268; 8. Truex 2266; 9. Keselowski 2261; 10. Elliott 2255; 11. Harvick 2250; 12. Larson 2247; 13. McMurray 2195; 14. Dillon 2194; 15. Stewart 2192; 16. Buescher 2152

Nächstes Rennen: 20. November, Homestead/Florida (USA)
Internet: www.nascar.com

FIA GT World Cup

Hat trick für Engel?

Das spektakuläre GT-Rennen in Macau wurde 2015 noch einmal deutlich aufgewertet und vom Internationalen Automobilverband FIA zum offiziellen GT World Cup ernannt. Maro Engel will Titel verteidigen.

Der Titelverteidiger aus dem Mercedes-Lager sieht die Konkurrenz in der Favoritenrolle. «Wir haben auf den Geraden ein Defizit. Audi ist in einer besseren Position», meint der Sieger der beiden letzten Jahre, dessen AMG-Teamkollege erneut Renger van der Zande ist.

Nico Müller vor Macau-Debüt

Das werksunterstützte Audi Sport Team WRT schickt Laurens Vanthoor und DTM-Vizemeister Edoardo Mortara ins

Rennen. In einem von Phoenix Racing privat eingesetzten Audi R8 LMS gibt Audi-Werksfahrer Nico Müller sein Macau-Debüt. Das gilt auch für Nick Catsburg, der sich darüber freut, das BMW und Rowe Racing ihm das Vertrauen schenken. Der «fliegende Holländer» versucht sich im Simulator auf seinen Start im BMW M6 GT3 best-

möglich vorzubereiten. Zu den Favoriten auf dem 6,2 km langen Stadtkurs zählen auch die beiden Porsche 911 GT3-R von Manthey Racing, die von den Porsche-Werksfahrern Earl Bamber und Kévin Estre pilotiert werden. Dagegen wird Mirko Bortolotti (Lamborghini) im 24-köpfigen Starterfeld als Außenseiter gehandelt. ♦ AW



Das Auto des Titelverteidigers: Maro Engel fährt ganz in Grün

TCR Int. Series

Showdown

Beim Tourenwagen-Rennen in Macau kommt es am Wochenende zum Titel-Showdown zwischen James Nash (Seat) und Titelverteidiger Stefano Comini (VW).

Nash bringt eine 17-Punkte-Führung zum Finale mit, ist allerdings auch schwer beladen. Nachdem er in Malaysia die

meisten Punkte holte, schleppt er 30 kg Zusatzgewicht mit. Dazu kommt das 30 kg höhere Basisgewicht als beim VW Golf, insgesamt liegen also 60 kg zwischen dem Seat von Nash und dem VW von Comini.

Der Schweizer ist als Vorjahressieger in der Spielerstadt hochmotiviert, möglichst mit einer Wiederholung des Macau-Triumphs auch erneut den Titel einzufahren. Dabei könnten einige Gaststarter das Zünglein an der Waage sein, denn zum «Guia Race» treten nicht nur die Boliden der TCR International Series, sondern insgesamt 36 Fahrzeuge an!

Nur geringe Außenseiterchancen bleiben den jeweiligen Teamkollegen der beiden Leader, Pepe Oriola (Seat) und Jean-Karl Vernay (VW). ♦ MBR



Schielt auf den Titel: Nash

Saisonbilanz

Marco Wittmanns zweiter Streich

DTM / Saisonbilanz 2016



Fahrer	Fahrzeug	Rennen	gestartet	gewertet	gepunktet	Startplatz	gesamt	pro Rennen	Hockenheim 1 (D)	Spielberg (A)	Lausitz (D)	Norring (D)	Zandvoort (NL)	Moskau (RUS)	Nürburgring (D)	Hungaroring (H)	Hockenheim 2 (D)
1. Marco Wittmann (D)	BMW M4 DTM	18	17	15	6,6	206	11,4	16./8.	1./7.	4./6.	4./6.	2./4.	19./1.	1./3.	7./DQ	2./4.	
2. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5 DTM	18	17	13	7,7	202	11,2	1./11.	3./-	8./12.	1./8.	17./3.	8./6.	4./1.	1./19.	3./1.	
3. Jamie Green (GB)	Audi RS 5 DTM	18	16	11	7,6	145	8,1	15./-	14./3.	2./4.	2./17.	5./1.	7./22.	3./16.	2./-	8./8.	
4. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63 DTM	18	17	11	8,2	124	6,9	2./5.	11./20.	3./3.	-/11.	1./16.	1./5.	9./13.	10./10.	23./9.	
5. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C63 DTM	18	16	10	12,9	116	6,4	4./1.	7./15.	13./21.	3./4.	15./8.	2./20.	6./-	-/13.	10./3.	
6. Tom Blomqvist (GB)	BMW M4 DTM	18	18	11	9,4	113	6,3	13./6.	2./6.	22./11.	15./2.	16./10.	22./2.	2./8.	22./4.	9./7.	
7. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5 DTM	16	12	10	9,2	107	6,7	9./-	16./2.	6./2.	-/-	7./7.	5./9.	DQ/4.	18./1.	NG/NG	
8. Maxime Martin (B)	BMW M4 DTM	18	17	13	10,9	90	5,0	8./3.	6./5.	9./13.	6./3.	10./-	6./17.	8./10.	12./7.	13./6.	
9. Nico Müller (CH)	Audi RS 5 DTM	18	16	10	11,9	88	4,9	3./7.	10./-	10./8.	20./1.	20./5.	13./7.	11./5.	5./-	15./13.	
10. Timo Glock (D)	BMW M4 DTM	18	16	9	9,6	84	4,7	-/DQ	4./1.	12./10.	21./9.	21./6.	11./24.	5./14.	13./5.	7./5.	
11. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63 DTM	18	17	6	12,3	73	4,1	11./4.	18./13.	14./5.	14./DQ	4./2.	3./18.	19./7.	20./16.	19./15.	
12. Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG C63 DTM	18	18	7	13,8	68	3,8	17./15.	21./16.	7./1.	13./5.	12./9.	18./10.	7./2.	15./15.	18./16.	
13. Miguel Molina (E)	Audi RS 5 DTM	18	16	4	13,9	66	3,7	10./-	19./14.	1./19.	17./14.	18./-	17./11.	15./20.	3./18.	1./14.	
14. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63 DTM	18	17	6	13,3	60	3,3	5./14.	-/17.	5./7.	10./15.	3./20.	23./14.	13./17.	17./14.	22./2.	
15. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4 DTM	18	17	7	12,4	51	2,8	6./-	13./9.	11./9.	5./7.	13./14.	15./3.	18./6.	14./12.	14./12.	
16. Augusto Farfus (BR)	BMW M4 DTM	18	14	4	13,9	44	2,4	14./2.	9./4.	21./-	11./-	-/13.	14./4.	22./21.	19./-	11./22.	
17. António Félix da Costa (P)	BMW M4 DTM	18	15	5	13,0	43	2,4	7./-	22./21.	15./14.	9./DQ	6./17.	20./19.	20./19.	16./3.	4./-	
18. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5 DTM	17	12	5	14,7	40	2,2	-/13.	8./11.	20./20.	7./DQ	-/NG	12./8.	-/15.	6./2.	12./-	
19. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5 DTM	18	16	5	14,1	31	1,7	-/10.	12./8.	19./17.	18./DQ	14./15.	16./15.	14./22.	4./8.	5./11.	
20. Maximilian Götz (D)	Mercedes-AMG C63 DTM	18	14	3	16,5	17	0,9	-/12.	15./22.	16./-	8./12.	-/-	4./16.	10./23.	21./17.	17./19.	
21. Martin Tomczyk (D)	BMW M4 DTM	18	17	5	19,1	16	0,9	12./9.	5./19.	-/18.	12./10.	19./11.	21./23.	16./12.	23./9.	20./10.	
22. Timo Scheider (D)	Audi RS 5 DTM	18	15	4	16,6	13	0,7	-/-	17./10.	17./16.	16./16.	11./-	9./13.	21./11.	9./6.	16./18.	
23. René Rast (D)	Audi RS 5 DTM	3	3	1	18,7	8	2,7	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/19.	NG/NG	NG/NG	NG/NG	6./17.	
24. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C63 DTM	18	13	2	16,6	6	0,3	-/16.	-/12.	18./-	19./DQ	8./12.	24./12.	17./9.	11./DQ	21./20.	
25. Felix Rosenqvist (S)	Mercedes-AMG C63 DTM	8	7	2	13,4	5	0,6	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	10./21.	12./18.	8./11.	-/21.	
26. Esteban Ocon (F)	Mercedes-AMG C63 DTM	10	7	1	15,4	2	0,2	-/-	20./18.	23./15.	-/13.	9./18.	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	

Bester Startplatz (2016)

1. Wittmann	1. Startplatz (3)
2. Auer	1. Startplatz (2)
Félix da Costa	1. Startplatz (2)
Green	1. Startplatz (2)
Mortara	1. Startplatz (2)
6. Blomqvist	1. Startplatz (1)
Di Resta	1. Startplatz (1)
Molina	1. Startplatz (1)
Müller	1. Startplatz (1)
Paffett	1. Startplatz (1)
Vietoris	1. Startplatz (1)
Wickens	1. Startplatz (1)
13. Ekström	2. Startplatz (2)
14. Farfus	2. Startplatz (1)
Glock	2. Startplatz (1)
16. Spengler	3. Startplatz (1)
Tambay	3. Startplatz (1)
18. Martin	4. Startplatz (3)
19. Rockenfeller	4. Startplatz (2)
20. Götz	4. Startplatz (1)
21. Juncadella	5. Startplatz (2)
22. Ocon	7. Startplatz (2)
Scheider	7. Startplatz (2)
24. Rosenqvist	7. Startplatz (1)
25. Tomczyk	8. Startplatz (1)
26. Rast	11. Startplatz (1)

Bestes Rennergebnis (2016)

1. Mortara	1. Platz (5)
2. Wittmann	1. Platz (3)
3. Molina	1. Platz (2)
Wickens	1. Platz (2)
5. Auer	1. Platz (1)
Di Resta	1. Platz (1)
Ekström	1. Platz (1)
Glock	1. Platz (1)
Green	1. Platz (1)
Müller	1. Platz (1)
11. Blomqvist	2. Platz (4)
12. Farfus	2. Platz (1)

Paffett	2. Platz (1)
Vietoris	2. Platz (1)
Tambay	2. Platz (1)
16. Martin	3. Platz (2)
17. Félix da Costa	3. Platz (1)
Spengler	3. Platz (1)
19. Götz	4. Platz (1)
Rockenfeller	4. Platz (1)
21. Tomczyk	5. Platz (1)
22. Rast	6. Platz (1)
Scheider	6. Platz (1)
24. Juncadella	8. Platz (1)
Rosenqvist	8. Platz (1)
26. Ocon	9. Platz (1)

Führungsrunden Fahrer (2016)

1. Mortara	136
2. Wittmann	86
3. Ekström	67
4. Auer	52
Molina	52
6. Wickens	44
7. Blomqvist	41
8. Green	38
9. Di Resta	36
10. Müller	35
11. Glock	27
12. Vietoris	20
13. Paffett	12
14. Spengler	6
15. Félix da Costa	3
16. Farfus	2
17. Ocon	1
Rockenfeller	1
Scheider	1
20. Götz	0
Juncadella	0
Martin	0
Rast	0
Rosenqvist	0
Tambay	0

Tomczyk	0
2. Audi	7/88
3. BMW	4/54
4. Ford	0/22
5. Alfa Romeo	0/9
6. Opel	0/7
7. Volvo	0/6
8. Rover	0/4

Führungsrunden Marken (2016)

1. Audi	330
2. BMW	165
Mercedes	165

Meiste Pole-Positions Fahrer (2016/insg.)*

1. Bernd Schneider	0/22
2. Mattias Ekström	1/21
3. Bruno Spengler	0/17
4. Klaus Ludwig	0/14
Kurt Thiim	0/14
6. Jamie Green	2/11
Gary Paffett	1/11
Timo Scheider	0/11
9. Harald Grohs	0/10
10. Tom Kristensen	0/9
11. Armin Hahne	0/8
Martin Tomczyk	0/8
13. Paul di Resta	1/7
Manuel Reuter	0/7
Marco Wittmann	2/7
16. Laurent Aiello	0/6
Miguel Molina	1/6
Klaus Niedzwiedz	0/6
Mike Rockenfeller	0/6
Jörg van Ommen	0/6
... Augusto Farfus	0/5
... Lucas Auer	3/4
... Edoardo Mortara	2/4
... Robert Wickens	1/4
... António Félix da Costa	2/3
... Christian Vietoris	1/3
... Maxime Martin	0/2
... Timo Glock	0/1
... Nico Müller	1/1
... Adrien Tambay	0/1

Meiste Pole-Pos. Marken (2016/insg.)*

1. Mercedes	7/121
-------------	-------

2. Audi	7/88
3. BMW	4/54
4. Ford	0/22
5. Alfa Romeo	0/9
6. Opel	0/7
7. Volvo	0/6
8. Rover	0/4

Meiste Siege Fahrer (2016/insgesamt)

1. Bernd Schneider	0/33
2. Klaus Ludwig	0/31
3. Mattias Ekström	1/22
4. Gary Paffett	0/19
5. Kurt Thiim	0/18
6. Johnny Cecotto	0/14
Nicola Larini	0/14
Bruno Spengler	0/14
9. Jamie Green	1/13
10. Hans-Joachim Stuck	0/11
11. Steve Soper	0/9
12. Edoardo Mortara	5/8
Marco Wittmann	3/8
14. Laurent Aiello	0/7
Frank Biela	0/7
Paul di Resta	1/7
Harald Grohs	0/7
Armin Hahne	0/7
Manuel Reuter	0/7
Timo Scheider	0/7
Martin Tomczyk	0/7
... Robert Wickens	2/5
... Augusto Farfus	0/4
... Mike Rockenfeller	0/4
... Timo Glock	1/3
... Miguel Molina	2/3
... Maxime Martin	0/2
... Lucas Auer	1/1
... Tom Blomqvist	0/1
... António Félix da Costa	0/1
... Nico Müller	1/1
... Christian Vietoris	0/1

Meiste Siege Marken (2016/insgesamt)

1. Mercedes	4/161
2. Audi	10/85
3. BMW	4/72
4. Ford	0/30
5. Alfa Romeo	0/26
6. Opel	0/10
7. Rover	0/6
8. Volvo	0/5
9. Chevrolet	0/1

Endstand Marken

1. Audi	700
2. BMW	647
3. Mercedes	471

Endstand Teams

1. Audi Sport Team Abt Sportsline	319
2. BMW Team RMG	290
3. BMW Team RBM	203
4. Audi Sport Team Rosberg	185
5. Audi Sport Team Abt	154
6. Mercedes-AMG	133
7. Silberpfeil Energy Mercedes-AMG	130
8. BWT Mercedes-AMG	128
9. BMW Team MTEK	95
10. Euronics/Freem. Mercedes-AMG	80
11. BMW Team Schnitzer	59
12. Audi Sport Team Phoenix	42

* Mattias Ekström (Norring Sonntag) und Lucas Auer (Nürburgring Samstag) wurden in der Startaufstellung strafversetzt. Ihre zuvor jeweils herausgefahrenen Qualifikationsbestzeit zählt für die Statistik jedoch als «Pole-Position»

(Stand: 13.11.2016; Bezug: nur DTM-Punkterennen/Arno Wester)

Saisonbilanz

Ein BMW-Duo war dominant

VLN / Saisonstatistik 2016 (Tabelle: die 25 Bestplatzierten von 863 Fahrern in der VLN-Gesamtwertung)



Fahrer (Nation)	(Haupt-)Fahrzeug (Klasse)	gesamt pro Rennen		Punkte im Rennen (in jeweiliger Klasse)									
		Punkte*		Lauf 1	Lauf 2	Lauf 3	Lauf 4	Lauf 5	Lauf 6	Lauf 7	Lauf 8	Lauf 9	Lauf 10
1. Alexander Mies (D)	BMW M235i Cup (Cup 5)	77,92	8,67	9,74	9,75	9,76	9,76	9,71	9,72	9,77	8,75	0,00	9,71
Michael Schrey (D)	BMW M235i Cup (Cup 5)	77,92	8,67	9,74	9,75	9,76	9,76	9,71	9,72	9,77	8,75	0,00	9,71
3. Marc Hennerici (D)	Porsche Cayman GT4 Clubsport (Cup 3)	76,33	8,50	9,50	0,00	9,58	8,64	9,55	9,55	9,58	9,58	9,44	9,55
Moritz Oberheim (D)	Porsche Cayman GT4 Clubsport (Cup 3)	76,33	8,50	9,50	0,00	9,58	8,64	9,55	9,55	9,58	9,58	9,44	9,55
5. Ivan Jacoma (CH)	Porsche Cayman S (V6)	73,85	7,97	9,44	9,29	9,44	9,17	9,00	0,00	9,38	9,38	5,83	8,75
Claudius Karch (D)	Porsche Cayman S (V6)	73,85	7,97	9,44	9,29	9,44	9,17	9,00	0,00	9,38	9,38	5,83	8,75
7. Hajo Müller (D)	BMW M3 E36 (V5)	73,63	7,93	9,64	9,64	9,58	5,63	9,64	8,75	0,00	8,50	9,55	8,33
Jens Riemer (D)	BMW M3 E36 (V5)	73,63	7,93	9,64	9,64	9,58	5,63	9,64	8,75	0,00	8,50	9,55	8,33
Dominik Thiemann (D)	BMW M3 E36 (V5)	73,63	7,93	9,64	9,64	9,58	5,63	9,64	8,75	0,00	8,50	9,55	8,33
10. Christian Böllesbach (D)	Porsche Cayman 981 (V5)	73,01	7,30	8,93	0,00	8,75	9,38	8,93	0,00	9,44	9,50	8,64	9,44
Andreas Schettler (D)	Porsche Cayman 981 (V5)	73,01	7,30	8,93	0,00	8,75	9,38	8,93	0,00	9,44	9,50	8,64	9,44
Daniel Zils (D)	Porsche Cayman 981 (V5)	73,01	7,30	8,93	0,00	8,75	9,38	8,93	0,00	9,44	9,50	8,64	9,44
13. Rolf Derscheid (D)	BMW 325i (V4)	72,65	7,95	8,33	9,50	9,44	6,82	8,50	8,33	9,55	9,50	9,50	0,00
Michael Flehmer (D)	BMW 325i (V4)	72,65	7,95	8,33	9,50	9,44	6,82	8,50	8,33	9,55	9,50	9,50	0,00
Zoran Radulovic (D)	BMW 325i (V4)	72,65	7,95	8,33	9,50	9,44	6,82	8,50	8,33	9,55	9,50	9,50	0,00
16. Rudi Adams (D)	BMW M235i Cup (Cup 5)	70,66	7,07	6,58	9,25	9,29	8,81	9,12	9,17	9,32	0,00	0,00	9,12
Thomas Jäger (A)	BMW M235i Cup (Cup 5)	70,66	7,07	6,58	9,25	9,29	8,81	9,12	9,17	9,32	0,00	0,00	9,12
18. Stephan Epp (D)	Renault Clio Cup (SP3)	70,33	7,03	8,75	9,44	9,38	5,83	0,00	9,00	9,38	9,38	9,17	0,00
Gerrit Holthaus (GB)	Renault Clio Cup (SP3)	70,33	7,03	8,75	9,44	9,38	5,83	0,00	9,00	9,38	9,38	9,17	0,00
20. Christopher Gerhard (D)	Porsche 911 GT3 Cup (H4)	69,66	7,59	8,75	8,33	9,00	6,25	9,17	8,75	8,33	9,00	0,00	8,33
Ralf Schall (D)	Porsche 911 GT3 Cup (H4)	69,66	7,59	8,75	8,33	9,00	6,25	9,17	8,75	8,33	9,00	0,00	8,33
Heiko Eichenberg (D)	BMW M235i Cup (Cup 5)	69,10	7,49	1,32	8,25	7,38	4,52	8,53	8,06	8,86	9,75	9,74	8,53
22. Thomas Gerling (D)	Porsche 911 GT3 Cup (Cup 2)	68,10	7,57	8,33	9,17	9,00	6,43	9,00	9,29	7,50	0,00	9,38	-
Harald Hennes (D)	Porsche 911 GT3 Cup (Cup 2)	68,10	7,57	8,33	9,17	9,00	6,43	9,00	9,29	7,50	0,00	9,38	-
Thomas Kappeler (D)	Porsche 911 GT3 Cup (Cup 2)	68,10	7,57	8,33	9,17	9,00	6,43	9,00	9,29	7,50	0,00	9,38	-

* Nur die acht besten Ergebnisse fließen in die Gesamtpunktzahl ein. Die Punkte pro Rennen bilden den Durchschnitt aus allen absolvierten Rennen.

Gesamtsiege Fahrer (2016/insg. seit 1977)		Gesamtsiege Marken (2016/seit 1977)		Wertungsgruppensiege Fahrer (seit 1977)		Wertungsgr.-Siege Marken (seit 1977/Top 10)		Klassensiege Marken (seit 1990, Top 10)		Klassensiege Fahrer (seit 1990, Top 30)		Schnellste Runden* 2016 (SP9, Qualifying)		Schnellste Runden* 2016 (SP9, Rennen)	
1. Jürgen Alzen	0/29	1. Porsche	1/202	1. Edgar Dören	53	1. Porsche	597	1. BMW	1643	1. Ralf Schall	90	1. BMW (Walkenhorst/Krognes)	7:53,375	1. Porsche (Frikadelli/Siedler)	7:59,858
2. Olaf Manthey	0/28	2. Mercedes-Benz	2/51	2. Ralf Schall	52	2. BMW (Walkenhorst)	468	2. Porsche	866	2. Volker Strycek	87	2. Mercedes (Black Falcon)	7:54,497	2. BMW (Walkenhorst)	8:01,019
Ulrich Richter	0/28	3. BMW	1/38	3. Jürgen Alzen	48	3. Mercedes (Haribo)	55	3. Audi	658	3. Peter Hass	86	3. Audi (Land)	7:56,252	3. Mercedes (Haribo)	8:01,221
4. Marc Basseng	0/26	4. Ford	0/22	4. Olaf Manthey	46	4. Audi (Land)	59	4. Honda	431	4. Heinz-Otto Fritzsche	83	4. Porsche (Manthey)	7:57,613	4. Audi (Land)	8:02,244
Arno Klasen	0/26	5. Audi	5/20	5. Andreas Schall	45	5. Ferrari (Rinaldi)	58	5. Volkswagen	338	5. Norbert Bermes	59	5. Ferrari (Rinaldi)	8:04,005	5. Ferrari (Rinaldi)	8:04,005
6. Edgar Dören	0/24	6. Chrysler	0/17	6. Christian Mier	41	6. Bentley (Abt)	60	6. Honda	431	6. Wolfgang Dess («Wolf Silvester»)	58	6. Bentley (Abt)	8:06,376	6. Bentley (Abt)	8:06,376
7. Peter Zakowski	0/22	7. Opel	0/17	7. Hans-Joachim Stuck	39	7. Nissan (Zakspeed)	59	7. Audi	219	7. Jürgen Nett	58	7. Nissan (Zakspeed)	8:07,376	7. Audi	209
8. Hans-Jürgen Tiemann	0/21	8. Jaguar (V8Star)	0/3	8. Klaus Ludwig	39	8. Aston Martin Racing	58	8. Renault	198	8. Wilfried Schmitz	58	8. Aston Martin Racing	8:08,540	8. Renault	198
9. Marcel Tiemann	0/19	9. Alfa Romeo	0/2	9. Jörg Müller	39	9. Lamborghini (Konrad)	58	9. Peugeot	189	9. Edgar Dören	55	9. Lamborghini (Konrad)	8:15,569	9. Peugeot	189
10. Uwe Alzen	2/13	10. Ferrari	0/1	10. Hans-Joachim Stuck	39	10. Mercedes-Benz	161	10. Mercedes-Benz	161	10. Harald Thönes	55	10. Mercedes-Benz	8:15,569	10. Mercedes-Benz	161
Marc Lieb	0/13	Lexus	1/1	11. Klaus Niedzwiedz	2					11. Dirk Adorf	59				
Frank Stippler	2/13			12. Bernd Schneider	2					12. Martin Tschornia	8				
... Timo Bernhard	0/10			13. Matthias Ekström	1					13. Dirk Adorf	7				
... Lucas Luhr	0/10			14. Jochen Krumbach	1					14. Norbert Bermes	7				
... Christian Mamerow	0/9			15. Dino Drössiger	1					15. Heinz-Josef Bermes	6				
... Volker Strycek	0/9			16. Jörg Viebahn	1					16. Wolfgang Dess («Wolf Silvester»)	5				
... Dirk Adorf	0/8			17. Wolfgang Weber	1					17. Jürgen Nett	5				
... Lance David Arnold	2/7			18. Ludger Henrich	50					18. Norbert Bermes	6				
... Patrick Simon	0/7			19. Bernhard Schmittner	48					19. Heinz-Josef Bermes	6				
... Markus Oestreich	0/6			20. Harald Jacksties	47					20. Wolfgang Dess («Wolf Silvester»)	5				
... Klaus Abbelen	0/5			21. Alexander Mies	23					21. Jürgen Nett	5				
... Marc Hennerici	0/5									22. Paul Hulverscheid	2				
... Christian Menzel	0/5									23. Arno Klasen	2				
... Christopher Mies	3/5									24. Jochen Krumbach	2				
... Jan Seyffarth	1/5									25. Dino Drössiger	1				
... Romain Dumas	0/4									26. Jörg Viebahn	1				
... Christian Hohenadel	0/4									27. Wolfgang Weber	1				
... Jörg Müller	1/4									28. Ludger Henrich	50				
... Sabine Schmitz	0/4									29. Bernhard Schmittner	48				
... Dirk Werner	0/4									30. Harald Jacksties	47				
... Frank Biela	0/3									... Alexander Mies	23				
... Connor De Philippis	3/3														
... Thomas Jäger	0/3														
... Jochen Krumbach	0/3														
... Dirk Müller	0/3														
... Patrick Pilet	1/3														
... Johannes Scheid	0/3														
... Hans-Joachim Stuck	0/3														
... Jörg Bergmeister	1/2														

* Streckenlänge: 24,358 km (Nürburgring-Nordschleife + Kurzanbindung)
(Stand: 13.11.2016/Arno Wester)

DTM

«Edo» im Visier

Auf seinem Weg zum FIA GT World Cup in Macau wird DTM-Werksfahrer Edoardo Mortara mit einem Urteil des Sportgerichts des DMSB konfrontiert.

Die Richter hatten gegen den Italo-Schweizer, der in der DTM-Saison 2017 für Mercedes-Benz an den Start geht, ein Sportgerichtsverfahren eingeleitet (siehe auch Seite 3). Begründung: Mortara wurde vom Porsche-Team Pro Sport Performance als Fahrer bei der VLN-Veranstaltung ADAC ACAS H&R Cup genannt – und zwar auf zwei Fahrzeugen mit der Startnummer 467 und 468.

Nach Überprüfung der Fahrerwechselkarten, auf die auch MSA einen Blick werfen durfte, wurde festgestellt, dass Mortara den Fahrerwechsel für das Fahrzeug mit der Startnummer 467 durch seine Unterschrift und Namenstragung bestätigt hat. Demnach ist er um 14:58 Uhr in das Fahrzeug eingestiegen und hat das Fahrzeug übernommen. Tatsache ist, wie MSA schon am 14. Mai im Rahmen des dritten VLN-Rennens vor Ort recherchiert hat, dass Mor-



Edoardo Mortara: Daumen hoch oder nicht vom DMSB?

tara weder in das Fahrzeug eingestiegen noch mit diesem gefahren ist!

Wer hat unterschrieben?

Damit hat er laut DMSB-Sportgericht vorsätzlich die Fahrerwechselkarte falsch ausgefüllt, obwohl er wusste, dass diese zwingend zur Dokumentation eines Fahrerwechsels erforderlich ist und dementsprechend ordnungsgemäß ausgefüllt werden muss.

Mortara selbst hat sich dahingehend eingelassen, dass die

Fahrerwechselkarte bereits vor Rennbeginn vollständig ausgefüllt und unterzeichnet worden ist. Stellt sich nur die Frage, von wem? Das DMSB-Sportgericht fällt am heutigen Dienstag in Frankfurt sein Urteil.

Fakt ist, dass Mortara die laut Reglement geforderte Anzahl an Runden (18) zur Erlangung der DMSB Permit A (Nord-schleife) nicht absolviert hat und demzufolge mit einem Audi R8 LMS auch nicht am 24h-Rennen Nürburgring 2016 hätte teilnehmen dürfen! ♦ AW

DTM

Kommt Massa?



Hat schon DTM-Luft geschnuppert: Massa 2014 am Norisring

Der zukünftige Audi-Motorsportchef Dieter Gass hat MSA am Rande des Formel-E-Rennens in Marrakesch verraten, dass Audi Sport geplant hatte, einem prominenten Fahrer eine Testmöglichkeit in einem Audi RS5 zu ermöglichen. Einen Namen nannte der aktuelle DTM-Leiter nicht.

Man kann deshalb nur spekulieren, dass der Promi ein aktueller Formel-1-Pilot ist und Felipe Massa heißt. Bekanntermaßen steigt der Brasilianer am Sai-

sonende aus der Königsklasse aus. Massa hat nie einen Hehl daraus gemacht, dass die DTM ein mögliches neues Betätigungsfeld ist. Wegen des Ausstiegs von Audi Sport aus der Langstrecken-WM (WEC) hat sich das Promi-Thema für die Ingolstädter nun aber erledigt. Der Grund liegt auf der Hand und wird von Gass auch bestätigt: Die Audianer haben ein Überangebot an Fahrern, denn zu den aktuellen DTM-Piloten kommen jetzt auch noch die Fahrer hinzu, die sonst im WEC-Aufgebot fahren.

Für MSA steht fest, dass die früheren DTM-Champions Mattias Ekström und Mike Rockenfeller sowie Jamie Green und Nico Müller erneut ein DTM-Cockpit erhalten. «Eki» und «Rocky» haben kürzlich in Oschersleben in einem Audi-Testträger Komponenten eingefahren und wichtigen Input bezüglich der neuen Hankook-Slicks gegeben. Green und Müller gelten auch wegen ihrer guten Leistungen in der abgelaufenen Saison als gesetzt. Die Besetzung der restlichen beiden Cockpits ist ebenso offen wie die Verteilung der sechs Fahrer auf die drei Teams Abt, Phoenix und Rosberg.

Mercedes als weitere Chance

Für Massa muss die DTM-Tür nun aber keinesfalls zugefallen sein. Vor allem bei Mercedes wird analysiert, welche Kutscher in der Lage sind, die hohen Erwartungen von Mercedes zu erfüllen. Eines ist dabei gewiss: Mit Formel-1-Fahrern kennt man sich in Stuttgart besser aus als in Ingolstadt oder München. ♦ AW

Rallye-WM

Zum WM-Abschied noch ein Sieg



Nochmals Attacke: Ogier will in Australien den letzten VW-Sieg

Von REINER KUHN

Emotionales Finale in Australien. Auch wenn der letzte Saisonlauf ganz im Zeichen des WM-Abschieds von Volkswagen steht, können noch vier Fahrer Vizemeister werden: Die besten Karten hat Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville.

Das Ende naht. Am Wochenende tritt Sébastien Ogier ein letztes Mal für die Wolfsburger Weltmeister in der Rallye-WM an. Nach dem überraschenden Abschied endet eine höchst erfolgreiche Zusammenarbeit. «Es ist schon eine merkwürdige Situation für alle bei Volkswagen Motorsport. Die Bekanntgabe des Ausstiegs aus der Rallye-WM am Ende des Jahres war nicht die Art, wie wir als Team unseren vierten Titel feiern wollten», meinte der Franzose, der zusammen mit Co Julien Ingrassia mit 31 der bisher 43 WM-Laufsiege, davon 42 mit dem VW Polo R WRC (1987 siegten Kenneth Eriksson/Peter Diekmann bei der Rallye Elfenbeinküste im VW Golf GTI) den Großteil aller VW-Erfolge einfuhr. Und natürlich will Ogier auch in Australien um den Sieg kämpfen, auch wenn seine Startposition alles andere als optimal ist. Wer als erster Fahrer über den holprigen Schotter fegen muss, verliert jede Menge Zeit. «Ich werde alles daran setzen, dass wir zum Abschluss in Australien noch einmal gemeinsam jubeln», verspricht Ogier seinem Team.

Vier Anwärter auf die Vize-WM

Vor allem das Hyundai-Trio könnte den Wolfsburgern die Abschiedsparty vermiesen. Verständlich, denn neben dem WM-Zweiten Thierry Neuville haben dessen Teamkollegen Hayden Paddon (17 Punkte

Rückstand) und Dani Sordo (24 Zähler zurück) noch den Vize-Titel im Visier und fahren voll auf Sieg. Bessere Chancen, Neuville noch abzufangen, hat dessen Kumpel Andreas Mikkelsen. Den VW-Piloten trennen 14 Zähler vom Belgier. Schon deshalb lautet auch sein Motto: Vollgas! Keine leichte Aufgabe, denn die zahlreichen, murellähnlichen Kieselsteine erschweren die Suche nach Traktion wie bei keinem anderen WM-Lauf. Zudem geht es mal in Höchstgeschwindigkeit über offenes Gelände, mal durch verwundene und schmale Abschnitte, flankiert von unnachgiebigen Bäumen am Rand der Strecke.

Mit der 50,80 Kilometer langen «Nambucca» wartet am Samstag eine der längsten Wertungsprüfungen (WP) der Saison. Den Schlusspunkt der Rallye Australien und damit auch der Saison 2016 setzt die Power-Stage mit dem klangvollen Namen «Wedding Bells». Mit 1038,64 Gesamtkilometern und 23 WPs über 312,98 WP-Kilometer an drei Tagen rund um Coffs Harbour im Bundesstaat New South Wales präsentiert sich der Saisonabschluss in Down Under erneut als eine der kompaktesten Herausforderungen im WM-Kalender.

Zehn WRCs bilden die Spitze des 35 Teams starken WM-Feldes. Dann folgen fünf WRC2-Piloten. Um dem abwesenden Privatier Teemu Suninen den WM-Titel noch wegzuschneiden, reicht Skoda-Werksfahrer Esepka Lappi ein zweiter Rang. Mit dem 63-jährigen Michel Fabre (Citroën DS 3 R3) gönnte sich gar ein WRC3-Fahrer den Trip ans andere Ende der Welt. Den bunten Reigen komplettieren einmal mehr einheimische Starter, die in einem separaten Feld hinter den WM-Teams folgen. ♦



T. Neuville

Rallye-WM

M-Sport bläst zum Angriff

Den Generationswechsel bei den World Rally Cars will vor allem Ford-Entwicklungspartner M-Sport nutzen und bläst zur Test-offensive. Rund um Sisteron wurde gar mit einem Gast-auftritt von Sébastien Ogier gerechnet.

Bei den Werksteams steigt das Rampenfieber. In knapp 100 Tagen rollen die World Rally Cars (WRC) der dritten Generation beim Saisonauftakt über die Starttrampe der Rallye Monte Carlo. Seit 1. November liegen die Homologationsunterlagen der völlig neuen Konstruktionen der FIA zur Prüfung vor.

Besonders intensiv bereitet sich M-Sport auf die neue Ära



Intensiver Probegalopp: Der künftige M-Sport-Fiesta bei Sisteron

vor. Vergangene Woche gaben die Entwicklungspartner von Ford in den französischen Seeralpen bei Sisteron Vollgas. «Wir fanden unterschiedlichste Bedingungen vor, von trockenen über nasse bis zu schneebedeck-

ten Pisten», schwärmt M-Sport-Boss Malcolm Wilson. Auch beim Höhentest auf über 2000 Metern war der künftige Fiesta WRC noch heftig getarnt. Verständlich, denn das Serienmodell wird erst im Frühjahr debü-

tieren und damit erstmals in der Geschichte M-Sport mit dem WRC-Ableger vorab am Start stehen. Am Steuer saßen neben den Stammkräften Eric Camilli und Ott Tänak erstmals auch die Wackelkandidaten Elfyn Evans und Mads Östberg.

Schnell kochten Gerüchte hoch, dass nahe seiner Heimat Noch-VW-Werkschlotter Ogier die Chance nutze, um nach vier Jahren im Polo erstmals in einem möglichen neuen Dienstwagen Platz zu nehmen. Dies soll auch wegen der Abreise nach Australien nicht zustande gekommen sein. «Kein Kommentar», sagt Wilson. «Séb weiß, dass er bei uns sehr willkommen ist. Ein Proberitt dürfte ihn am ehesten von M-Sport überzeugen.» ♦ RK

Rallye-EM

Mehrere Klassiker steigen aus

Unruhe in der Rallye-EM. Nachdem sich die Asphaltklassiker in Irland und Belgien verabschiedet haben, zieht nun auch der Veranstalter des spektakulären Schotterlaufes in Estland zurück.

Die Vermarkter von Eurosport Events haben ein ernstes Problem. Nach dem Ende der von 2006 bis 2012 initiierten IRC (Interkontinentale Rallye Challenge) schien die Zukunft durch die Zusammenführung mit der FIA neu belebt und reformierte Rallye-EM gesichert. Doch nachdem schon Hersteller und Topteams

der Kontinentalmeisterschaft den Rücken zuekehrten, ziehen nun auch die kostengeplagten Veranstalter nach.

Ypern-Rallye wechselt

Schon im Sommer gaben die Veranstalter der traditionsreichen «Circuit of Ireland» auf. Nun warfen auch die Organisatoren der Rallye Estland hin. Wie der Asphaltklassiker in Irland wird es 2017 auch den spektakulären Schotterritt nicht geben. Anders die Ypern-Rallye: Zwar verabschiedete sich auch dieser Klassiker aus dem Championnat, wird aber stattfinden: Die traditionsreiche Veran-

staltung zählt im kommenden Jahr zur Britischen Meisterschaft und wird Teil der neuen «Tour European Rallye», die 2017 aus insgesamt sechs Veranstaltungen bestehen soll.

Neben Ypern sind auch schon die Rallye Madeira (E), Liezen (A), Du Valais (CH), Tuscan Rewind (I) sowie die französische Rallye d'Antibes für 2017 geplant. ♦ RK



Wo geht er künftig auf Titeljagd? Europameister Kajetanowicz

Rallycross-WM

Sind zwei Läufe einer zu viel?

Noch fehlt zum Kalendervorschlag für die Rallycross-WM 2017 die Bestätigung der FIA. Diese soll das Südafrika-Finale befürworten, aber gegen zwei deutsche WM-Läufe votieren.

Der Promoter der Rallycross-Weltmeisterschaft präsentierte einen Tourplan für 2017. Der WM-Kalender des kommenden Jahres umfasst erneut zwölf Läufe und wird mit dem Killarney-Kurs im südafrikanischen

Kapstadt auch ein neues Finale erhalten. Dieses soll die Veranstaltung im argentinischen Rosario ersetzen, welches Ende November vermutlich letztmals das Saisonfinale darstellen wird. Der Saisonauftakt steigt 2017 bereits am Wochenende des 1./2. Aprils mit dem Event in Barcelona, dessen Rennen vom September ganz nach vorne rückt.

Kippt der Estering?

Irritationen soll es um die beiden WM-Gastspiele in Deutschland geben. Da der Weltverband FIA pro Land nur einen WM-Lauf möchte, könnte ausgerechnet das traditionsreiche und bei Fahrern und Teams beliebte Rennen auf dem Estering bei

Buxtehude noch aus dem Kalender fliegen. Das Gastspiel auf dem Hockenheimring sei dagegen sicher. ♦ SK

WM-Kalender 2017*

1./2.4.	Spanien (Barcelona)
22./23.4.	Portugal (Montalegre)
4./6.5.	Deutschland (Hockenheim)
13./14.5.	Belgien (Mettet)
27./28.5.	Großbritannien (Lydden Hill)
1./2.7.	Schweden (Holjes)
5./6.8.	Kanada (Trois-Rivières)
2./3.9.	Frankreich (Lohéac)
16./17.9.	Lettland (Riga)
30.9./1.10.	Deutschland (Estering)
11./12.11.	Südafrika (Kapstadt)

* vorbehaltlich der Bestätigung durch den FIA-Weltrat

NACHRICHTEN

Pirelli backt keine WM-Reifen mehr

Rallye-WM In dieser WM-Saison setzen nur die Ford-Privatiers Lorenzo Bertelli und Gaststarter Martin Prokop auf Pirelli-Reifen. Zu wenig, um den Aufwand für die Entwicklung eines neuen Pneus zu rechtfertigen. Deshalb verzichteten die Italiener auf die Homologation eines neuen WRC-Reifens für 2017 und überlassen das Feld Platzhirscher Michelin und Herausforderer DMack. Dem Rallyesport will Pirelli aber weiterhin treu bleiben. Neben der Ausrüstung der Junior-EM bietet man eine ganze Bandbreite von passenden Reifen für moderne Rallyefahrzeuge, bis hin zu historischen Soliden.

Comeback-Pläne der Safari-Rallye

Rallye-WM In Kenia wird an einer Rückkehr der legendären Safari-Rallye in die Rallye-WM gearbeitet. Das Beispiel China zeigte jedoch, wie schwierig es ist, Wunsch und Wirklichkeit zu vereinen. Dennoch scheint Phineas Kimathi, Chef des kenianischen Motorsportverbands, beim WM-Promoter auf offene Ohren zu stoßen. In einem Probelauf vom 17. bis 18. März 2017 soll ein Jahr später ein sogenanntes «Candidate Event» folgen. Dieses muss bereits WM-Niveau besitzen, damit die FIA ihren Segen erteilt. Sollte die Safari-Rallye 2019 in die Top-Liga zurückkehren, wird sie ihr Gesicht aufgrund heutiger Sicherheits- und Formatbestimmungen jedoch deutlich verändert haben.

Klasse und Masse beim Saisonfinale

ÖRM Für Hermann Neubauer ist das Jahr bereits vorbei. Der neue Landesmeister wird den letzten Lauf zur Österreichischen Rallye-Meisterschaft (ÖRM) nur als Zuschauer verfolgen. Aber auch ohne den Ford-WRC-Piloten hat die Rallye Waldviertel einiges zu bieten. An der Spitze des knapp 90 Teilnehmer umfassenden Feldes stehen immerhin zwölf R5-Fahrzeuge, darunter der 13-malige Rekordmeister Raimund Baumschlager. Ein echter Krimi zeichnet sich in der 2WD-Klasse ab. Hier geht Daniel Wollinger im Renault Clio R3 mit lediglich zwei Punkten Vorsprung auf den ebenfalls dreimal siegreichen Simon Wagner (Citroën DS3 R3) ins Rennen. ♦ RK



Fetzen sich 2017 bei zwölf Läufen: Solberg, Loeb und Ekström (r.)

MotoGP

KTM strukturiert um

Von IMRE PAULOVITS

Kaum hat KTM mit dem Wildcard-Auftritt in Valencia seinen MotoGP-Einstand gegeben, wird in der Rennabteilung kräftig umstrukturiert.

«Die Kernmannschaft, die das MotoGP-Projekt bislang entwickelt hat, fährt jetzt zu den Rennen und ist 18-mal sechs Tage auf dem Rennplatz. Und damit zu Hause die Entwicklung in dieser Zeit nicht stehen bleibt, haben wir uns neu aufgestellt», erklärt KTM-Rennleiter Pit Beirer. «Mike Leitner geht als Leiter der Road Racing Abteilung raus als Teamchef vom MotoGP-Team. Sebastian Risse, der bisherige Leiter der Technik des Road Racing, geht mit als Technical Direktor des MotoGP-Teams. Diese zwei Stellen galt es, im Werk neu zu besetzen. So ist Jens Hainbach von der Management-Seite her der neue Leiter der Road Racing Abteilung. Und Kurt Trieb steigt auf vom reinen Motorenkonstrukteur und wird Abteilungsleiter für die Technik des Road Racing gesamt. Er wird einen Projektmanager für die Moto3 brauchen. Beim MotoGP-Projekt steht er über den Abteilungen Motor, Chassis und Elektronik.»

Das Moto2-Projekt bleibt weiter bei WP. «Es wird aber von den Leuten der KTM-Rennabteilung gesteuert», so Beirer. «Aber Jürgen Pecco, der Road Racing bei WP leitet, wird auch dem Moto2-Projekt weiter vorstehen. Mit Reinhard Mandl



Mike Leitner: Ab sofort KTM-MotoGP-Teamchef an der Strecke

steht ihm dabei ein technischer Leiter zur Seite. Sie haben mit Boudewijn Evenhuis auch einen eigenen Moto2-Konstrukteur.»

Synergien nutzen

«Moto2 und Moto3 werden von uns mehr und mehr als Einheit gesehen», erklärt Beirer weiter. «Sie werden sich beim Testen oft die Strecken und auch das Personal teilen, weil beim Chassis Moto2 und Moto3 gut zusammenpassen. Unsere Erfahrung beim Stahl-Chassis basiert auf der Moto3. Wir haben gesehen, dass man das in der Moto2 sehr schnell umsetzen kann, und es funktioniert.»

Wenn KTM in dieser Weise auch Synergien nutzt, bleibt die MotoGP-Truppe von denen der kleinen Klassen getrennt. «Wir wollen die besten Leute,

die wir für die MotoGP angestellt haben, nicht von ihrer Arbeit ablenken», stellt Beirer klar. «Bei Kurt Trieb ist das sehr wohl gegeben, denn wir haben uns an die Brust geheftet, auch in Zukunft die Moto2 und die Moto3 nicht stiefmütterlich zu behandeln. So ist das Top-Management schon gefragt, dass jeder hat, was er braucht, um einen guten Job zu machen. Aber MotoGP müssen wir isolieren. Da brennt uns so der Hut, dass wir diese Abteilung nicht mit anderen Aufgaben ablenken können. Aber die Truppen der Moto2 und der Moto3 können sich die Bälle gut zuspieren. Und das kann man auch gut an der Wahl unseres Teamchefs erkennen, denn Aki Ajo betreut für uns beide Klassen.» ♦

Motorrad-WM

Fast endgültig fix

Die FIM hat nun auch eine komplette Liste aller Fahrer und ihrer Startnummern für 2017 veröffentlicht. Also dürfte es nur noch ganz wenige Änderungen geben.

Es überrascht mittlerweile gar nicht mehr, wie weit die Planung für die nächste Saison bereits ist. Vor zwei Wochen hat die FIM die Liste der für die WM 2017 akzeptierten Teams veröffentlicht, jetzt auch alle dazugehörigen Fahrer mitsamt Startnummern. War früher zum Zeitpunkt des WM-Finales noch alles offen, und waren über den Winter noch große Umwälzungen möglich, ist die WM 2017 nun so gut wie fix.

Änderungen dürfte es nur noch in Ausnahmefällen geben.

In der MotoGP war auf der Fahrerseite ohnehin seit Langem alles unter Dach und Fach. Die größte Neuigkeit ist eigentlich die Entscheidung von Ducati, bei der Verleasung von

ehemaligen Werksmotorrädern mit seinen Kunden dreigleisig zu fahren. So wird Pramac gar eine aktuelle Desmosedici GP17 bekommen, die sich zumindest zu Saisonbeginn kaum von denen der Werksfahrer Jorge Lorenzo und Andrea Dovizioso unterscheiden wird. Die Pramac bekommt Danilo Petrucci, sein Teamkollege Scott Redding muss mit der diesjährigen GP16 vorliebnehmen. Bei Avintia und

Aspar wird es je eine GP16 und eine GP15 geben, erstere bekommen Héctor Barberá (Avintia) und Álvaro Bautista (Aspar), die GP15 Loris Baz (Avintia) sowie MotoGP-Rückkehrer Karel Abraham (Aspar).

In der Moto2 und Moto3 waren fast nur die Piloten des Honda-Asia-Teams noch nicht klar, diese werden in der Moto2 wie erwartet Takaaki Nakagami und Khairul Idham Pawi sein, in der Moto3 fahren der Japaner Kaito Toba und der Thailänder Nakarin Atirathuvapat. Beim Team von Marco Simoncelli fahren Tatsuki Suzuki und Tony Arbolino. Der zweite Pilot des Speed-Up-Moto2-Teams wird Axel Bassani. ♦ IP

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2017

Nr. Fahrer	Team	Motorrad
MotoGP		
4 Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP17
5 Johann Zarco (F)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1*
8 Héctor Barberá (E)	Avintia Racing	Ducati D16 GP16*
9 Danilo Petrucci (I)	Octo Pramac Yakhnich	Ducati D16 GP17*
17 Karel Abraham (CZ)	Pull & Bear Aspar Team	Ducati D16 GP15*
19 Álvaro Bautista (E)	Pull & Bear Aspar Team	Ducati D16 GP16*
22 Sam Lowes (GB)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
25 Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
26 Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
29 Andrea Iannone (I)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
35 Cal Crutchlow (GB)	LCR-Honda	Honda RC 213 V*
38 Bradley Smith (GB)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
41 Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
43 Jack Miller (AUS)	Marc VDS Racing Team	Honda RC 213 V*
44 Pol Espargaró (E)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
45 Scott Redding (GB)	Octo Pramac Yakhnich	Ducati D16 GP16*
45 Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
53 Tito Rabat (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Honda RC 213 V*
76 Loris Baz (F)	Avintia Racing	Ducati D16 GP15*
93 Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
94 Jonas Folger (D)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1*
99 Jorge Lorenzo (E)	Ducati Team	Ducati D16 GP17

Moto2

2 Jesko Raffin (CH)	CarXpert Interwetten	Kalex
5 Andrea Locatelli (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
7 Lorenzo Baldassarri (I)	Forward Team	Kalex
9 Jorge Navarro (E)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex
10 Luca Marini (I)	Forward Team	Kalex
11 Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact GP	Suter
12 Thomas Lüthi (CH)	Garage Plus Interwetten	Kalex
19 Xavier Siméon (B)	Tasca Racing Scuderia Moto2	Kalex
21 Franco Morbidelli (I)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
23 Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Suter
24 Simone Corsi (I)	Speed Up	Speed Up
27 Iker Lecuona (E)	CarXpert Interwetten	Kalex
30 Takaaki Nakagami (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
32 Isaac Viñales (E)	SAG Team	Kalex
40 Fabio Quartararo (F)	Pagina Amarillas HP 40	Kalex
41 Brad Binder (SA)	Red Bull KTM Ajo	KTM
42 Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex
44 Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM
45 Tetsuta Nakashima (J)	Telugru SAG Team	Kalex
47 Axel Bassani (I)	Speed Up	Speed Up
49 Axel Pons (E)	RW Racing GP	Kalex
52 Danny Kent (GB)	Kiefer Racing	Suter
54 Mattia Pasini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
55 Hafizh Syahrin (MAL)	Petronas Raceline Malaysia	Kalex
57 Edgar Pons (E)	Pagina Amarillas HP 40	Kalex
62 Stefano Manzi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex
68 Yonny Hernández (COL)	AGR Team	Kalex
73 Alex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
77 Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	Suter
87 Remy Gardner (AUS)	Tech3 Racing	Tech3
89 Khairul Idham Pawi (MAL)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
97 Xavi Vierge (E)	Tech3 Racing	Tech3

Moto3

4 Patrik Pulkkinen (FIN)	Peugeot MC Saxoprint	Peugeot
5 Romano Fenati (I)	Ongetta-Rivacold	Honda
6 María Herrera (E)	AGR Team	KTM
7 Adam Norrodin (MAL)	SIC Racing Team	Honda
8 Nicolò Bulega (I)	Sky Racing Team by VR46	KTM
11 Livio Loi (D)	Leopard Racing	Honda
12 Albert Arenas (E)	Aspar Team Moto3	Mahindra
14 Tony Arbolino (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda
16 Andrea Migno (I)	Sky Racing Team by VR46	KTM
17 John McPhee (GB)	GB Team	Honda
19 Gabriel Rodrigo (RA)	RBA Racing Team	KTM
21 Fabio di Giannantonio (I)	Gresini Racing Moto3	Honda
23 Niccolò Antonelli (I)	Red Bull KTM Ajo	KTM
24 Tatsuki Suzuki (J)	SIC58 Squadra Corse	Honda
27 Kaito Toba (J)	Honda Team Asia	Honda
33 Enea Bastianini (I)	Estrella Galicia 0,0	Honda
36 Joan Mir (E)	Leopard Racing	Honda
40 Daryn Binder (SA)	Platinum Bay Real Estate	KTM
41 Nakarin Atirathuvapat (T)	Honda Team Asia	Honda
42 Marcos Ramírez (E)	Platinum Bay Real Estate	KTM
44 Aron Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda
48 Lorenzo Dalla Porta (I)	Aspar Team Moto3	Mahindra
53 Marco Bezzecchi (I)	CIP-Unicom Starker	Mahindra
58 Juanfran Guevara (E)	RBA Racing Team	KTM
64 Bo Bendsneyder (NL)	Red Bull KTM Ajo	KTM
65 Philipp Oettl (D)	Schedl GP Racing	KTM
71 Ayumu Sasaki (J)	SIC Racing Team	Honda
84 Jakub Kornfeil (CZ)	Peugeot MC Saxoprint	Peugeot
88 Jorge Martín (E)	Gresini Racing Moto3	Honda
95 Jules Danilo (F)	Ongetta-Rivacold	Honda
99 Enzo Boulom (F)	CIP-Unicom Starker	Mahindra

*Independent Team

Wie in seinen besten Zeiten: Als wären all die Probleme in dieser Saison nie gewesen, fuhr Lorenzo mit Irren Schräglagen zum Sieg



Grand Prix von Valencia - MotoGP

Perfekter Abschied

Von IMRE PAULOVITS

An einem überragenden Wochenende gewann Jorge Lorenzo sein vorerst letztes Rennen für das Yamaha-Werksteam. Das WM-Finale hatte es aber auch sonst in sich.

MotoGP-Fahrer gehen durch den Himmel und die Hölle, bis sie in die oberste Klasse ihres Sports gelangen, und da sollte man meinen, dass sie abgebrühte Profis sind. Da sollte ein Markenwechsel, der zuvor gründlich durchdacht wurde, für sie eigentlich eine Routinesache sein, an die sie hinterher nicht zu viele Gedanken verschwenden, geschweige denn sentimental werden. Trotzdem war das Rennwochenende dieses WM-Finales nur so von Emotionen durchzogen. Andrea Iannone, der sein letztes Rennen für das Ducati-Werksteam fuhr, rang am Donnerstag, bevor es überhaupt losging, in völlig ungewohnter Art nach Worten. «Meine ganze Zeit in der MotoGP habe ich auf Ducati verbracht. Sie haben mich vom

Rookie zum Werksfahrer hochgebracht, wir haben zusammen gekämpft und gelitten, die Jungs waren meine ganze Welt. Ich kann es mir gar nicht vorstellen, bald für einen anderen Hersteller zu fahren und neue Menschen um mich rum zu haben», seufzte der 27-jährige Italiener. «Ich habe meine ganze MotoGP-Karriere bei Yamaha verbracht, es waren neun wunderbare Jahre», blies auch Jorge Lorenzo in das gleiche Horn. «Alles, was ich in der MotoGP gelernt und erreicht habe, habe ich von ihnen bekommen.» Da wurde selbst die Rivalität mit seinem Teamkollegen Valentino Rossi zu einer kreativen Selbstverbesserung, und all die Rückschläge, die der sensible Mallorquiner in der letzten Zeit erlitten hat, waren vergessen.

Doch gerade diese Sentimentalität trieb sowohl Jorge Lorenzo als auch Andrea Iannone zu Höchstleistungen.

Wenn die Erinnerung stärkt

Lorenzo machte vom ersten Moment an klar, dass er dieses letzte Rennen, das dazu noch sein 250. Grand Prix war, gewin-

nen wollte. Wenn es zum Schluss auch knapp wurde, war die Art, wie er es gemacht hatte, doch beeindruckend.

Marc Márquez, der beim Finale die Fehler der letzten beiden Rennen, bei denen er gestürzt war, auf keinen Fall wiederholen wollte, und der sich auch der Verantwortung um den Hersteller und den Teamtitel seines Arbeitgebers bewusst war, brachte es schon früh auf den Punkt: «Die Yamaha haben in Valencia immer gut funktioniert, Jorge ist hier immer unheimlich stark, und wenn er die richtigen Reifen hat, dürfte es gegen ihn sehr schwierig werden.» Trotzdem wollte Márquez seinem Weltmeisterjahr noch mit einem Sieg zum Schluss die Krone aufsetzen.

Lorenzo hatte die richtigen Reifen. Michelin hatte für dieses Finale nicht weniger als vier unterschiedliche Vorderreifen dabei. Die bisherige Konstruktion in mittlerer und harter Mischung, dazu die für das nächste Jahr vorgesehene Konstruk-

tion mit mehr Auflagefläche, die bei den Tests in Brünn von vielen Fahrern für gut befunden wurden und hier erstmals an einem Rennwochenende eingesetzt wurden.

Lorenzo war einer der Nutznießer davon. Vor allem mit der weicheren Mischung des neuen Vorderreifens fand er genau den Seitengrip, den er benötigt, um seinen weichen, auf Kurvenspeed ausgelegten Stil voll zur Geltung zu bringen. Gleich im ersten Training unterbot er den Rundenrekord, den er letztes Jahr im Rennen aufgestellt hatte, und von da an war er nicht mehr zu halten. «Es war diesmal nicht nur die Motivation, die mich zum Erfolg geführt hat, sondern auch der Erfolg, der mich motiviert hat», gab er zu. «Nachdem ich von Anfang an ein sicheres Gefühl hatte, hatte ich einfach das Vertrauen, dass es diesmal gehen wird, und das hat mich einfach immer weiter angetrieben.»

Dass die neue Vorderreifenkonstruktion aber auch ihre Tücken hat, stellte Dani Pedrosa

fest. «Er hat viel Grip, aber er rutscht auch viel schlagartiger weg», stellte der kleine Spanier bei seiner Rückkehr von drei Knochenbrüchen nach dem bösen Highsider von Motegi fest. Und er war beileibe nicht der Einzige, der dieses Gefühl hatte.

Zum Sieg getrieben

Lorenzo hatte öfter erwähnt, dass seine Pole-Position-Fabelzeit aus dem Vorjahr aus der besten Runde zustande kam, die er je gefahren ist. Er pulverisierte sie im Qualifying um weitere 0,7 Sekunden! Der Yamaha-Werksfahrer war auf dem Durchmarsch.

Diesmal war aber auch alles an seiner Seite. Hatte der Wetterbericht zur Wochenmitte noch schwere Regenfälle für den Sonntag vorausgesagt, hatten sich die wasserreichen Luftmassen vom Atlantik über Portugal und Westspanien entladen, es blieb am Rennsonntag genauso trocken und warm wie an den vorangegangenen Tagen.

So setzte Lorenzo im Rennen auch das um, was er am besten kann. Er setzte sich gleich nach dem Start an die Spitze, ließ sich



M. Márquez



Hier ging's zur Sache: Valentino Rossi, noch vor Andrea Iannone, Marc Márquez und Maverick Viñales



Letztes Yamaha-Burnout



Fehlersuche: Mika Kallio, die MotoGP-KTM und die Elektroniker



Emotionaler Abschied: Nach dem Podestplatz hatten sich Andrea Iannone und Ducati ganz lieb

von da nie verdrängen, und die Art, wie er dem Rest der Welt davonfuhr, war geradezu beängstigend.

Bester Kampf zum Schluss

Richtig spannend war es zunächst nur hinter ihm. Wie es sich die drei Kampftiere Marc Márquez, Valentino Rossi und Andrea Iannone gaben, war vom Allerfeinsten. Gilt Valencia doch als eine Strecke, wo das Überholen schwierig ist, wechselten sie ständig die Positionen, und vor allem Iannone und Rossi zogen dabei haarsträubende Aktionen durch. Dabei bediente sich Iannone der Power seiner Ducati, und es war wieder verblüffend, wie die Italienerin selbst auf der recht kurzen Geraden von Valencia an der Konkurrenz vorbeiflog.

Maverick Viñales war lange Zeit auf Tuchfühlung mit dieser Gruppe, doch dann musste er abreißen lassen. Und hatte Márquez zu Beginn alle Mühe, an Rossi und Iannone vorbeizukommen, ließ er sie zehn Runden vor Schluss plötzlich mit Leichtigkeit stehen. «Ich hatte wohl den schlechtesten Start in

diesem Jahr», gab Márquez zu. «Meine Kupplung hat durchgedreht, ich habe viele Positionen verloren. Danach war es sehr schwierig, an Valentino und Iannone vorbeizukommen. Unsere Schwäche beim Beschleunigen hat sich hier wieder gezeigt. Als ich dann aber eine kleine Lücke aufmachen konnte, habe ich begonnen zu pushen, und es ging richtig gut. Ich sah, wie ich Jorge immer näher kam, aber ich sah auch die verbliebenen Runden und die Zeit, und ich habe dann begriffen, dass mir nicht genug Zeit bleibt. Zwei oder drei Runden mehr, und es hätte gereicht, so aber nicht.»

Als Márquez ihnen davonfuhr, wurde der Kampf zwischen Iannone und Rossi nicht sanfter. In der vorletzten Runde, als Rossi sich wieder einmal vehement vor Turn 11 vorbeigedrückt hatte, konterte Iannone zwei Kurven später noch härter. Von da an war Rossi nicht mehr auf Schlagdistanz. «Ich freue mich sehr über diesen Podestplatz, er war genauso süß wie der Sieg in Österreich», gab

Iannone zu. «Am Freitag hatten wir noch ein Motorrad, das nicht um die Ecken fahren wollte, bis zum Rennen haben wir es perfekt hinbekommen. Und die Power hat mitgeholfen, meinen noch immer nicht ganz ausgeheilten Rücken zu kompensieren.»

Rossi konnte nach dem Rennen auch so grinsen. «Es war mit Iannone wieder ein Kampf bis zum letzten Blutstropfen, sehr unterhaltsam», so der Ex-Weltmeister. «Márquez war in der zweiten Rennhälfte für uns zu schnell, dann war es zum Schluss auch Iannone für mich. Ich hatte zwar eine richtig gute Zeit in der letzten Runde hinbekommen, obwohl ich vorn mit dem Reifen bereits am Ende war, aber er war einfach noch stärker.»

Eine spannende WM-Saison ist zu Ende gegangen, aber die nächste ist schon im Anmarsch. Von den ersten fünf des Finales wechseln drei die Marke, schon am Dienstag beginnt ein neues Kapitel, das uns sicher auch in Atem halten wird. ♦



A. Iannone

NACHGEHAKT BEI Jorge Lorenzo

(29/E) Der Valencia-Sieger zu seiner Abschiedsvorstellung bei Yamaha und wie er diesen Sieg feiert.



Von IMRE PAULOVITS

? Du hattest ein perfektes Wochenende, aber warum ist es zum Schluss noch einmal so knapp geworden? In den letzten zehn Runden habe ich wirklich gelitten. Ich hatte Reifenprobleme, vorne auf der rechten, hinten auf der linken Seite, so musste ich wirklich aufpassen, dass ich nicht stürze. Ich hatte zunächst fünf Sekunden Vorsprung, dann waren es nur viereinhalb, und plötzlich sah ich auf meiner Tafel, dass Marc Márquez Zweiter ist. Ich wusste, dass er am Ende des Rennens sehr schnell sein könnte und ich wusste auch, dass er alles tun wird, mich einzuholen. Mir war klar, dass er auf der linken hinteren Seite einen besseren Reifen hat als ich. Er hat acht bis neun Zehntel pro Runde aufgeholt, ich musste sehr fokussiert bleiben, um keinen Fehler zu machen. Ich konnte von Glück reden, dass er zu Beginn so viele Probleme hatte und deshalb erst so spät seine Aufholjagd starten konnte, während ich in den ersten Runden freie Fahrt

hatte. So konnte ich Yamaha zum Abschied ein schönes Geschenk für die neun gemeinsamen Jahre machen.

? Am Dienstag beginnt deine neue Karriere auf Ducati. Bis dahin werde ich aber mit meinem alten Team noch die größte Party veranstalten, die man sich vorstellen kann. Wir wollen diese Stunden noch genießen und unsere letzte Saison auf bestmögliche Art in Erinnerung behalten.

? Was waren deine Höhepunkte bei Yamaha, und welche deine beste Saison? Ich denke meine beste Saison war 2015, denn da war ich als Fahrer am weitesten. Ich hoffe aber, dass ich mich in Zukunft noch weiterentwickeln kann. Der WM-Titel im letzten Jahr war sicher einer der Höhepunkte, aber auch Assen 2013 war einer. Nur 30 Stunden nach einer Operation ist noch kein Fahrer in der Geschichte in die Top 5 gefahren, das wird mir immer in Erinnerung bleiben.

Stefan Bradl

Punkte zum Abschied

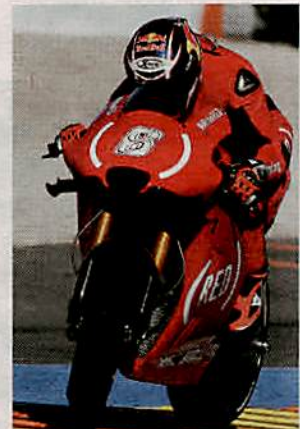
Wenn er zum Schluss auch mit verschlissenen Reifen nachgeben musste: Stefan Bradl verabschiedete sich von der MotoGP mit drei weiteren WM-Punkten.

«Ich hatte mich für das Rennen für den weicheren Vorderreifen entschieden, das war ein Fehler», gab Stefan Bradl zu. «Ich habe mich da zu sehr an den anderen orientiert. Mir war klar, dass ich in Valencia kein Highlight mehr setzen kann, das hat man in den Trainings gemerkt, da war es mir wichtig, zumindest das Rennen zu Ende zu fahren. So habe ich mich für den gleichen Reifen entschieden wie alle anderen. Den Reifen bin ich zuvor nicht bei den Nachmittags-Temperaturen gefahren, da hat es einfach zu lange gedauert, bis ich mich an ihn gewöhnt hatte. So hatte ich zu Beginn des Rennens meine Probleme, ab Rennmitte konnte ich aber pushen. Da war ich aber bereits zu weit hinten.»

Jetzt fängt ein neues Kapitel für Bradl an. Bereits am Montag (nach Redaktionsschluss) ist er mit dem Auto nach Aragón ge-

fahren, und traf sich mit dem Honda-Superbike-Team, wo er am Mittwoch und Donnerstag gemeinsam mit Nicky Hayden das 2016er Fireblade-Superbike testet.

Der Abschied von der MotoGP fällt ihm nicht leicht: «Ich hoffe, dass ich eines Tages noch einmal wiederkomme. In diesen fünf Jahren MotoGP bin ich vom Jungen zum Mann gereift, ein viel besserer Rennfahrer geworden und habe viel durchlebt.» ♦ IP



Bradl beim Abschied ganz in Rot

MotoGP

Alles gut – außer dem Sensor im Rennen

Das WM-Debüt der MotoGP-KTM verlief wacker – bis zwei Sensorfehler Mika Kallio im Rennen zur Aufgabe zwangen.

«Es ist emotional schon eine große Sache, wenn ein österreichischer Hersteller mit einem solchen Projekt losstartet», schwärmte KTM-MotoGP-Teamchef Mike Leitner, als seine Truppe am Freitag die Boxentore aufzog und Mika Kallio mit der KTM RC16 auf die Strecke hinausfuhr.

Kallio hatte zunächst 2,9 Sekunden auf den alles überragenden Jorge Lorenzo verloren, doch bis zum Qualifying hatte er den jungen Prototyp auf die Streckenverhältnisse und die Michelin-Reifen abgestimmt und ließ die beiden Ducatis von Eugene Laverty und Yonny Hernández hinter sich. Der Finne hatte aber noch mehr Grund zur Freude, wurde er am gleichen Tag auch Vater einer



Mika Kallio (#36), noch vor Eugene Laverty und Tito Rabat

Tochter. «Einen Namen haben wir noch nicht», verrät er.

Im Rennen legte Kallio wieder richtig los, doch dann wurde er von Tito Rabat überholt und fiel immer weiter zurück. Nach der 19. Runde fuhr er dann an die Box. Die Elektroniker schauten sich die Daten an, dann wurde die RC16 in die Box geschoben. «Wir hätten so gerne das Rennen beendet, aber leider kam es

anders», gab Mika Kallio zu verstehen. «Wir hatten zwei Sensor-Probleme. Nach dem ersten wurde das Bike schwierig zu fahren, nach dem zweiten ging es gar nicht. Wir hatten noch nie ein Sensorproblem, aber Rennen sind eben anders. Wir wissen jetzt aber sonst noch, dass wir vor allem an der Gasannahme in der Kurvenmitte arbeiten müssen.» ♦ IP

KOMPAKT

»» **MotoGP** KTM hat eine Sonderklausel für Neueinsteiger bei der Verkleidungsregelung beantragt. 2017 dürfen keine Flügel mehr benutzt werden, alle MotoGP-Verkleidungen müssen homologiert werden und es darf

nur ein Update während der Saison geben. «Wir betreten völliges Neuland und wären damit sehr stark eingeschränkt», so die Argumentation von KTM-Rennleiter Pit Beirer. Ein Teil der Hersteller hat dem bereits zugestimmt.

»» **MotoGP** Michelin hat die Statistik der diesjährigen Rennstürze bekannt gegeben. Vor dem WM-Finale fielen 70 Fahrer in den Rennen runter, nur einer mehr als letztes Jahr bei Bridgestone. ♦ IP

KOMMENTAR

Ein gutes Jahr zu Ende feiern



Von IMRE PAULOVITS

Was hatten wir dieses Jahr für eine MotoGP-Saison! Neun verschiedene Sieger in der Königsklasse, das gab es noch nie in einer Saison. Auch sonst gab es viele Dramen und Überraschungen, die uns ständig unter Strom hielten. Was hätte man sich sonst noch wünschen können? Vielleicht, dass die WM-Titel erst beim Finale entschieden werden. Da dem aber nicht so war und alle drei Weltmeister bereits gekürt nach Valencia kamen, hätte niemand gedacht, dass nur annähernd so viele Zuschauer kommen werden wie letztes Jahr, als der große Krimi, das kontroverse Showdown zwischen Valentino Rossi und Jorge Lorenzo anstand. Umso mehr war der Laie verblüfft und der Fachmann erstaunt, als am Freitag und am Samstag die Tribünen gefüllt noch voller als letztes Jahr waren, die Umgebung jeden Tag in einem gigantischen Verkehrsstau unterging und alle Hotels der Stadt mit Rennfans voll waren. 202.500 Zuschauer waren es übers Wochenende. Die Motorrad-WM ist zurzeit die beste internationale

Rennserie der Welt. Dieser Satz wurde dieses Jahr schon so häufig strapaziert, doch nun hat die Dorna auch die konkreten Zahlen dazu geliefert. Nicht nur die Zuschauerzahlen sind in den letzten drei Jahren über die Saison gesehen kontinuierlich gestiegen, sogar das Medieninteresse hat sich in diesem Jahr gegenüber dem Vorjahr, das vom Anfang bis zum Schluss von dem Duell zwischen Valentino Rossi und Jorge Lorenzo für Spannung und Interesse gesorgt hatte, signifikant gesteigert. Bei den TV-Journalisten gab es einen Zuwachs von 10,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr, bei den Online-Journalisten waren es 9,9 Prozent, bei den Printmedien 2,1 Prozent. Insgesamt waren 8749 Medienvertreter bei den 18 Grands Prix dabei. Entsprechend wurde in Valencia gefeiert. Das traditionelle Abschiedsfeuerwerk war noch größer als bisher. Jede Party im Fahrerlager und in der Umgebung von Valencia schillernder als in der Vergangenheit. Dabei scheint der Zenit des aktuellen MotoGP-Booms noch gar nicht erreicht. Hoffen wir auf viele weitere so gute Jahre.

AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Die Dorna wollte ihre 25 Jahre als Ausrichter der Motorrad-WM in Valencia in ganz besonderer Art feiern. Dazu brachten sie das erste und das bislang letzte Weltmeister-Motorrad der Königsklasse zusammen. Rennlegende **Sammy Miller**, in dessen Museum in New Milton die AJS Porcupine steht, mit der **Leslie Graham** 1949 erster 500er-Weltmeister wurde, wurde mitsamt dem Motorrad eigens nach Valencia

eingeladen. Der Brite, der am Freitag seinen 83. Geburtstag so auf besondere Art feierte, zeigte sich ausgesprochen interessiert am aktuellen Rennengeschehen, plauderte bei der Präsentation am Samstag mit **Marc Márquez**, **Valentino Rossi** und **Jorge Lorenzo**. Am Sonntag wurde die Porcupine dann angelassen, ihr Zweizylinder-Grollen tönte durch die Boxengasse und weitete sich mit der RC 213 V von Márquez. Dann

machten die beiden Rennasse eine Sitzprobe auf den Geräten des anderen, doch der Höhepunkt, die gemeinsamen Demo-Runden, blieb aus. Als Rennleiter Mike Webb und Sicherheitsexperte Franco Uncini den starken Ölverlust an dem alten englischen Magnesiumgussmotor sahen, ließen sie es vor den drei anstehenden WM-Rennen nicht auf die Piste.

»» Anlässlich der 25-Jahr-Feier verkündete Dorna-CEO **Carmelo Ezpeleta**, dass die Startnummer 65 seines Freundes und unermüdeten Sicherheitskämpfers **Loris Capirossi** nicht mehr vergeben wird. «Ich fühle mich sehr geehrt», freute sich Capirossi. «Diese Nummer hat sehr viel für mich bedeutet, ich habe sie in fast meiner gesamten Karriere verwendet, schon in der italienischen Meisterschaft. Mit ihr habe ich auch meinen ersten 125er-WM-Titel gewonnen.»

»» Die Aprilias von **Stefan Bradl** und **Álvaro Bautista** waren beim WM-Finale komplett in Rot lackiert, und auch die edlen Vespa-Fahrerlager-Scooter des Teams waren in dieser Farbe gehalten. Das «Ride Red» sollte an den Kampf gegen die Immunkrankheit AIDS erinnern.

»» Die Teams feierten den Saisonabschluss alle auf ihre eigenen Weise, und da durfte das traditionelle Fondue-Essen des Schweizer Technomag-Teams nicht ausbleiben. Als Gast war diesmal auch der Ex-Langstrecken-Weltmeister und zweifache 250er-WM-Dritte **Jacques Cornu** dabei. Der mittlerweile 63-Jährige hat

nichts von seinem Humor und seiner Geselligkeit verloren und feierte mit alten Freunden und den jungen Fahrern.

»» **Marc Márquez** übernahm den BMW M2, den er als bester Qualifier der Saison gewonnen hat. Er kam auf 345 Punkte vor Valentino Rossi (297) und Jorge Lorenzo (291). ♦



Marc Márquez und Sammy Miller mit AJS und Honda



Jacques Cornu: Fondue-Freude

Höhepunkte des Rennens

Start: Lorenzo kommt vor Iannone, Viñales und Rossi am besten weg; Márquez fällt auf Platz 5 zurück.

1. Runde: Lorenzo, Iannone, Viñales, Rossi, Márquez, Dovizioso, Pedrosa, Pol Espargaró, Aleix Espargaró und Crutchlow sind die Top 10. Bradl P18.

2. Runde: Lorenzo will sofort wegziehen.

4. Runde: Lorenzo 1 sec vor Iannone, Viñales und Rossi. Dann Márquez und Dovizioso. Bradl hält P18.

5. Runde: Rossi und Márquez an Viñales vorbei auf P3/P4 hinter Iannone.

6. Runde: Lorenzo bereits 2 sec vor den Verfolgern.

7. Runde: Rossi an Iannone vorbei auf P2, der Ducati-Pilot kontert mit Ducati-Power. Pedrosa stürzt.

9. Runde: Hinter Lorenzo kämpft ein Quintett mit Iannone, Rossi, Márquez, Viñales, Dovizioso um P2.

10. Runde: Rossi zum dritten Mal an Iannone vorbei, jetzt bleibt er vorn.

14. Runde: Lorenzo 4,7 sec vor Rossi & Co.

17. Runde: Iannone wieder an Rossi vorbei auf P2. Crutchlow stürzt.

18. Runde: Márquez an Rossi vorbei auf P3.

19. Runde: Márquez an Iannone vorbei auf P2.

20. Runde: Kallio mit der KTM an der Box. Bradl P14.

22. Runde: Lorenzo bleibt 5 sec vorn, Márquez lässt Iannone und Rossi stehen.

24. Runde: Rossi an Iannone vorbei auf P3, doch Iannone kontert auf der Geraden.

28. Runde: Márquez nur noch 2,7 sec hinter Lorenzo.

29. Runde: Rossis Angriff auf Iannone scheitert.

30. Runde: Lorenzo rettet eine Sekunde Vorsprung auf Márquez ins Ziel. ♦ ML

GRAND PRIX VON VALENCIA – MOTOGP / Resultate

Valencia (E): 13. November 2016; 18. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 120,150 km über 30 Runden à 4,005 km; 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 22 Grad, Asphalt: 25 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	30	45:54,228 min		1:31,171	m/s	25
2. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	30	+1,185 sec		1:31,299	h/s	20
3. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP16	30	+6,603		1:31,196	m/s	16
4. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	30	+7,668		1:31,276	m/s	13
5. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	30	+10,610		1:31,313	m/s	11
6. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	30	+18,378		1:31,744	m/s	10
7. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP16	30	+18,417		1:31,317	m/s	9
8. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	30	+18,678		1:31,867	m/s	8
9. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	30	+25,993		1:32,050	m/s	7
10. Álvaro Bautista (E)	Aprilia RS-GP	30	+35,065		1:32,387	m/s	6
11. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14.2	30	+36,425		1:32,334	m/s	5
12. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP15	30	+42,415		1:32,452	m/s	4
13. Stefan Bradl (D)	Aprilia RS-GP	30	+49,823		1:32,875	m/s	3
14. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP15	30	+52,035		1:32,577	m/s	2
15. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213V	30	+55,625		1:32,811	h/s	1
16. Eugene Laverty (IRL)	Ducati D16 GP14.2	30	+58,254		1:32,659	h/s	-
17. Esteve Rabat (E)	Honda RC 213V	30	+58,255		1:33,030	m/s	-
18. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP14.2	30	+1:06,164 min		1:32,938	m/s	-
Nicht klassiert:							
Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	19	+11 Rdn.	Sensor	1:33,208	m/s	-
Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213V	16	+14 Rdn.	Sturz	1:31,912	h/s	-
Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	6	+24 Rdn.	Sturz	1:31,811	m/s	-
Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.2	4	+26 Rdn.	Sturz	1:33,188	m/s	-

Durchschnittstempo des Siegers: 157,0 km/h
 Schnellste Runde: Lorenzo, Runde 5 in 1:31,171 min (= 158,1 km/h; Rekord)
 Führung: Lorenzo (Runden 1–30/Ziel).

Internet: www.motogp.com



Runde für Runde		FAHRER/STARTPLATZ		Rdn.		Zeit/Rückst.		Ausfallgrund		Schnellste Rd.		Reifen v./h.		Punkte								
1.	99	93	46	25	4	44	29	26	41	38	35	9	8	45	43	76	6	19	50	36	53	68
2.	99	29	25	46	93	4	26	44	41	35	38	45	9	19	50	8	43	6	76	36	68	53
3.	99	29	25	46	93	4	26	44	41	35	38	45	19	9	50	43	8	6	76	36	68	53
4.	99	29	25	46	93	4	26	44	41	35	38	45	19	9	50	43	8	6	76	36	68	53
5.	99	29	46	25	93	4	26	44	41	35	38	45	19	9	50	8	43	6	76	36	53	
6.	99	29	46	25	93	4	26	44	41	35	38	45	19	9	50	8	43	6	76	36	53	
7.	99	46	29	93	25	4	44	41	35	38	45	9	19	50	8	43	6	76	53	36		
8.	99	29	49	93	25	4	44	41	35	38	45	9	19	50	8	43	6	76	53	36		
9.	99	46	29	93	25	4	44	41	35	38	45	9	19	8	50	43	6	76	53	36		
10.	99	46	29	93	25	4	44	41	35	38	45	9	19	8	45	50	43	6	76	53	36	
11.	99	46	29	93	25	4	44	41	35	38	45	9	19	8	45	50	43	6	76	53	36	
12.	99	46	29	93	25	4	44	41	35	38	45	9	19	8	45	50	43	6	76	53	36	
13.	99	46	29	93	25	4	44	41	35	38	45	9	19	8	45	50	43	6	76	53	36	
14.	99	46	29	93	25	4	44	41	35	38	45	9	19	8	45	43	50	6	76	53	36	
15.	99	46	29	93	25	4	44	41	35	38	45	9	19	8	45	43	6	50	76	53	36	
16.	99	46	29	93	25	4	44	41	35	38	45	9	19	8	45	43	6	50	76	53	36	
17.	99	29	46	93	25	4	44	41	38	19	9	8	45	6	43	50	76	53	36			
18.	99	29	46	93	25	4	44	41	38	19	9	8	45	6	43	50	76	53	36			
19.	99	29	93	46	25	4	44	41	38	19	9	8	45	6	43	50	76	53	36			
20.	99	93	29	46	25	4	44	41	38	19	9	8	45	6	43	50	76	53				
21.	99	93	29	46	25	4	44	41	38	19	8	9	45	6	43	50	76	53				
22.	99	93	29	46	25	4	44	41	38	19	8	9	45	6	43	50	76	53				
23.	99	93	46	29	25	4	44	41	38	19	8	9	45	6	43	50	53	76				
24.	99	93	46	29	25	4	44	41	38	19	8	9	45	6	43	50	53	76				
25.	99	93	29	46	25	4	44	41	38	19	8	9	45	6	43	50	53	76				
26.	99	93	29	46	25	4	44	41	38	19	8	9	45	6	43	50	53	76				
27.	99	93	29	46	25	4	44	41	38	19	8	9	45	6	43	50	53	76				
28.	99	93	29	46	25	4	44	41	38	19	8	9	45	6	43	50	53	76				
29.	99	93	29	46	25	4	44	41	38	19	8	9	45	6	43	50	53	76				
30.	99	93	29	46	25	4	44	41	38	19	8	9	45	6	43	50	53	76				

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

Qualifying

1. Lorenzo	1:29,401
2. Márquez	1:29,741
3. Rossi	1:30,128
4. Viñales	1:30,276
5. Dovizioso	1:30,338
6. P. Espargaró	1:30,392
7. Iannone	1:30,420
8. Pedrosa	1:30,574
9. A. Espargaró	1:30,885
10. Smith	1:30,949
11. Crutchlow	1:31,030
12. Petrucci	1:31,203
13. Barberá	1:30,894
14. Redding	1:31,406
15. Miller	1:31,686
16. Baz	1:31,749
17. Bradl	1:31,813
18. Bautista	1:31,847
19. Laverty	1:31,956
20. Kallio	1:32,092
21. Rabat	1:32,181
22. Hernández	1:32,240

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

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Valencia



Maverick Viñales (5.)

«Das war ein hartes Stück Arbeit. Ich hatte mir mehr erhofft, ein Podest wäre möglich, dachte ich. Aber zum Schluss musste ich schauen, dass ich die Pace halten kann.»



Pol Espargaró (8.)

«Die erste Runde war entscheidend, da habe ich viel Zeit verloren. Als ich meinen Rhythmus gefunden hatte, konnte ich nahezu mit den Werkspiloten mithalten.»



Cal Crutchlow (out)

«Ich fühlte mich nie wohl an diesem Wochenende. Das Set-up meiner Maschine passete nie richtig. Im Rennen hatte der vordere Reifen zu viel Druck. Als es besser wurde, ging ich übers Limit.»

WM-Endstand Fahrer

1. Márquez	298
2. Rossi	249
3. Lorenzo	233
4. Viñales	202
5. Dovizioso	171
6. Pedrosa	155
7. Crutchlow (1. Independent Rider)	141
8. P. Espargaró	134
9. Iannone	112
10. Barberá	102
11. A. Espargaró	93
12. Bautista	82
13. Laverty	77
14. Petrucci	75
15. Redding	74
16. Bradl	63
17. Smith	62
18. Miller	57

WM-Endstand Marken

1. Honda	369
2. Yamaha	353
3. Ducati	261
4. Suzuki	208
5. Aprilia	101

WM-Endstand Teams

1. Movistar Yamaha MotoGP	482
2. Repsol Honda Team	454
3. Ducati Team	296
4. Team Suzuki Ecstar	295
5. Monster Yamaha Tech3	199
6. Octo Pramac Yakhnich	161
7. Aprilia Racing Team Gresini	145
8. LCR Honda	141
9. Avintia Racing	139

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Topstart von Zarco, Morbidelli und Lüthi. Dann Rins und Simón.

1. Runde: Zarco, Morbidelli, Lüthi, Rins, Simón, Lowes, Pasini, Kent, Schrötter und Nakagami sind die Top 10. Folger P11, Cortese P12, Raffin P21, Mulhauser P28.

2. Runde: Rins vor Lüthi auf P3. **3. Runde:** Morbidelli auf P1, Zarco kontert sofort. Auch Rins an Morbidelli vorbei auf P2.

4. Runde: Mehrere Führungswechsel zwischen Rins, Zarco und Morbidelli. Zarco setzt sich durch. Lüthi auf P4 vor Simón und Pasini.

5. Runde: Cortese stürzt auf P11. Auch Axel Pons am Boden.

6. Runde: Schrötter und Folger vor auf P8 und P9. Lüthi an Rins vorbei auf P3.

9. Runde: Zarco und Morbidelli ziehen einige Motorradlängen von Lüthi, Rins und Simón weg.

10. Runde: Zarco und Morbidelli streiten wild um P1, Lüthi und Rins können aufschließen.

12. Runde: Morbidelli führt vor Zarco, Lüthi und Rins. Schrötter hält P7, Folger P9.

16. Runde: Zarco wieder vorn. Márquez gibt auf (Armpump).

19. Runde: Zarco löst sich von Morbidelli und Lüthi. Schrötter fällt auf P10 zurück.

22. Runde: Zarco 1 sec vor Morbidelli. Lüthi kämpft mit Rins um Platz 2.

25. Runde: Simón stürzt auf P6. **26. Runde:** Lüthi holt Morbidelli wieder ein! Rins fällt zurück.

27. Runde: Zarco siegt klar, Lüthi besiegt Morbidelli. Lowes noch an Rins vorbei auf P4. ♦ ML

GRAND PRIX VON VALENCIA – MOTO2 / Resultate

Valencia (E), 13. November 2016; 18. und letzter Lauf zur Moto2-Weltmeisterschaft; 108,135 km über 27 Rdn. à 4,005 km; 30 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: schön, trocken, Luft: 20 Grad, Asphalt: 25 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Johann Zarco (F)	Kalex	27	43:17,616	1:35,521	25
2. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	27	+3,281	1:35,673	20
3. Franco Morbidelli (I)	Kalex	27	+4,981	1:35,601	16
4. Sam Lowes (GB)	Kalex	27	+5,636	1:35,634	13
5. Alex Rins (E)	Kalex	27	+5,850	1:35,690	11
6. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	27	+11,605	1:35,942	10
7. Mattia Pasini (I)	Kalex	27	+16,391	1:36,057	9
8. Jonas Folger (D)	Kalex	27	+16,964	1:35,989	8
9. Danny Kent (GB)	Kalex	27	+17,451	1:36,058	7
10. Marcel Schrötter (D)	Kalex	27	+17,668	1:35,944	6
11. Simone Corsi (I)	Speed-up	27	+20,455	1:36,279	5
12. Xavi Vierge (E)	Tech3	27	+20,911	1:36,375	4
13. Miguel Oliveira (P)	Kalex	27	+21,650	1:36,333	3
14. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	27	+22,581	1:36,407	2
15. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	27	+23,734	1:36,360	1
16. Xavier Siméon (B)	Speed-up	27	+26,328	1:36,400	–
17. Jesko Raffin (CH)	Kalex	27	+29,421	1:36,509	–
18. Remy Gardner (AUS)	Kalex	27	+29,667	1:36,465	–
19. Edgar Pons (E)	Kalex	27	+29,749	1:36,267	–
20. Rattapark Wilairot (THA)	Kalex	27	+39,289	1:36,516	–
21. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	27	+43,109	1:36,734	–
22. Luca Marini (I)	Kalex	27	+43,532	1:36,643	–
23. Julian Simón (E)	Speed-up	27	+51,271	1:36,863	–
24. Iker Lecuona (E)	Kalex	27	+56,617	1:36,890	–

Nicht klassiert:

– Alex Márquez (E)	Kalex	17	+10 Rdn	1:36,074	–
– Isaac Viñales (E)	Tech3	10	+17 Rdn	1:37,526	–
– Federico Fuligni (I)	Kalex	5	+22 Rdn	1:37,568	–
– Sandro Cortese (D)	Kalex	4	+23 Rdn	1:36,237	–
– Axel Pons (E)	Kalex	4	+23 Rdn	1:36,641	–
– Hugo Clère (F)	Transformers	4	+23 Rdn	1:41,224	–

Durchschnittstempo des Siegers: 149,8 km/h

Schnellste Runde: Johann Zarco (F), 20. Runde, 21:35,521 min (= 150,9 km/h)

Internet: www.motogp.com

Qualifying

1. Zarco	1:34,879
2. Lüthi	1:34,885
3. Morbidelli	1:34,933
4. Pasini	1:35,152
5. Rins	1:35,184
6. Simón	1:35,222
7. Lowes	1:35,237
8. Kent	1:35,345
9. Nakagami	1:35,365
10. A. Márquez	1:35,368
11. Folger	1:35,403
12. Schrötter	1:35,495
13. Siméon	1:35,517
14. Cortese	1:35,607
15. Oliveira	1:35,650
16. A. Pons	1:35,682
17. Gardner	1:35,747
18. Marini	1:35,756
19. Vierge	1:35,797
20. E. Pons	1:35,863
21. Raffin	1:35,923
22. Corsi	1:35,993
23. Baldassarri	1:35,995
24. Syahrin	1:36,012
25. Wilairot	1:36,045
26. Lecuona	1:36,278
27. Mulhauser	1:36,309
28. Fuligni	1:36,728
29. Viñales	1:36,787
30. Clère	1:40,531

WM-Endstand Fahrer

1. Zarco	276	13. A. Márquez	69
2. Lüthi	234	14. Schrötter	64
3. Rins	214	15. Cortese	61
4. Morbidelli	213	16. A. Pons	55
5. Lowes	175	Ferner:	
6. Nakagami	169	25. Raffin	14
7. Folger	167	30. Mulhauser	4
8. Baldassarri	127		
9. Syahrin	118		
10. Corsi	103		
11. Pasini	72		
12. Aegerter	71		

WM-Endstand Konstrukteure

1. Kalex	450
2. Speed-up	136
3. Tech3	47
4. Suter	6



Die starken drei der Saison 2016: Lüthi, Zarco, Morbidelli

Grand Prix von Valencia - Moto2

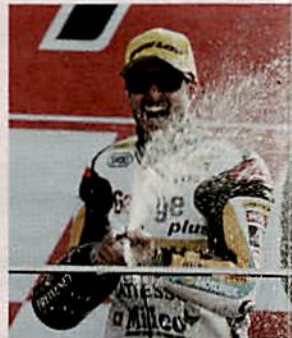
Ein würdiger Abschied



Zarco, Morbidelli, Lüthi, Rins: Spitzenquartett bei Halbzeit



Zarco: Moto2-Adieu mit Sieg



Lüthi: 35 Moto2-Podestplätze

Von MARKUS LEHNER

Der zweifache Moto2-Weltmeister Johann Zarco verabschiedete sich mit einem überzeugenden Sieg Richtung MotoGP-Klasse. Ebenso beeindruckend sicherte sich Thomas Lüthi den Vize-WM-Titel.

Die beiden Top-Favoriten für den Moto2-WM-Titel 2017 stehen bereits fest: Der Schweizer Tom Lüthi (30), der mit 35 Podestplätzen zum Rekordmann in der Moto2 aufgestiegen ist, und der Italiener Franco Morbidelli (21), der in den letzten elf GPs achtmal auf dem Podest stand. Die restlichen Top-Leute wandern – außer dem WM-Sechsten Takaaki Nakagami – allesamt in die MotoGP-Klasse ab: Weltmeister Zarco und Jonas Folger zu Yamaha Tech 3, der WM-Dritte Alex Rins zu Suzuki und der Brite Sam Lowes ersetzt Stefan Bradl bei Aprilia.

Lüthi: Cleveres Rennen

Zarco, Lüthi und Morbidelli waren bereits im Training überlegen, nur dieses Trio schaffte im Qualifying Zeiten unter 1:35 min. Im Rennen konnte Rins zwar zwei Drittel der Renndistanz am Hinterrad von Lüthi mithalten, doch am Ende waren die Top 3 wieder unter sich.

Lüthi, der im Hinblick auf das Gesamtklassement ein cleveres Rennen fuhr, schnappte sich in der letzten Runde noch den mit nachlassenden Reifen kämpfenden Morbidelli und wurde Zweiter hinter Zarco, der sich in Runde 20 in seiner typischen Manier nach vorn aus dem Staub gemacht hatte. «Bis Rennmitte hatte ich keine Chance, in das Duell zwischen Zarco und Morbidelli einzugreifen, doch im Finale spürte ich Frankys Probleme und griff an. Der Vizetitel ist ein schöner Erfolg, es ist elf Jahre her, dass ich am Ende so weit vorne klassiert bin», freute sich der 125-ccm-Weltmeister von 2005.

Morbidelli fehlte am Ende nur ein Punkt, um Rins noch vom dritten WM-Rang zu verdrängen. «Schade», brummte der Italiener, «aber damit kann ich leben. Ich habe diese Saison alle Erwartungen weit übertroffen.»

Folger ohne Abschiedsgeschenk

Während Marcel Schrötter lange auf Platz 7 fuhr und erst am Ende wegen abbauender Reifen auf Platz 10 zurückfiel, gab es bei Dynavolt-Intact lange Gesichter: Sandro Cortese stürzte früh, Jonas Folger (8.) fuhr weit am gewünschten Abschiedsgeschenk für das Team vorbei und rutschte in der WM-Tabelle auf Rang 7 zurück. ♦

Moto2

Nur Tom Lüthi glänzte

Von MARKUS LEHNER

Tom Lüthi sicherte sich in Valencia mit Rang 2 den Vize-WM-Titel. Jonas Folger wurde braver Achter. Marcel Schrötter schaffte knapp die Top 10. Sandro Cortese stürzte, Jesko Raffin sowie Robin Mulhauser gingen bei seinem Moto2-Abschiedsrennen leer aus.

Tom Lüthi (2.)

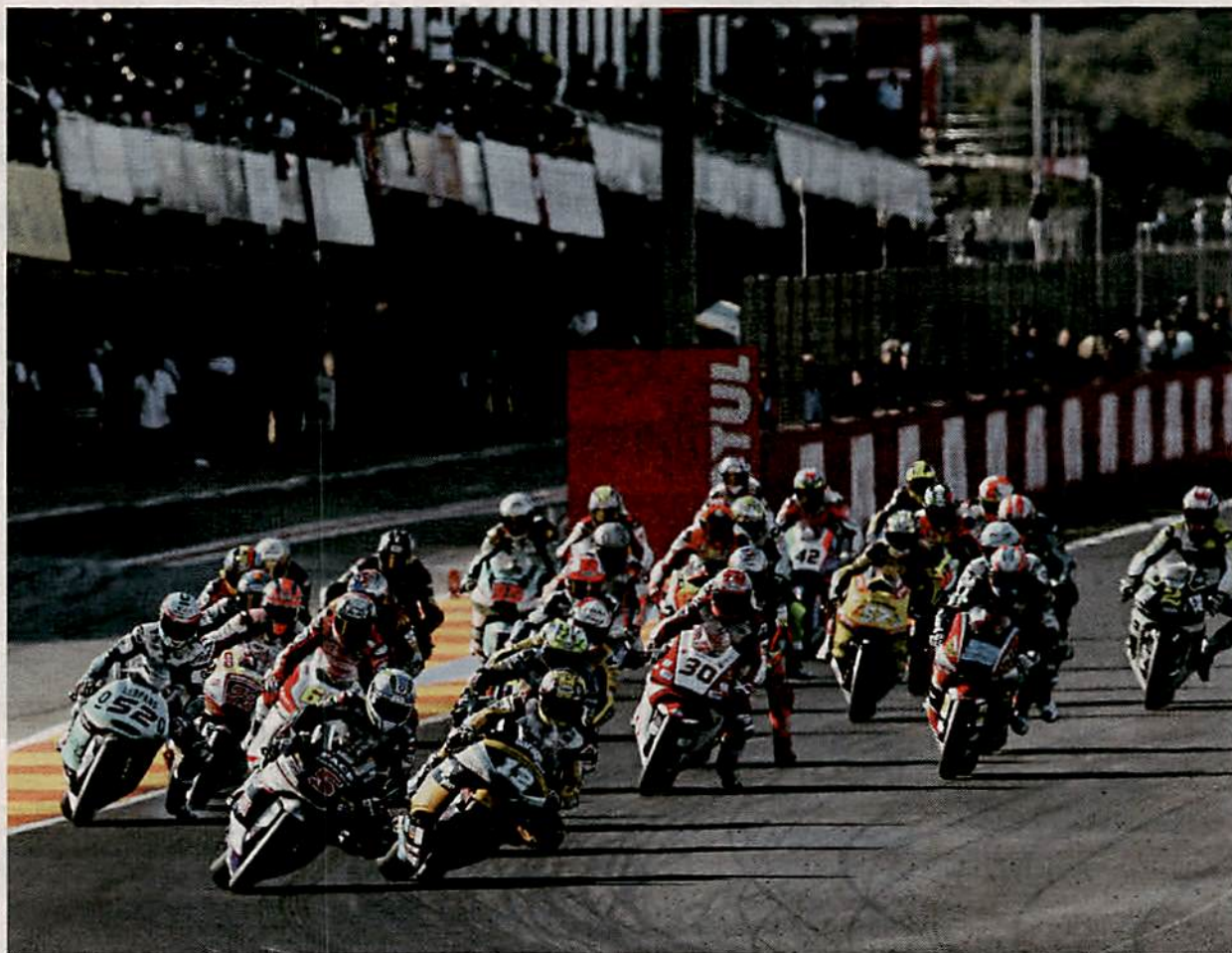
«Das Rennen heute war schwierig. Wie die meisten hatte auch ich Grip-Probleme. Im zweiten Teil konnte ich den Rhythmus erhöhen und nochmals alles aus der Maschine und mir heraus holen. Das hat für den zweiten Platz gereicht. Ich bin auf den Vize-WM-Titel stolz, insbesondere nach dem Rückschlag in Brunn mit dem Unfall im Training und der Gehirnerschütterung. Der Sieg danach in Silverstone läutete die Wende ein. Ein besonderes Dankeschön gilt meinem Cheftechniker Gilles Bigot, mit dem ich mich von Tag zu Tag besser verstehe.»

Jonas Folger (8.)

«Der Kampf mit Marcel (Schrötter), Pasini, Kent und Nakagami war spannend, und mit dem Resultat können wir einigermaßen zufrieden sein, zumal der Reifen hinten in den letzten fünf Runden mächtig abbaute. Natürlich hätte ich dem Team zum Abschied noch gerne ein Top-Resultat geliefert, zumal wir in diesem Jahr einige Niederlagen einstecken mussten. Aber alle im Team haben in dieser Saison immer 110 Prozent gegeben, und dafür bin ich sehr dankbar.»

Marcel Schrötter (10.)

«Ich bin froh, überhaupt ins Ziel gekommen zu sein. Ich befürchtete immer wieder, dass die Front einklappt. Mein Rhyth-



Start: Zarco (#5), Lüthi (#12), Kent (#52), Lowes (#22), Nakagami (#30), Schrötter (#23), verdeckt Rins, Morbidelli und Simón

mus war trotzdem nicht schlecht. Bei Halbzeit überholte mich Pasini wild, auch die Fahrer dahinter wischten durch. Als ich wieder angreifen wollte, ließ der Grip hinten nach. Kent schnappte mich so noch. Schade, in diesem Rennen wäre Rang 7 machbar gewesen.»

Jesko Raffin (17.)

«Das Weekend hat an sich gut und konstant begonnen. Leider

gab es zu Beginn eine Kollision und ich bin weit zurückgefallen. Der Kontakt zu der Gruppe, die um die Punkte kämpften, war verloren. Schade, ich hatte mir Punkte als Ziel gesetzt, um dem Team zu danken. Aber wenn ich meine Zeiten ansehe, kann ich mit einem positiven Gefühl in die Winterpause gehen.»

Robin Mulhauser (21.)

«Ich kämpfte mit Luca Marini, Valentino Rossis Halbbruder,

hatte aber zu lange mit ihm zu tun. Da war der Zug weiter vorn bereits abgefahren. Bei der Siegerehrung waren viele Emotionen im Spiel, einerseits wegen des Vize-WM-Titels für Tom Lüthi, andererseits weil ich nun die GP-Szene verlasse, ohne meine Ziele erreicht zu haben.»

Sandro Cortese (Sturz)

«Ich bin genau gleich in Turn 14 reingefahren wie in den Runden zuvor. Ich bin am Ausgang um-

gekippt und nicht beim Eingang. Schade, ich habe mich sehr gut gefühlt bis zu diesem Zeitpunkt. Irgendwie passt dieser unglückliche Abschluss, 2016 war die bisher schwierigste Saison meiner ganzen Karriere. Es gab wenige Highlights, dafür umso mehr Rückschläge. 2017 wird mit Suter alles neu beginnen, ich freue mich bereits darauf und bin überzeugt, dass wir wieder auf die Erfolgsspur einbiegen werden.»◆



Lüthi: Vize-Weltmeister



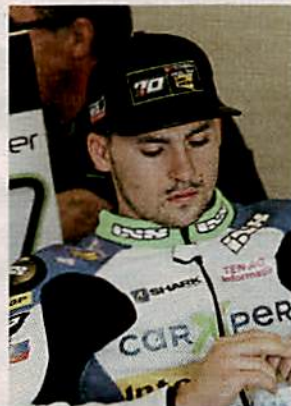
Folger: Moto2-Abschied mit P8



Schrötter: Erneut Top 10



Raffin: Punkte verpasst



Mulhauser: Adieu Moto2

Moto2/Moto3

Synergien nutzen



KTM-Moto2 wird diese Woche von Binder und Oliveira getestet

«Jetzt, wo unser MotoGP-Projekt erstmals vor Ort war, hatte ich auch im Straßensport das Gefühl der KTM-Familie, wie ich es aus dem Offroad schon lange kenne», schwärmte KTM-Rennleiter Pit Beirer. Dies will Beirer in Zukunft auch für mehr Effizienz nutzen. «Wir werden mit dem Moto2- und dem Moto3-Team zusammen testen und entwickeln. Es sind eine Menge Synergien da, wir haben den gleichen Teamchef, und wir können uns viel Personal teilen», so Beirer.

Beirer hatte in Valencia viel Freude am Auftritt der KTM-Truppe. «Da steht Aki Ajo mit

zwei Trucks, daneben unsere MotoGP-Trucks, im Hintergrund die Technik-Trucks MotoGP, Moto3 und WP, dahinter steht Red Bull. Am Donnerstag ist Brad Binder in die MotoGP-Box gekommen und hat eine Sitzprobe auf dem MotoGP-Bike genommen.»

Für den Moto3-Weltmeister wird es aber bald wieder ernst: Ajo-KTM testet mit Brad Binder und Miguel Oliveira (Moto2) sowie Niccolò Antonelli und Bo Bendsneyder (Moto3) diese Woche Mittwoch und Donnerstag in Jerez sowie nächste Woche Montag und Dienstag in Valencia. ♦ IP

NACHRICHTEN

Konkurrenz rüstet ebenfalls auf

Moto2 Kalex bereitet sich auf die neu aufgekommene Konkurrenz vor und wird am Mittwoch und Donnerstag in Jerez mit den Teams von Marc VDS, Pons, Idemitsu, Forward und Petronas die Teile testen, die in Aragón aussortiert wurden. Nächste Woche Montag und Dienstag werden einige Teams mit dem Material noch einmal weitertesten. «Dann werden wir die Daten auswerten und das finale Material für 2017 bis Februar aufbauen», so Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel. Suter zieht das gleiche Testprogramm mit seinen neuen Teams Kiefer und Intact GP durch. Da bislang nur das Prototypen-Motorrad fertig ist, werden Dominique Aegerter und Danny Kent mit dem Kiefer Team das Material diese Woche in Jerez testen. Nächste Woche testet Intact mit Sandro Cortese und Marcel Schrötter. Dann baut auch Suter die nächste Ausbaustufe bis Februar auf. ♦ IP

KOMPAKT

>>>

Motorrad-WM Karel Abraham sr. kam nach Valencia, um mit Dorna und FIM einige Details zur Brunn-Strecke zu besprechen. «Wir werden in den nächsten Jahren viel investieren», so Abraham. «Die Infrastruktur im Fahrerlager wird ausgebaut, es entsteht ein Hotel. Auch werden wir die Randbebauung der Strecke verändern, dazu haben wir uns mit der Safety-Commission unterhalten. Für nächstes Jahr werden nur kleinere Asphalt-Arbeiten an der Strecke selbst durchgeführt. In zwei Jahren planen wir eine komplette Neuasphaltierung.»

>>>

Moto2 Für das Leopard-Kiefer-Team endete die Saison versöhnlich. Miguel Oliveira kam von seiner Verletzungspause zurück, qualifizierte sich als 15. und verabschiedete sich vom Team seiner ersten Moto2-Saison mit dem 13. Platz. Danny Kent schaffte Startplatz 8, kämpfte im Rennen mit Jonas Folger und Marcel Schrötter und wurde 9. ♦ IP

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Aufwärmrunde: Zurück auf der Startposition geht bei Pole-Setter Canet der Motor seiner Honda aus, weshalb er als Letzter aus der Boxengasse startet.

Start: Ono und Bastianini ziehen an Weltmeister Brad Binder vorbei. Dahinter reihet sich der Deutsche Öttl ein.

1. Runde: Rodrigo auf Platz 4 stürzt in Kurve 13, Bagnaia kann nicht ausweichen. Bastianini führt vor Binder und Mir, der von Position 7 ins Rennen ging. Öttl folgt auf Platz 9, Hanika vom deutschen Freudenberg-Team auf Rang 12.

2. Runde: Mir in Führung vor Bastianini und Ono. Binder verhindert Sturz und fällt auf Rang 22 zurück.

3. Runde: Öttl verbessert sich auf Platz 7.

6. Runde: Binder in Top 15 (13).

8. Runde: Migno übernimmt die Führung. Hanika aus Punkterängen raus (P16).

9. Runde: Mir holt sich P1 zurück.

10. Runde: Binder in Top 10 (P9).

12. Runde: Migno zurück auf Rang 1.

15. Runde: Binder in Top 5.

18. Runde: Mir auf Position 1.

21. Runde: Binder führt nach einer sensationellen Aufholjagd!

22. Runde: Migno nochmals auf Rang 1.

23. Runde: Mir zurück auf Platz 1.

24. Runde: Vor dem letzten Durchgang schnappt sich Binder die Führung am Ende der Start-/Zielgeraden zurück, verteidigt diese bis ins Ziel und gewinnt vor Mir und Migno. Öttl auf Platz 8, Hanika fällt noch aus den Top 20 raus (P22). ♦WHJ

Qualifying

1. Canet	1:39,261
2. B. Binder	1:39,279
3. Ono	1:39,383
4. Bulega*	1:39,420
5. Guevara	1:39,463
6. Antonelli*	1:39,524
7. Öttl	1:39,552
8. Bendsneyder*	1:39,553
9. Bastianini	1:39,559
10. Mir	1:39,577
11. Dalla Porta	1:39,606
12. Di Giannantonio	1:39,616
13. Hanika	1:39,660
14. Rodrigo	1:39,662
15. Martín	1:39,662
16. Bagnaia	1:39,736
17. Navarro	1:39,793
18. Migno	1:39,794
19. Fernández	1:39,835
20. Loi	1:39,838
21. Perez	1:39,911
22. Suzuki	1:39,925
23. Quartararo	1:39,927
24. Kornfeil	1:39,997
25. Pawi	1:40,163
26. Arenas	1:40,236
27. Locatelli	1:40,261
28. Danilo	1:40,300
29. D. Binder	1:40,349
30. Norrodin	1:40,957
31. Saez	1:41,659
32. Boulom	1:41,789
33. Petrarca	1:42,444
34. Valtulini	1:42,637
35. Ramirez	1:43,466

Grid-Penalty: *+12 Pos. (langsam. Fahren)

GRAND PRIX VON VALENCIA – Moto3 / Resultate

Valencia (E): 13. November 2016; 18. von 18 Läufen zur Weltmeisterschaft; 96,120 km über 24 Runden à 4,005 km; 35 Fahrer gestartet, 31 gewertet; Wetter/ Piste: leicht bewölkt/trocken; Luft: 21 Grad, Asphalt: 22 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rdn.	Pkte.
1. Brad Binder (RSA)	KTM	24	40:13,777	1:39,684	25
2. Joan Mir (E)	KTM	24	+0,056	1:39,831	20
3. Andrea Migno (I)	KTM	24	+0,081	1:39,921	16
4. Enea Bastianini (I)	Honda	24	+0,147	1:39,827	13
5. Fabio Di Giannantonio (I)	Honda	24	+0,713	1:39,759	11
6. Juanfran Guevara (E)	KTM	24	+0,899	1:39,975	10
7. Jakob Kornfeil (CZ)	Honda	24	+2,683	1:39,900	9
8. Philipp Öttl (D)	KTM	24	+3,145	1:39,808	8
9. Jorge Navarro (E)	Honda	24	+5,263	1:39,793	7
10. Jorge Martín (E)	Mahindra	24	+7,921	1:40,096	6
11. Raúl Fernández (E)	KTM	24	+8,081	1:39,817	5
12. Darryn Binder (RSA)	Mahindra	24	+8,250	1:39,792	4
13. Bo Bendsneyder (NL)	KTM	24	+8,603	1:39,936	3
14. Fabio Quartararo (F)	KTM	24	+9,283	1:40,069	2
15. Livio Loi (B)	Honda	24	+9,358	1:40,161	1
16. Niccolò Antonelli (I)	Honda	24	+9,527	1:40,146	-
17. Niccolò Bulega (I)	KTM	24	+9,652	1:39,918	-
18. Tatsuki Suzuki (J)	Mahindra	24	+9,950	1:40,188	-
19. Arón Canet (E)	Honda	24	+16,838	1:39,784	-
20. Andrea Locatelli (I)	KTM	24	+18,712	1:40,300	-
21. Hiroki Ono (J)	Honda	24	+18,737	1:40,573	-
22. Karel Hanika (CZ)	KTM	24	+18,976	1:40,378	-
23. Vincente Perez (E)	Peugeot	24	+19,039	1:40,462	-
24. Albert Arenas (E)	Peugeot	24	+24,297	1:40,514	-
25. Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	24	+24,526	1:40,452	-
26. Jules Danilo (F)	Honda	24	+25,331	1:40,665	-
27. Adam Norrodin (MAL)	Honda	24	+25,370	1:40,667	-
28. Lorenzo Petrarca (I)	Mahindra	24	+48,829	1:41,030	-
29. Daniel Saez (E)	KTM	24	+48,861	1:41,163	-
30. Enzo Boulom (F)	Mahindra	24	+49,282	1:41,051	-
31. Stefano Valtulini (I)	Mahindra	24	+1:12,409	1:42,263	-
Nicht klassiert:					
Marcos Ramírez (E)	Mahindra	7	+17 Rdn.	1:41,283	-
Lorenzo Dalla Porta (I)	KTM	3	+21 Rdn.	1:40,728	-
Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	0	+24 Rdn.	-	-
Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	0	+24 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 143,3 km/h

Schnellste Runde: Brad Binder, Runde 10 in 1:39,684 min (= 144,6 km/h)

Internet: www.motogp.com

WM-Endstand Fahrer

1. B. Binder	319	16. Martín	72
2. Bastianini	177	17. Migno	63
3. Navarro	150	18. Loi	63
4. Bagnaia	145	19. Pawi	62
5. Mir (Rookie of the Year)	144	20. Danilo	58
6. Di Giannantonio (2. Rookie)	134	21. Guevara	50
7. Bulega (3. Rookie)	129	22. McPhee	48
8. Kornfeil	112	23. Ono	36
9. Locatelli	96	24. Rodrigo	31
10. Fenali	93	25. D. Binder	27
11. Antonelli	91	WM-Endstand Konstrukteure	
12. Öttl	85	1. KTM	362
13. Quartararo	83	2. Honda	350
14. Bendsneyder	78	3. Mahindra	211
15. Canet	76	4. Peugeot	55



Bitte lächeln: Nach der ersten Pole macht Canet ein Selfie mit Rossi

Grand Prix von Valencia - Moto3

Die Extraklasse des Champions

Beim Saisonfinale in Valencia demonstrierte der Moto3-Weltmeister Brad Binder nochmals seine Extraklasse. Der Südafrikaner beendete den 18. WM-Lauf mit dem achten Saisonsieg – nach einer sensationellen Aufholjagd.

Arón Canet konnte einem leidtun. Da hatte sich der 17-jährige Spanier am Samstag die erste Pole-Position in seiner noch sehr jungen Grand-Prix-Karriere geholt, trotz einer schmerzenden Verletzung an der linken Hand, und dann geht ihm am Sonntag noch vor dem Start der Motor seiner Honda aus: «Keine Ahnung, warum das passierte. Ich hatte in den neutralen Gang geschaltet – und plötzlich ging nichts mehr.» Canet startete als Letzter aus der Boxengasse, der Aussicht auf seinen möglichen ersten Sieg beraubt. «Ich bin enttäuscht!», meinte er im Ziel und nach Platz 19.

Zu früh aufgegeben?

Wahrscheinlich hatte Canet schon nach dem Schrecken vor dem Start aufgegeben – oder schlicht 24 Runden zu früh. Denn um den Sieg kämpfen geht in der Moto3 auch dann noch, wenn man vermeintlich aussichtslos zurückliegt – so wie Brad Binder. Der Weltmeister startete von Position 2, hielt an der Spitze mit, ehe der KTM-Pilot bereits in der zweiten Runde einen Schreckmoment

hatte: «Irgendwas ist passiert. Also bin ich ausgeschert und habe geschaut, ob da noch alles dran ist an meinem Motorrad.» Das Feld flog an Binder vorbei, der fand sich nach Runde 2 auf dem 21. Rang wieder: «Es kostete mich zwei Runden, ehe ich sicher sein konnte: Doch, alles funktioniert wie eh und je.» Dann gab Binder wieder Gas und setzte an zu seiner eindrucksvollen Aufholjagd. In der 6. Runde lag der Südafrikaner in den Top 15, vier Runden später schon in den Top 10, in Runde 14 gehörte er schon zu den fünf Schnellsten, und drei Runden vor der Zielflagge hatte er die Führung übernommen.

«... aber doch nicht so»

«Zugegeben: Ich wollte meine Zeit in der Moto3-Klasse mit einem Sieg beenden. Aber das ich das auf diese Art und Weise tun würde, daran hatte ich eigentlich nicht gedacht», meinte der kommende Moto2-Pilot offensichtlich etwas verduzt. Oder bescheiden? Denn Binder hatte in diesem Jahr schon einmal erstaunt, als er im April beim WM-Lauf in Jerez (E) ebenfalls vom zwischenzeitlichen 21. Platz noch zum Sieg stürmte.

Teamchef Aki Ajo hat schon viele Weltmeister geformt, aber Binder beeindruckt den sonst kühlen Finnen sichtlich: «Heute haben wir gesehen, was er auf einem Motorrad anstellen kann. Ich bin dankbar, dass ich mit ihm arbeiten darf.» ♦ WHJ

Moto3

Hand behindert



Öttl (#65) kämpfte mit Kornfeil, hatte aber Probleme mit der Hand

Philipp Öttl begann das Rennwochenende in Valencia stark. Doch die zuvor für eine Woche stillgelegte Hand machte im Rennen Probleme.

Welch eine Erleichterung war es für Philipp Öttl, als sich der vermeintliche Kahnbeinbruch in der linken Hand als falscher Alarm erwies und er beim WM-Finale in Valencia starten konnte. Doch die Fehldiagnose sollte sich an diesem Wochenende noch einmal rächen.

Öttl legte in Valencia furios los. Sowohl in den freien Trainings als auch im Qualifying war er ganz vorne anzutreffen und schloss sowohl den ersten Tag als auch das Qualifying als Fünfter ab! «Ich hatte einen guten Rhythmus, und mein Team hatte das Motorrad richtig gut hinbekommen», freute sich der 20-Jährige.

Doch die Hoffnungen, die er danach für das Rennen berechtigterweise hatte, musste er bald begraben. «Meine

Hand hat mich plötzlich behindert», so der KTM-Pilot. «Ich hatte keine Schmerzen, aber sie war auf einmal steif. Ich konnte sie nicht richtig anwinkeln, sondern nur gerade halten. Dadurch hatte ich beim Bremsen Probleme und konnte deshalb kaum überholen. Am Anfang ging es noch, aber zum Schluss wurde es arg, und ich hatte auch keine Kraft mehr.»

So konnte Öttl den siebten Platz, den er sich zwischenzeitlich erkämpft hatte, nicht halten, sondern musste sich mit P8 hinter Jakob Kornfeil zufriedengeben. «Im Training hatte ich leichte Anzeichen, aber es war nicht so schlimm. Die Woche Gips hat die Hand eben versteift.»

Am Mittwoch lässt sich Öttl die Platte vom Sturz in Le Mans aus seiner rechten Hand herausoperieren. Nach zwei Wochen will er sein Training wieder aufnehmen. «Ich will in Form bleiben, eine Pause mache ich um Weihnachten herum», verrät Öttl. ♦ IP

NACHRICHTEN

Max Biaggi mit Mahindra

Moto3 Der sechsfache Weltmeister Max Biaggi (250GP 1994, 1995, 1996, 1997, Superbike 2010, 2012) tauchte in Valencia auf, und was der 45-jährige Römer zu verkünden hatte, war eine Sensation: Biaggi hat sich mit dem indischen Hersteller Mahindra geeinigt, dass er ihr Markenbotschafter wird. Aber Biaggi will nicht nur repräsentieren, er sehnt sich auch wieder nach Racing. So wird er 2017 ein voll werksunterstütztes Mahindra-Team in der italienischen Meisterschaft und der Moto3-Junior-Weltmeisterschaft einsetzen. Das ist für Biaggi aber nur die Aufwärmübung. Er plauderte in Valencia aus, dass er 2018 mit dem Team in die Weltmeisterschaft einsteigen will: «Ich bin noch lange nicht rennmüde und will das, was mir der Rennsport gegeben hat, jungen italienischen Talenten weitergeben. Sie sollen mit mir den Traum vom Weltmeistertitel verwirklichen.» Da Valentino Rossi das Gleiche mit seinem Sky-VR46-Team vorhat, dürfte die Dauerfeindschaft der beiden Italiener – nun als Teamchefs – neu entflammen. ♦ IP

KOMPAKT

»» **Moto3** Das geplante Rookies-Cup-Junior-WM-Team wird von Gustl Auinger doch nicht in die Tat umgesetzt: «Bei Red Bull tendiert man eher dahin, vielversprechende Fahrer entweder ein weiteres Jahr im Rookies Cup fahren zu lassen oder in einem der WM-Teams unterzubringen. Die Moto3-Junior-WM, wie ich es vorhatte, ist in dieser Planung nicht vorgesehen.»

»» **Moto3/MotoGP** Auch Brad Binder hat seit Valencia eine MotoGP-Wette ausstehen. Sollte der Moto3-Weltmeister eines seiner ersten drei Moto2-Rennen gewinnen, darf er die KTM RC15 testen.

»» **Moto3** Maria Herrera, die einzige Frau in der Motorrad-Weltmeisterschaft, wird dem Moto3-Feld auch im nächsten Jahr erhalten bleiben. AGR-Teamchef Karlos Arguiñano hat einen Moto2-Platz aufgegeben und baut ein Moto3-Team mit KTM-Material für die 20-jährige Spanierin auf, die nächstes Jahr auf weniger Verletzungsspech hofft. ♦ IP

Moto3

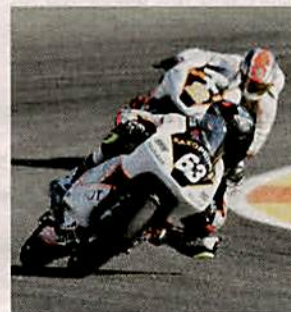
Keine Punkte

Eine harte erste Saison ist für das Saxoprint-Peugeot-Team in Valencia mit einem durchwachsenen Wochenende zu Ende gegangen. John McPhee liegt mit seinen in Phillip Island erlittenen Verletzungen noch immer in Australien im Krankenhaus. In Valencia wurde er von dem 19-jährigen Spanier Vicente Pérez ersetzt.

Beim heiß umkämpften Finale in Valencia konnten aber weder Pérez noch sein Landsmann Albert Arenas große Bäume ausreißen. Pérez stürzte zu Beginn des Qualifyings, Arenas rutschte kurz vor dessen Ende aus, so blieben die Startplätze 21 (Pérez) und 26 (Arenas).

Im Rennen lieferten sich die beiden jungen Spanier über fast

die gesamte Renndistanz ein teaminternes Duell. Der aus Valencia stammende Pérez nutzte seine Streckenkenntnis und Heim-Motivation, hängte Arenas zum Schluss ab und wurde 23., Arenas 24. ♦ IP



Peugeot: Pérez vor Arenas



Von P21 zum Sieg: Binder vor Mir, Bastianini, Migno, Di Giannantonio



Mit dem dritten Podestplatz zum «kleinen» Titel: Top-Rookie Mir

Superstock 1000 FIM Cup

Marvin Fritz: Ab in den Süden

Von ANKE WIECZOREK

Der Aufstieg von IDM-Superbike-Champion Marvin Fritz in den Superstock 1000 FIM Cup ist angelaufen, aber es gilt noch, ein finanzielles Loch zu stopfen.

«Eigentlich läuft alles nach Plan», sagt Sepp Buchner, das technische Oberhaupt im Team Bayer-Bikerbox-Langscheid. «Marvin hat seine Anmeldung für den Cup eingereicht, und jetzt warten wir auf die Bestätigung.» Die ersten Tests mit der Yamaha YZF-R1M sind bereits geplant. Für Ende Februar ist ein ausführlicher Spanien-Trip anberaumt, bevor es Ende März in Aragón erstmals um Punkte geht.

Für 2017 sind statt der bisher acht Rennen nun neun Läufe geplant. Die Superstock 1000-Teams hatten gemostert, dass sie mit Einführung der Supersport 300-WM im Rahmenprogramm der Superbike-WM noch mehr an Gewicht verlieren würden. Denn schließlich gibt es ja auch schon die Supersport 600-WM. Vermarkter Dorna hat auf die Bedenken reagiert. Damit die Superstock-1000-Fraktion nicht als letztes Rad am Wagen abgestempelt wird, werden die Trainingszeiten besser aufgeteilt, und der Cup bekommt 2017 den



Klein, aber fein: Das Dream-Team um IDM-Superbike-Meister Marvin Fritz

offiziellen Status einer Europameisterschaft.

Die Saison ist trotz des zusätzlichen Laufes für Marvin Fritz fast abgesichert. «Ein kleines finanzielles Loch klafft eben immer noch», sagt Tuner Buchner. Wie schon 2016 wird sich das Team in der Minimalbesetzung von fünf Mitgliedern ins Abenteuer Superstock 1000-EM stürzen: Fritz, Buchner, Datarecording-Spezi Andy Pfaffinger, Michaela Ruff, die als Freundin und Mechanikerin von Fritz in Doppelfunktion agiert, und

eventuell ein weiterer Helfer. In dieser Konstellation war es der Privatmannschaft gelungen, sich 2016 auch als Rookies in der höchsten deutschen Straßenrennsportklasse gegen die millionenschweren Werks-teams in der IDM Superbike durchzusetzen.

Der Plan vom Truck mit Zugmaschine wurde wieder verworfen. Alles bleibt wie gehabt: Zwei Transporter oder eventuell ein Wohnmobil tun es auch. Cheftechniker Buchner, der schon in der Motorrad-WM

schaubte, eine eigene Firma hat und eine wandelnde One-Man-Show ist, ackert rund um die Uhr. Nach fünf Akupunktur-Sitzungen hat er auch wieder mit dem Rauchen aufgehört. Mitte September war er rückfällig geworden, als Marvin Fritz seine Teilnahme an der IDM-Runde auf dem Lausitzring zugunsten eines Langstrecken-WM-Laufes absagen wollte. Obwohl er den Titel noch nicht sicher hatte. Aber jetzt ist alles wieder im grünen Bereich. ♦

Supersport-WM

Yamaha mit zwei Teams zurück



Neue Yamaha R6 im Renntrimm: Mit vier Fahrern im WM-Kampf

Mit dem Erscheinen der neuen Yamaha R6 hat Yamaha auch seine Rückkehr in die Supersport-WM bekannt gegeben.

Nach den sensationellen Ergebnissen von Niki Tuuli bei seinen drei Auftritten in der Saison 2016 – er kam mit einer Wildcard zum Lausitzring, wurde nur knapp geschlagen Zweiter, was er in Magny Cours und Jerez wiederholte – wäre es fast überraschend gewesen, wenn Yamaha den 20-jährigen Finnen

bei ihrer Rückkehr in die Supersport-WM mit der neuen R6 nicht berücksichtigt hätte. So wird Tuuli im Team Kallio die neue Yamaha erhalten, sein Teamkollege wird der 31-jährige Südafrikaner Sheridan Morais. Dazu wird Yamaha dem GRT Team Werksunterstützung geben, wo die beiden in der letzten Saison ebenfalls sehr vielversprechenden Piloten Lucas Mahias (E/27) und Federico Carrascoso (I/20) fahren werden. Die Rennversion der R6 wurde auf der EICMA vorgestellt. ♦ IP

Supersport-WM

Robin Mulhauser mit Honda

Von IMRE PAULOVITS

Robin Mulhauser wird seine Karriere in der Supersport-WM fortsetzen. Der 25-jährige Schweizer hat sich für 2017 mit dem britischen CIA-Landlord-Insurance-Honda-Team geeinigt.

Nach Randy Krummenacher kommt der zweite Schweizer Moto2-Pilot innerhalb eines Jahres in die Supersport-WM. Robin Mulhauser, der nach drei Jahren im Technomag-Team von Fred Corminboeuf für 2017 nicht mehr berücksichtigt wurde, ist bei seiner Suche nach einem neuen Arbeitsplatz für die Zukunft bei CIA Landlord Insurance Honda des ehemaligen britischen 500er-WM-Piloten Simon Buckmaster fündig geworden. Mit diesem auf solider Basis stehenden Team gewann Kyle Smith dieses Jahr die WM-Läufe in Assen und in Losail.

«Ich bin sehr glücklich, dass ich 2017 ein Teil des CIA-Landlord-Insurance-Honda-

Teams sein werde», so Mulhauser. «In der Moto2 habe ich eine Menge gelernt, und diese Erfahrung sollte mir helfen, mich 2017 an die Spitze der Supersport-WM heran zu arbeiten. Ich sollte mit diesem Motorrad, das ich bereits aus meiner Zeit in der Superstock-EM kenne und dort sehr zu schätzen gelernt habe, wieder gut zurecht kommen und wieder Selbstvertrauen bekommen, damit ich gute Leistungen bringen kann.» Vor dem WM-Auftakt in Australien wird Mulhauser mit dem Team in Spanien und Portugal testen, um für die neue Aufgabe gerüstet zu sein. ♦



Robin Mulhauser

NACHRICHTEN

Kein Anruf für Supersport-WM-Aufstieg

IDM Superstock Die Pläne von IDM-Superstock-600-Meister Bryan Schouten sind ins Straucheln geraten. Der 22-jährige Niederländer peilte mit Yamaha den Sprung in die Supersport-WM an, doch die Plätze in den offiziellen Teams sind vergeben. Schouten, der auch fünf nationale Titel errang, will aber bei Yamaha bleiben: «Ich habe mich dort immer wohlfühlt.» Am ehesten kommt jetzt die Titelverteidigung in der IDM-600er-Klasse infrage. Der Aufstieg zu den Superbikes ist unwahrscheinlich: «Ich fahre erst seit einem Jahr und zwei Monaten mit einem 600-ccm-Motorrad, die Superbikes könnten noch warten. Ein attraktives Angebot könnte mich aber umstimmen.» Schouten ist in seiner Heimat ein bekannter Sportler, der seinen Unterhalt als Taxifahrer im Sozialdienst verdient.

BMW-Siegerbike auf Sonderplatz

IDM Superstock 1000 Andreas Hofmann: Er war der Mann mit dem Punkthelm. Die BMW R 1100 S des charismatischen Schweizers, mit der er 2003 den BMW Motorrad BoxerCup gewann, steht jetzt im Technik Museum in Speyer. Anlässlich der Sonderausstellung zum 100. Geburtstag der deutschen Marke werden dort Motorräder präsentiert, die Geschichte schrieben. Die Sonderausstellung geht bis zum 31. März 2017. ♦ AWI

KOMPAKT

IDM Superstock 600 Der Australier Kane Burns sollte 2016 eine Saison für Suzuki Stoneline Mayer fahren, verletzte sich aber gleich zum Saisonbeginn am Rücken. Nach sieben Monaten Reha darf er wieder aufs Motorrad, aber in die IDM kehrt er vorerst nicht zurück. Er will in seiner Heimat erst wieder in Schwung kommen.

IDM Superbike Superbike-Meister Marvin Fritz hat von Yamaha ein Meisterschaftsgeschenk bekommen: Er darf mit WM-Superbiker Michael van der Mark testen gehen, wenn dieser sein neues Motorrad erhält. ♦ AWI

NACHRICHTEN

Tim Gajser jetzt HRC-Werksfahrer

Motocross-WM Tim Gajser wird seinen MXGP-WM-Titel 2017 als Vollblut-HRC-Fahrer verteidigen. HRC hat sich seit Monaten mit dem Dilemma beschäftigt, wie sie ihren einzigen Offroad-Weltmeister der letzten 16 Jahre ins Werksteam integrieren können. Während sich das offizielle HRC-Team seit Jahren blamierte, hat der 20-jährige Slowene 2015 die MX2- und 2016 die MXGP-WM im Gariboldi-Satellitenteam gewonnen. Ab sofort wird das Gari-



Offiziell: Tim Gajser bei HRC

boldi-Team zum offiziellen MXGP-Werksteam befördert. Das gemeinsame Team trägt den Namen «Team HRC» und Evgeny Bobryshev ist zweiter Fahrer.

Aranda verpasst Hallensaison

Supercross Gregory Aranda fehlte nach seinem im Sommer erlittenen Kreuzbandriss beim Auftakt der deutschen Hallensaison und wird auch an den kommenden beiden Wochenenden in München bzw. Chemnitz nicht starten. Der ADAC-SX-Cup-Sieger der letzten drei Jahre versucht aber, bis zum Finale Mitte Januar in Dortmund in Form zu kommen. Dafür werden in München der Deutsch-Taiwanese Brian Hsu und US-Supercross-Koryphäe Nick Wey starten.

Bundesliga mit nur noch einem Ausländer

Speedway-Bundesliga Im Jahr 2017 können die Bundesliga-Clubs nur noch einen Ausländer nominieren. Neu besteht ein Team aus einem A-Fahrer (= Ausländer), 3 B-Fahrern und 2 C-Fahrern. Dadurch haben die von C in B aufgestiegenen deutschen Drifter mehr Startmöglichkeiten. Noch unklar ist, wie viele Teams starten: Wolfslake ist raus, Wittstock kommt neu hinzu, Landshut, Brokstedt und «DMV White Tigers» bleiben dabei. ♦ AH/TH/TS

Supercross Lille

Französischer «König»

Von ALEX HODGKINSON

Marvin Musquin ist der neue König von Lille. Beim ersten Auftritt in seinem Heimatland Frankreich seit dem Nationscross 2015 gewann der US-Profi an beiden Tagen.

Musquins Dominanz war beeindruckend. Nach seinen Podestfolgen beim SMX in Gelsenkirchen, dem Monster Cup in Las Vegas und der Red Bull Straight Line bewies die Nummer 2 von KTM USA, dass er ein echter Kandidat für den Titel der bevorstehende SX-WM ist. Schon in der Superpole am Samstag distanzierte er die US-Stars Justin Barcia, Malcolm Stewart und Christian Craig um

eine halbe Sekunde, und als er den Holeshoot im Finale holte, war das Rennen gelaufen.

Ohne Stress hielt der französische Nationalheld US-Topgun Barcia, der sein Suzuki-Debüt absolvierte, auf Fünf-Sekunden-Distanz. Das Rennen war eigentlich langweilig, nachdem das Feld sich relativ schnell in Stallregie eingefädelt hatte, aber die Vorläufe boten Spannung.

Brian Hsu Tagessieger in SX2

Musquin musste im ersten Vorlauf Thomas Ramette einholen, während Barcia seinen Ruf als Rambo bestätigte, als er Cedric Soubeyras auf sehr unsanfte Weise aus dem Weg räumte. Die Vorläufe liefen am Sonntag Nachmittag ähnlich, als Mus-

quin seine Siegesserie fortsetzte und Barcia das andere Halbfinale gewann.

Im Finale schoss Musquin erneut gleich in Führung; nach zwei Runden führte er mit der Länge des Stadions vor den drei Amerikanern.

An diesem Tag schien Stewart die Oberhand gegen Barcia zu haben, aber ein Sturz warf den Afroamerikaner auf Platz 6 zurück und kostete die US-Boys außerdem den Sieg in der Nationenwertung.

Brian Hsu trat in der SX2-Klasse auf seiner Maurer-Husqvarna an und lieferte sich in seinem Vorlauf am Samstag ein spannendes Duell mit dem ehemaligen deutschen Hallenmeister Florent Richier. Seine Chancen im Finale waren bereits in

der Startrunde erledigt, als ein anderer Fahrer direkt vor ihm stürzte und er mit Rang 12 zufrieden sein musste.

Auch am Sonntag hatte Hsu den Speed, und er bot den französischen SX-Experten Richier und Thomas Do im Vorlauf Paroli. Im Finale sprintete der 18-Jährige zum eindrucksvollen Tagessieg vor «Prinz» Richier.

Nach dem finanziellen Desaster des SMX-Cups auf Schalke und der Supercross-EM in Arnheim erfreute sich der Veranstalter in Lille über fast 15000 Zuschauer pro Tag. Wenn die Bedingungen stimmen, kann Supercross auch in Europa erfolgreich sein. In zwei Jahren, sobald ein neues Stadion fertig ist, sollte das Rennen dennoch nach Paris zurückkehren. ♦



Musquin kann für KTM in dieser Form auch in den USA siegen

SUPERCROSS / Resultate

Lille (F): 12./13. November
Finale SX1 Samstag: 1. Marvin Musquin (F/KTM), 18 Runden in 12:07,364 min.; 2. Justin Barcia (USA/Suzuki), +4,959 sec.; 3. Malcolm Stewart (USA/Honda), +10,271 sec.; 4. Cedric Soubeyras (F/Suzuki); 5. Christian Craig (USA/Honda); 6. Thomas Ramette (F/Suzuki); 7. Jordi Tixier (F/Kawasaki); 8. Cyrille Coulon (F/Suzuki); 9. Fabien Izoid (F/Honda); 10. Simon Mallet (F/Yamaha); 11. Romain Febvre (F/Yamaha); 12. Tommy Searle (GB/Kawasaki)
Finale SX1 Sonntag: 1. Musquin, 18 Runden in 11:52,357 min.; 2. Barcia, +10,969 sec.; 3. Craig, +22,082 sec.; 4. Soubeyras; 5. Valentin Teillet (F/Honda); 6. Stewart; 7. Coulon; 8. Izoid; 9. Searle; 10. Adrien Ecoffier (F/Husqvarna); 11. Kevin Ballanger (F/Honda); 12. Loïc Rombaut (F/KTM)
König von Lille: 1. Musquin, 2 Punkte; 2. Barcia 4; 3. Craig 8; 4. Soubeyras 8; 5. Stewart 9; 6. Coulon 15; 7. Izoid 17; 8. Ramette 20; 9. Teillet 21; 10. Searle 21

Internet: www.supercrossbercy.com

ADAC SX Cup Stuttgart

Schwaben-Prinz Büttner

Von THORSTEN HORN

Mit einem Doppelsieg des US-Amerikaners Nicholas Schmidt begann in Stuttgart die deutsche SX-Saison.

Nachdem der 26-Jährige bereits am Freitag vor seinem Lands-

mann Cole Martinez und Dominique Thury aus Schneeberg dominiert hatte, ließ er sich auch vom Rennabbruch im Finale tags darauf nicht stoppen. Kurz nach dem Neustart verdrängte Schmidt seinen Teamkollegen Christopher Blose von der Spitze und wurde in souve-

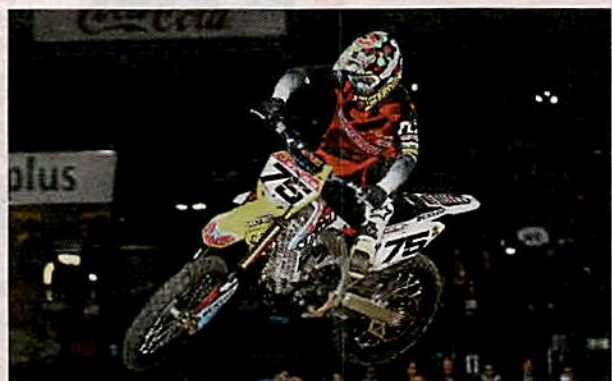
räner Manier «König von Stuttgart».

Thury stark, aber im Pech

Dominique Thury war mit zwei Vorlaufsiegen ins Wochenende gestartet, verpasste aber am zweiten Tag den Einzug ins Finale. Dennoch nahm er Positi-

ves mit. «Ich gehörte das ganze Wochenende zu den Schnellsten, hatte allerdings am Samstag viel Pech, als ich mehrmals abgeräumt wurde.»

In der SX2 gewann der Schköllener Stephan Büttner drei von vier Rennen und wurde verdient «Prinz von Stuttgart». ♦



Doppelsieg für den Ami Nicholas Schmidt in Stuttgart in Gelb

ADAC SUPERCROSS CUP / Resultate

Stuttgart (D): 11./12. November, 1.+2. Cup-Lauf.
SX1-Finale Freitag: 1. Nicholas Schmidt (USA/Suzuki) in 7:24,101 min.; 2. Cole Martinez (USA/Suzuki) + 1,453 sec.; 3. Dominique Thury (D/KTM) + 6,219 sec.; 4. Jace Wayne Owen (USA/Honda); 5. Christopher Blose (USA/Kawasaki); 6. Filip Neugebauer (CZ/Kawasaki)
SX1-Finale Samstag: 1. Schmidt, in 5:07,691 min.; 2. Christopher Blose (USA/Kawasaki), +1,020 sec.; 3. Steve Mages (USA/Yamaha), +5,290 sec.; 4. Jesse Wentland (USA/Suzuki)
SX2-Tageswertung Freitag: 1. Stephan Büttner (D/Kawasaki) 1-1; 2. Luca Nijenhuis (NL/Kawasaki) 3-2; 3. Julien Lebeau (F/Kawasaki) 2-9; 4. Adrien Malaval (F/Suzuki) 5-3
SX2-Tageswertung Samstag: 1. Nijenhuis 2-2; 2. Büttner 5-1; 3. Lebeau 1-6; 4. Glen Meier (DK/KTM) 8-3; 5. Gradie Featherstone (GB/Suzuki) 4-5; 6. Malaval 3-10.
Stand SX1: 1. Schmidt, 50 Punkte; 2. Blose 31; 3. Mages 25; 4. Martinez 20; 5. Clason 17.
Stand SX2: 1. Büttner, 43,0 Punkte; 2. Nijenhuis 38,0; 3. Lebeau 31,0; 4. Malaval 24,5.

Nächstes Rennen: 18./19. November, München
 Internet: www.supercross-stuttgart.de

ESSEN MOTOR SHOW vom 26. November bis 4. Dezember 2016



Bühne frei

ESSEN MOTOR SHOW FOR DRIVERS AND DREAMS
26.11. - 04.12.2016
 PREVIEWDAY: 25.11.

ESSEN MOTOR SHOW

HALLE 1
 - Klassische Sammlerfahrzeuge
 - Sport- und Prestige-Automobile im „Classic & Prestige Salon“
 - Jubilee Preview „70 Jahre Ferrari“
 - History + Motorsport 1947-2017

HALLE 2
 - Reifen & Felgen
 - Tuning & Zubehör

HALLE 3
 - ADAC
 - Sonderschau
 - Automobil-, Reifen- & Fahrwerkshersteller
 - DTM-Welt

HALLE 4
 - Car-Hifi
 - Tuning & Zubehör

HALLE 5
 - Tuning & Zubehör
 - CarMediaWorld

HALLE 6
 - Motorsport
 - Boxengasse
 - Formula Student
 - Performance Center

GALERIA
 - Hot Rods
 - Motorrad-Meile

HALLE 7
 - DMAX Motorsport Arena

HALLEN 6.1, 7.1, 8.1 + 8
 - Old School meets Import
 - Sammlerautomobile
 - Werkzeuge & Zubehör
 - Ersatzteile & Literatur
 - Hot Rods & Custom Show
 - Club-Szene
 - Modellautos

HALLEN 10 + 11
 - TuningSalon

HALLEN 12 + 1A
 - TuningXperience

EINGANG SÜD
EINGANG WEST
EINGANG OST

Übergang
 Barfeld

MESSE ESSEN

essen-motorshow.de #essenmotorshow

ADAC motorsport spinnerscars tuning SIHA DMAX

Bühne frei für die automobile Leidenschaft: Die Essen Motor Show versammelt vom 26. November bis zum 4. Dezember (25. November: Preview Day) über 500 Aussteller rund um sportliche Serienfahrzeuge, Tuning, Motorsport und Classic Cars in der Messe Essen.

Zahlreiche Automobil-Hersteller unter den Ausstellern und rund 300.000 Besucher werden auf Europas führender Messe für sportliche Fahrzeuge in Essen erwartet.

Besonders die Automobilhersteller werden in diesem Jahr die Euphorie der Besucher auf dem PS-Festival befeuern: Abarth, BMW, Ford, Peugeot,

Porsche Motorsport, Renault Sport Deutschland und Skoda präsentieren sich mit Neuheiten, sportlichen Sondermodellen und Premieren.

Ideeller Träger der Automobilmesse ist der ADAC, der in Essen sein Motorsportprogramm vorstellt.

Hochwertig veredelte Fahrzeuge erwarten die Fans der Essen Motor Show unter anderem bei Abt Sportsline, AC Schnitzer, Brabus, Lorinser, Startech und Techart Automobildesign. Hinzu kommen die Reifenhersteller Continental, Hankook und Toyo Tires.

Als besonderes Highlight präsentiert die Initiative „Tune it! Safe!“ am ersten Messtagen gemeinsam mit dem Verband der Automobil Tuner und weiteren Partnern ihr neues Kampagnenfahrzeug: traditionell ein Sportwagen in Polizeioptik.

Auch angesagte junge Tuning-Schmieden wie JP Performance, Liberty Walk, Sidney Industries und Simon Motorsport gehören zum line-up der diesjährigen Show.

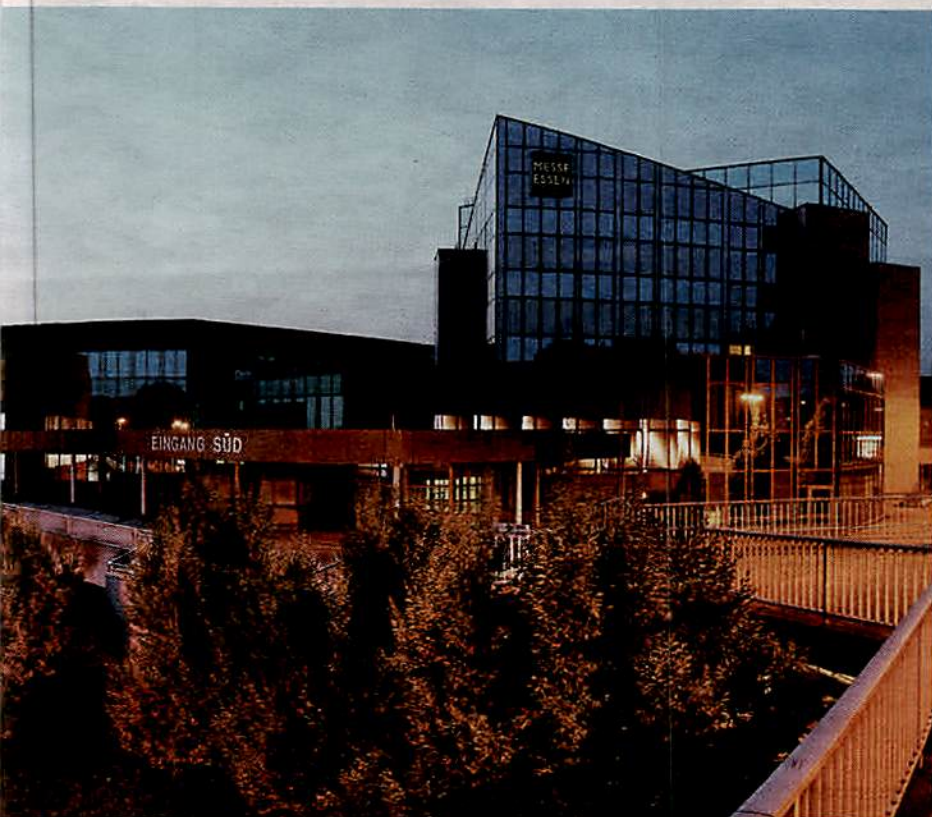
70 Jahre Ferrari und 40 Jahre VW Golf GTI

Das Rahmenprogramm der Messe hat es 2016 in sich: Anlässlich des bevorstehenden 70-

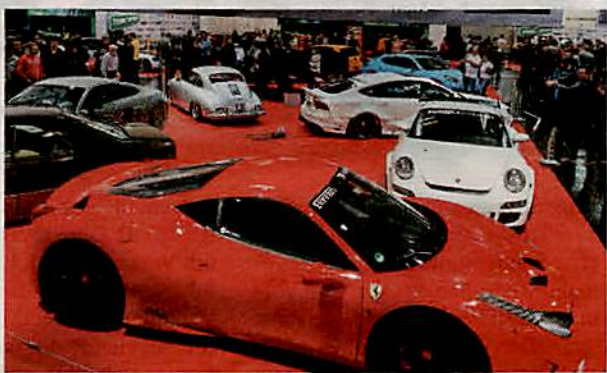
RONAL
 ronal-wheels.com



Besuchen Sie uns auf der Essen Motor Show.
Stand D 119, Halle 11



300.000 Besucher werden erwartet. Nachmittags (ermäßigte Eintrittspreise ab 15 Uhr) ist der Andrang deutlich geringer



Männerspielzeug

Mit einer 800 cm³ Tankfüllung hat Man(n?) fast eine Stunde Fahrspaß, mit Sprit von der Tankstelle!

R8
L/B: 815/361 mm
Elektroantrieb
über: 1.079,90 € 4x4
100 km/h

DESERT BUGGY X Race
L/B: 780/490 mm
29 cm³ Motor
1.149,99 € 4x4
80 km/h

MONSTER TRUCK X
L/B: 900/660 mm
29 cm³ Motor
1.248,95 € 4x4
80 km/h

SIVE-T
L/B: 960/530 mm
29 cm³ Motor
1.399,90 € 4x4
80 km/h

HORIZON



1:5er Modelle mit Fernsteuerung

Öffnungszeiten:
Mo.-Fr. 9-18 / Sa. 9-13 Uhr



RC-Car-Shop Hobbythek - Nauenweg 55 - 47805 Krefeld
Tel.: 02151 820200 - Fax: 02151 8202020 - hobbythek@t-online.de

rc-car-online.de



Gib Gummi: Spektakuläre Motorsportaction in der DMAX-Motorsportarena. Auch dieses Jahr wieder einer der Höhepunkte der Motor Show

jährigen Firmenjubiläums von Ferrari zeigt die Messe Essen in Halle 3 eine Sondershow mit 15 Sportwagen, Formel-1-Fahrzeugen und Vorgängermodellen der Marke aus Maranello. Die Bandbreite reicht vom Alfa Romeo 8C 1750 aus dem Jahr 1931 bis zu aktuellen Ferrari-Serien-Modellen. Weitere klassische Fahrzeuge mit dem Cavallino rampante erwarten die Besucher unter dem Titel „Jubilee Preview: 70 Jahre

Ferrari History + Motor Sport 1947 - 2017“ im Classic & Prestige Salon des Veranstalters S.I.H.A. in Halle 1. Jubiläum feiert in diesem Jahr auch VW mit dem Golf GTI - seit 40 Jahren begeistert die Ikone unter den Kompaktsportwagen ihre Fans. Aus diesem Anlass widmet die Essen Motor Show dem sportlichen Klassiker eine eigene Ausstellung. Ein weiteres Highlight bilden die Designstudien in Halle 3 mit Con-

cept Cars, Prototypen und Studien bekannter Automobil-Designer. Im Scheinwerferlicht steht unter anderem der Speedback GT von David Brown Automotive. Der elegante Sportwagen lässt die 1960er-Jahre wieder aufleben und erinnert an James Bonds berühmten Aston Martin DB5.

Außerdem erwartet die Besucher mit dem Parcour von Italdesign ein Concept Car mit Kameras statt Außenspiegeln und einer Glashaube, die freie Sicht auf den Motor gewährt. Die Glashaube hat sich der Neuseeländer Gordon Tronson gespart: Sein Pick-up der Marke Eigenbau hat vier Motoren auf der offenen Ladefläche, die 4.000 PS leisten - Besucher finden das kuriose Gefährt neben weiteren Crazy Cars in der Galeria der Messe Essen.

DMAX-Motorsportarena und tuningXperience

Die Essen Motor Show ist eine Show zum Mitmachen und Erleben. In der DMAX-Motorsportarena steht rund um die Uhr Liveaction auf dem Programm inklusive Driftfahrten für die Fans. Die werden auf der Essen Motor Show nicht nur bei den großen Herstellern und Tunern fündig: Längst hat sich die tuningXperience vom Geheimtipp zum Szene-Blockbuster entwickelt. Rund 200 anspruchsvoll getunte Fahrzeuge aus ganz Europa umfasst die Sondershow in den Hallen 1A und 12, so viele wie noch nie. Besonders beliebt bei den Tunern sind Breitbauten sowie Youngtimer und Klassiker - beispielsweise ein Porsche 964 mit Bodykit von Rauh Welt Begriff (RWB) und ein VW Käfer Cabriolet.

Und das ist längst nicht alles: Oldtimerfreunde und solche, die es werden wollen, erleben im Classic & Prestige Salon in Halle 1 die Faszination klassischer Fahrzeuge. In entspannter und stilvoller Atmosphäre stehen dort mehr als 250 auserlesene Automobile zum Verkauf. Das umfassende Angebot der über 25 renommierten internationalen Händler umfasst Oldtimer, Young Classics, Historik-Motorsport sowie Classic- und Prestigeautomobile - vom exklusiven Sportwagen bis zur gut erhaltenen Kompaktklasse. Nach diesem Abstecher in die Welt der klassischen Eleganz erwarten die Fans in weiteren Hallen noch Car Media World, DTM, Hot Rods und Motorräder - Europas führende Messe für sportliche Fahrzeuge lässt keine Wünsche offen.

www.essen-motorshow.de
facebook.com/EssenMotorShow



Essen Motor Show: Erste Adresse für edles Zubehör

VORFREUDE

FEIERN SIE MIT UNS DAS 30 JÄHRIGE JUBILÄUM DES LEGENDÄREN BORBET A UND SEIEN SIE DABEI, WENN WELTNEUHEITEN DAS LICHT DER WELT ERBLICKEN

25.11-4.12.16
BESUCHEN SIE UNS:
**ESSEN
MOTOR SHOW**
HALLE 10 C102/C112

BORBET

WWW.BORBET.DE

X-MAS Rabatte

upgraded⁺.de
automotive group



upchip⁺.de

chip-24⁺.de

upeco⁺.de

upracer⁺.de



44%
upchip.de
X-MAS-Rabatt*

High-Performance
Chip-Tuning



24%
chip-24.de
X-MAS-Rabatt*

Best Price
Chip-Tuning



44%
upeco.de
X-MAS-Rabatt*

High-Efficiency
Chip-Tuning



10%
upracer.de
X-MAS-Rabatt*

Ultimative Renn- &
Fahr simulatoren

*Exklusiv bei der upgraded Automotive GmbH, Heuriedweg 30 a. 88131 Lindau (B) und den offiziellen upgraded und chip-24 Vertriebspartnern auf upgraded.de. Gültig vom 01.11.2016 – 31.01.2017, nicht mit anderen Rabattaktionen kombinierbar



Für upchip, chip-24 und upeco bieten wir einzigartige Garantien: Tuning-Garantie, Premium-Garantie & Premium-Plus-Garantie. Optional und für Fahrzeuge bis zu einem Alter von z.B. 8 Jahren und 150.000 km Gesamtlauflistung.

Hotline: +49 (0)8382 30 49 49 0

upgraded Automotive GmbH, Heuriedweg 30 a. 88131 Lindau (B)



**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



R8 Coupé 4.2 FSI quat. 7-STUFEN S-TRONIC, 316 kW (430 PS) - 300 km/h, Bj. 2013, ERST 21.500 KM, super gepflegt, ABSOLUTE SUPER-AUSSTG., nur 65.360,- + MwSt. = 77.777,-. Automobile Andrea Arens, Stettiner Str. 21, 58515 Lüdenscheid, T. 02351/12893 H

Bentley



Bentley GT Mulliner, von Promi Fußball., EZ 4/2006, 34000 km, 412 kW (560 PS), NP 215.000,-, schwarz, Leder cognac, Navi, Klima, wie neu, VB 68.000,-. Tel. 0151/40022225, info@seorello.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35922

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

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



650i Cabrio, EZ 2011, 80.000 km, orionssilber-metalllic, Exklusivleder Nappa braun, 8fach auf 367 Felgen, Surround View, Navi Prof., Head-Up, Garagenfahrz., bes. Pflegezustand, NP 128.000,-, 42.500,- von priv. Tel. 07522/8865

BMW Alpina



Autohaus Kathan GmbH, Münchner Straße 47 - 49, 83707 Bad Wiessee, Tel. 08022/86040, www.kathan.de H

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo



B5 Biturbo Lim./397 KW (540 PS)-319 km/h, Bj. 2013, erst 43.000 km, 1. Hand + wirklich WIE NEU !!!, ABSOLUTE SUPER-AUSSTG., nur 49.500,- + MwSt. = 58.888,-. Automobile Andrea Arens, Stettiner Strasse 21, 58515 Lüdenscheid, 02351/12893 (seit 1995) H

Chrysler



Chrysler Crossfire 3.2 V6, 2-DIN Navi mit Rückfahrkamera. Winterreifen auf Originalfelgen. EZ 12/2003, 160 kW (218 PS), VB 7999,- €. 60439 Frankfurt, Tel. 0172/6903929, thomas@schloeter.net

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35866

Ferrari

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

Ford

Focus RS, Nitrous Blau Met., RS Komfort Paket, Winter Paket, Easy Driver Paket, 0 km, EZ 10/16, 43.700,- €. 0172-5676567

Isuzu



Isuzu D-Max 4x4 Delta-Body Lift 100, EZ 4/14, 10000 km, Diesel, 120 kW, Automatik, Klima, Tempomat, Bordcomputer, 100 mm Höherlegung, LM-Felgen 18x9", Reifen 305/60-18", Doppelrohrbügel, Zusatzscheinwerfer PIAA 520 Nigh Tech, 39.950,- € MwSt. ausweisbar. Ernst Lauße & Söhne GmbH & Co., Rahlstedter Str. 34, 22149 Hamburg, www.lausse.de, info@lausse.de, 040/67370716 H

Jaguar

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

AUTOHAUS
KRUMEY+GILLES



Jaguar XE 2.0d R-Sport, 132 kW/179 PS, 02/2016, 650 km, Xenon, PDC v.+h. + Kamera, Memory-Paket-Sitze, Navi, Automatik, 42.500,- MwSt. awb., Verbr. l/100 km: in.orts 6,4; auß.orts 4,2; komb. 5,6; CO2 komb. 111 g/km, CO2-Effizienz: A+. Autohaus Krumej & Gilles GmbH, Cäcilienstr. 2-8, 45479 Mülheim-Ruhr, 0208/41975-15, www.krumej-gilles.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35888

Maserati

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

Mercedes

Suche SLS / SLS Cabrio oder AMG GT! Bitte um seriöse Angebote. Bei Gefallen schnelle seriöse Abwicklung garantiert! 47665 Sonsbeck, Tel. 0172/2602174, rainer-911@web.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35938

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTRIEBS GMBH



S 63 AMG CABRIO NEU HOHER NACHLASS %%%, Vollaussstattung, sw/Leder cognac, SWAROVSKI, BURMESTER, 2x auf Lager. Verbr. l/100 km: in.orts 14,3; auß.orts 8,2; komb. 10,4; CO2 komb. 244 g/km, CO2-Effizienz: E. Tel. 08151-28808 AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35838

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

Carrera®

MOTORSPORT FÜR ZUHAUSE

CHALLENGE TOUR 2016

Mach mit und gewinne!

3 Tage Vollgas

für die ganze Familie
im Ferrari Land
im spanischen
PortAventura World
Parks & Resort

FERRARI
LAND

ARE YOU READY FOR
THE BIG RACE?



DEUTSCHLAND

- 30.09. - 03.10. **Leipzig**
Modell Hobby Spiel
07. - 08.10. **Oberhausen** · CentrO
14. - 16.10. **Hockenheim**
DTM Saisonfinale
28. - 30.10. **Friedrichshafen**
Messe Faszination Modellbau
04. - 05.11. **Hamburg**
Elbe Einkaufszentrum
17. - 20.11. **Stuttgart**
Modell Bau Süd
- FINALE DEUTSCHLAND**
19.11. **Stuttgart**
Modell Bau Süd

ÖSTERREICH

20. - 23.10. **Wien**
Modellbaumesse Wien
11. - 12.11. **Salzburg**
EUROPARK
- FINALE ÖSTERREICH**
19.11. **Stuttgart**
Modell Bau Süd

ERSTMALS AUF DER CARRERA CHALLENGE TOUR!

Carrera GO!!!

Die innovative Systemerweiterung für mehr Rennspaß!

GO!!! PLUS
APP

RACE MODES

3-PLAYER
CHALLENGE

- Fahrspaß bei Training, Rundrennen und Verfolgungsjagd
- PlayStation-Games mit Auftanken, Reifenwechsel und Motorservice
- Bluetooth-Verbindung für Grubs App mit zusätzlichen interaktiven Spielen
- Motorsportfeeling durch Licht- und Soundeffekte

SPORT
auto

DEUTSCHE POST
SPEED ACADEMY

BUCHBINDER
Rent-a-Car

HANKOOK
driving emotion

PortAventura WORLD
PARKS & RESORT

MEHR INFORMATIONEN SOWIE TEILNAHMEBEDINGUNGEN UNTER carrera-toys.com

Mercedes



E55 AMG, EZ 1/2003, 476 PS, schwarz, Leder, Navi, Tel., Klimaautomatik, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., Höchstgebot. Mail: domke.bbv@gmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35955

Mitsubishi



Einer der letzten EVO X, MR Ausstattung, SST Getriebe, EZ 08/13, 43800 km, 380 PS, 1. Hand, scheckheftgepflegt, Umbauten wie Milltek Abgasanlage, Work CR Kai Felgen, Ohlins Fahrwerk u.v.m. im Wert von ca. 10.000,- Euro, VB 38.500,- Euro. Chiffre 1122737

Peugeot



RCZ THP200 Einzelstück, EZ 4/2013, 12000 km, 147 kW (200 PS), perlmuttweiß, Leder exklusiv, Navi, Klima, Xenon, Sommerfzg., VB 26.999,-. Tel. 0171/2163738, projectx@gmx.net

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35928

Porsche

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



Suche Porsche 911 - 991. Suche Porsche 911 - 991 Coupé / Cabrio! Bitte um seriöse Angebote. Garantiere schnelle seriöse Abwicklung! 47665 Sonsbeck, Tel. 0172/2602174, rainer-911@web.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35943

Wir suchen Porsche 964 und 993 im absoluten Neuzustand mit geringen Laufleistungen und die ganz seltenen Modelle wie z. B. 964 turbo S. Ebenfalls interessant sind alle Porsche Cabriolets mit einer Laufleistung unter 10.000 km. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de



Porsche Macan 3.6 Turbo, 294 kW / 400 PS, 01/2015, 26500 km, 1. Hand, Saphir-Blau-Met., 21-Zoll Sport-Classicrad, Luftfederung, Panorama-Schiebedach, 77.500,- € MwSt. awb. Autohaus Krumey & Gilles GmbH, Cäcilienstr. 2-8, 45479 Mülheim-Ruhr, 0208/41975-15, www.krumey-gilles.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 35887

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

Renn/Rallye

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

Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service · Verkauf · Beratung

bsa CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: info@bsa-corse.de

DUNLOP
MOTORSPORT

Sport- & Rallyereifen

Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.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

Smart

www.berlin-tuning.com

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503

Literatur

94 Christophorus-Hefte (1/94-9/09), 6 offizielle F1-Programme Gr. Preis v. Deutschland 1993-98, 3 Automobil-Revue 1999-2001 zu verkaufen - Bestzustand, Preis VHS: Tel. 05144-2750

www.Rennsportshop.com

Veranstaltungen

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



Wintertraining im Thomatal (A)
14.01.+15.01.2017
18.02.+19.02.2017
Infos & Anmeldung:
www.pistenclub.de

Versicherungen



Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

RENSPORT
VERSICHERUNGEN
CLICKversichert ins Ziel!

Zubehör

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

Motorradmarkt

Zubehör

wilbers.de

MOTORSPORT
aktuell

Jetzt online abonnieren!

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

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

**MOTOR
SPORT
aktuell**

ZEITVORTEIL

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



GRATIS
für Sie zur Wahl



30%
PREISVORTEIL

1. PROSS-Sport-Chronograph

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

2. HÄUSSER-Sportuhr „Discovery“

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

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 1509345
Ich bestelle das Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € (D, A) (CH: 25,90 SFr.) statt 20,- € (D) (A: 21,- €; CH: 35,00 SFr.)
im Einzelkauf. **Mein Geschenk, die Uhr meiner Wahl**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun.
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149,00 SFr.) bei 50 Ausgaben
im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Alle
Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkal 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-
Identifikationsnummer DE77ZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen.
Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften
einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem
Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten
Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

Erster Versuch: Shane Byrne auf der Proton-KTM vom Team Roberts vor Rubén Xaus auf der Tech3-Yamaha. KTM zog die Motoren nach neun Grands Prix zurück

Erstes MotoGP-Abenteuer von KTM

Pleite mit Potenzial

Von IMRE PAULOVITS

Am Wochenende begann für KTM eine neue Ära. Die Mattighofener waren aber bereits einmal in der MotoGP, wenn auch nur als Motorenlieferant. Diese fast vergessene Ära ist nicht spurlos vorübergegangen.

Chefingenieur und Tausendstascha Wolfgang Felber, einst selbst ein erfolgreicher Straßen-Rennfahrer, bekam die Aufgabe, das Projekt zu leiten. Dass die ihm zur Verfügung stehende Struktur im Werk dafür nicht reicht, war Felber klar. So nahm er im Herbst 2002 erst einmal einen Motoren-Spezialisten an Bord, der mit dem aktuell höchsten Stand von Rennmotoren vertraut war: den damals 41-jährigen Schwaben Kurt Trieb, der bis dahin am Formel-1-Motor von BMW gearbeitet hatte.

Greenhorns mit viel Hightech

«MotoGP war damals für alle noch Neuland, keiner wusste so

richtig, wohin die Reise gehen wird», blickt Trieb zurück. «Es gab damals den Dreizylinder von Cosworth für Aprilia, den Reihen-Vierzylinder von Yamaha, den V4 von Suzuki und den V5 von Honda. Wir hatten eine Projektgruppe mit Wolfgang Felber, Warren Willing, Harald Bartol und mir, und wir haben uns für einen V4 entschieden. Einen Motorrad-Motor hatte ich noch nie gemacht, ich kam ja aus dem Automobilbereich. Mein Ansatz war aber, einen Vorsprung durch Technologie zu erreichen. So machte ich ein Hochdrehzahl-Konzept. Der Motor hat damals schon 17500 gedreht, war sehr kurzhubig und hatte pneumatische Ventilefedern. Eigentlich sah er damals schon aus, wie die MotoGP-Motoren heute ausschauen.»

In der Tat war Trieb's Konstruktion sehr zukunftsweisend. Der 75-Grad-V4 hatte alle Öl- und Wasserleitungen integriert und baute sehr kurz. Doch mit den anderen Teilen des Motorrades kam man nur langsam

voran, und bald wurde klar, dass das Gesamtfahrzeug ein Budget benötigen würde, das für KTM damals finanziell nicht darstellbar war. So wurde die Entwicklung des Fahrwerks eingestellt.

«Es waren aber bereits viele Teile für den Motor bestellt worden, und da genügend Teile vorhanden waren, um die ersten Motoren-Prototypen zusammenzubauen und zu testen, wurde entschieden, da weiterzumachen», erinnert sich Trieb. Anfang 2004 gab es die ersten Prüfstand-Tests, bei denen sich der Motor gleich als sehr potent und standfest erwies. «Keiner hatte damals wirkliche Referenzen in der MotoGP, so bauten wir entsprechend solide», grinst Trieb.

Weil Kenny Roberts mit seinem eigenen Fünfzylinder-Triebwerk in arge technische Probleme geraten war, suchte er nach einer Alternative. KTM war ebenfalls auf der Suche nach einem Partner, verhandelte zunächst mit WCM, fand mit ihnen aber keinen Konsens. So

einigte man sich mit Roberts, es gemeinsam zu versuchen.

Die Techniker von KR modifizierten ihren Rahmen so, dass er den österreichischen V4 aufnehmen konnte. Dann wurde das erste Motorrad aufgebaut. Der erste Test in Brünn mit Nobuatsu Aoki und mehr noch der zweite mit Jeremy McWilliams in Jerez waren sehr vielversprechend. «McWilliams ist in Jerez vor Weihnachten eine 1:42,1 gefahren, was damals eine wirklich gute Zeit war», erinnert sich Trieb.

Bei KTM machte sich Enthusiasmus breit, und sie verpflichteten den vielversprechenden Shane Byrne als Fahrer. «Der kam aber nie richtig mit dem Bike oder mit dem Motor zu recht», erinnert sich Trieb. Beim Saisonauftakt in Jerez kam auch die Ernüchterung, als Byrne im Qualifying mit 1:44,7 5,3 Sekunden auf Valentino Rossi verlor und im Rennen nur zwei Runden weit kam. Neun Rennen sollte die Seilschaft KR/KTM zusammen fahren,

der einzige WM-Punkt, den Byrne dabei herausfahren konnte, kam für seinen 15. Platz in Laguna Seca. Allerdings lag der Brite bei seinem verregneten Heimrennen in Donington Park auf Podestkurs, bevor er stürzte. Viel änderte dies an der Gesamtsituation nicht. Beim Brünn-Grand-Prix zog KTM-Boss Stefan Pierer den Stecker, kassierte die Motoren ein und ließ sie zurück ins Werk bringen.

Das liebe Geld

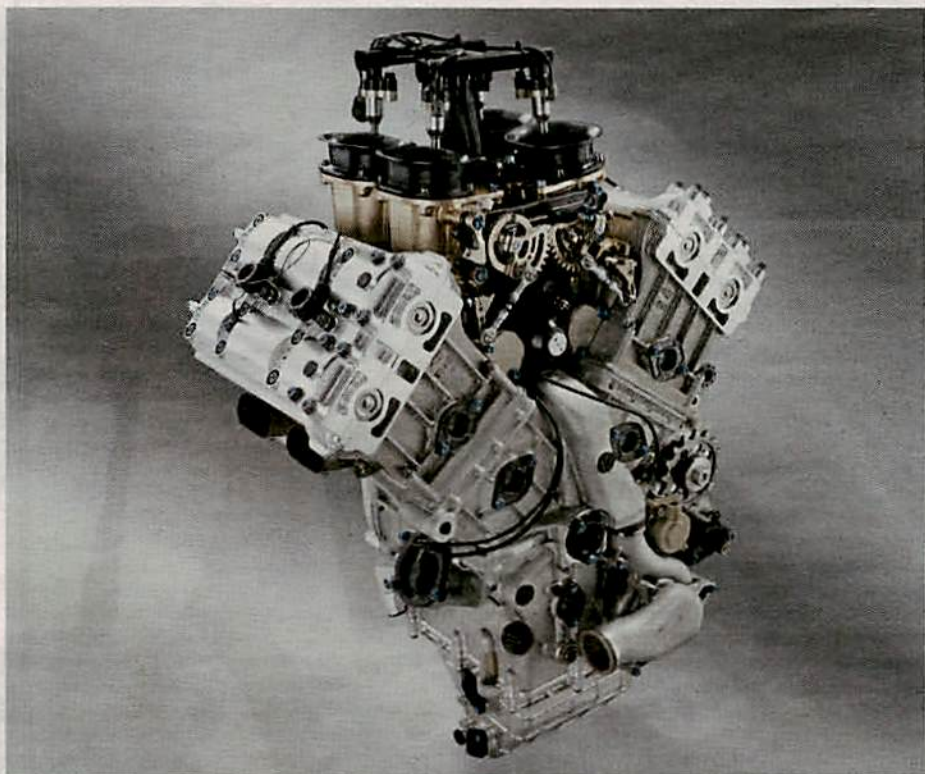
Aber wie konnte das anfangs so vielversprechende Projekt dermaßen versanden? «Im Winter 2004, bevor es eigentlich richtig losgegangen wäre, ist Proton als Sponsor bei Roberts abgesprungen, und so war bei ihm das Geld nicht mehr da, um in der MotoGP in einem wirklich vernünftigen Rahmen weiter mitzufahren», weiß Trieb. «Es war vereinbart, dass wir den Motor liefern und den Fahrer bezahlen, und Roberts für die Peripherie und den Einsatz



Das KTM-V4-Triebwerk im Aluminium-Profilrahmen von KR



Vielversprechend: Erster Test von Jeremy McWilliams in Jerez



Ein Bild von einem Motor: Der von Kurt Trieb konstruierte V4 hatte viele heute noch aktuelle Merkmale



Am Boden: Shane Byrne stürzte in Donington, wo gar ein Podestplatz möglich gewesen wäre



Kurt Trieb, Nobuatsu Aoki mit Familie, Wolfgang Felber 2004

sorgt. Die wirtschaftliche Lage wurde aber immer schlechter, und wir mussten feststellen, dass es vorne und hinten nicht reicht, wenn wir auf dem Stand der Konkurrenz sein wollen. Es kam dann zu so krassen Situationen, wo es darum ging, wer die Hotelrechnungen für die nächsten Tests zahlt. Als man sich nicht einigen konnte, wurde der Test abgesagt.»

Ursprünglich war geplant, den Motor mit einer TAG-McLaren-Elektronik oder zumindest einer von Magneti Marelli zu versehen, dazu reichte aber das Geld nicht, worunter die Leistungsentfaltung litt. «Man hatte schnell gemerkt, dass man, um konkurrenzfähig zu sein, sehr viel mehr braucht, und da war die Motivation, noch großartig was zu investieren, auf allen Seiten doch sehr begrenzt. Es ging dann ein paar Rennen, aber letztendlich hat man das Ganze doch beendet, weil es keine Perspektive gab. Das war zwar damals schmerzhaft für die Leute, die daran

gearbeitet haben, aber aus wirtschaftlicher Sicht war es die einzig logische Entscheidung.»

Nicht nur fürs Museum

Insgesamt sind damals 15 V4-Triebwerke entstanden. «Zunächst hatten wir Material für fünf Motoren bestellt», so Trieb. «Mit denen haben wir die ganzen Prüfstandtests und auch die Wintertests mit Roberts gefahren. Dann haben wir noch einmal Material für zehn Motoren geordert.» Diese sind im Werk eingelagert worden und kamen noch einmal in die Diskussion, als 2012 ein Sponsor sie für einen MotoGP-Einsatz von Norton wieder aus der Versenkung holen wollte. Einer der Motoren ist im Foyer des KTM-Werks ausgestellt, mit einem will Wolfgang Felber wieder eine komplette KR-KTM zusammenbauen.

Doch heute weiß man, dass die Investition für KTM trotz allem eine sehr fruchtbare war. «Viele Zulieferer, die wir damals hatten, sind die gleichen,

die wir beim aktuellen MotoGP-Motor haben», verrät Trieb. «Es waren viele gute Lieferanten dabei, auch lokale aus Österreich, mit denen wir nach wie vor gut zusammenarbeiten. Auch viele Leute, die an dem Triebwerk von damals gearbeitet haben, sind heute noch präsent.» Auch die Erfahrungen, die KTM mit diesem Hochleistungstriebwerk gesammelt hat, zeigten sich über die nächsten Jahre als unbezahlbar.

«Zur gleichen Zeit wurde bei KTM auch das Projekt des ersten 250er-Viertakt-Motocross-Motors mit Schleppebel-Zylinderkopf gestartet. Da hat man sich schon gut ausgetauscht, wie man was macht, wie die ganze Auslegung vom Ventiltrieb ist. Später, beim 450er-Doppelnocken-SX-F-Motor, ist das Know-how, das wir beim MotoGP-Motor gesammelt haben, bei der ganzen Auslegung von Kolben, Kolbenbolzen, Pleuel, Steuertrieb und Ventiltrieb mit eingeflossen. Das war für KTM schon ein kleiner

Weckruf, der Anfang des Know-hows für kleine Motoren mit hoher Leistungsausbeute.»

Trieb selbst siedelte sich ganz in Österreich an, baute dort sein Ingenieurbüro auf, in dem unter anderem der legendäre Zylinderkopf der BMW S 1000 RR entstand. Mittlerweile ist er wieder exklusiv für KTM tätig, und seine Motoren haben den Mattighofenern viele WM-Titel beschert, darunter auch die in der Moto3. Als Pierer vor zwei Jahren beschloss, das Kapitel MotoGP wieder anzugehen, konnte Trieb noch einmal das ganze Know-how aus der Schublade herausholen.

Hilfe für den Neuanfang

«Wir haben versucht, aus den Fehlern von damals zu lernen, und ich denke, das ist uns ganz gut gelungen», vermerkt Trieb stolz. «Der Motor ist einfacher, kleiner und leichter als damals, und grundsätzlich hat uns das, dass wir schon einmal so einen solchen Motor gemacht haben, sicher geholfen.»

Die Geschichte hatte für die KTM-Rennabteilung aber noch eine andere Lehre. «Seit ich die Rennabteilung leite, habe ich stets versucht, KTM aus der Erfahrung von damals vor ähnlichen Fehlplanungen zu bewahren», sagt KTM-Rennleiter Pit Beirer. Entsprechend ist auch das zweite MotoGP-Projekt von KTM viel genauer geplant und akribisch ausgeführt worden – und viel realitätsnäher. Arbeiteten damals ganze sieben Leute an dem MotoGP-Projekt, sind es heute über 40. «Das erste MotoGP-Projekt von KTM war unglaublich mutig», weiß Beirer. «Man darf eines nicht vergessen: Nicht nur, dass die Erfahrung zum Stemmen eines solchen Projekts bei KTM gänzlich fehlte, die Firma war damals nur ein Viertel so groß wie heute.»

Doch die Mutigen werden oft belohnt. Wie die Geschichte gezeigt hat, ist KTM aus der damaligen Niederlage des MotoGP-Projekts doch als Sieger hervorgegangen. ♦

Zeitreise: Tom Lautenschlager am 1908er GP-Rennwagen seines Ur-Ur-Onkels Christian im Mercedes-Museum

Tom Lautenschlager

Wie der Ur-Ur-Onkel

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Tom Lautenschlager (18) wurde 2016 Junior-Meister der ADAC TCR Germany. Damit ist er auf dem besten Weg, eine Familientradition fortzuführen: Toms Vorfahr Christian Lautenschlager gewann 1908 und 1914 für Mercedes den Grand Prix von Frankreich.

In der Box des Engstler-Teams herrscht beim Finale der ADAC TCR Germany in Hockenheim riesiger Trubel. Viele Freunde, Verwandte und Sponsoren sind gekommen, um den bereits feststehenden Junior-Meister Tom Lautenschlager gebührend aus der Saison zu verabschieden. Nur einer bleibt ganz ruhig: Tom selbst. Er ist kein Freund der lauten Worte, überzeugt lieber mit Taten hinter dem Lenkrad als mit großen Reden.

Besagte Taten des beim Saisonfinale noch 17-jährigen Schwaben können sich durchaus sehen lassen. In seinem ersten Jahr im Automobilsport konnte er schon beim vorletzten Event in Zandvoort seinen Titel klarmachen. Und das unter erschwerten Bedingungen: Im strömenden Regen an der Nordseeküste behielt der Fahrer aus Grafenau bei Böblingen kühlen Kopf und durfte sich

anschließend als erster Titelträger der ADAC TCR Germany überhaupt feiern lassen.

Mit den Erfolgen schickt er sich an, in die Fußstapfen eines ganz berühmten Vorfahren zu treten: die seines Ur-Ur-Onkels Christian Lautenschlager. Dieser machte vor allem mit seinen Siegen beim Großen Preis von Frankreich 1908 und 1914 die Marke Mercedes-Benz in der ganzen Welt bekannt.

Unterstützung der Familie

«Christian war immer der Außenseiter», erinnert sich Toms Großmutter, die ebenfalls nach Hockenheim gereist ist. «Während alle anderen in der Familie hart und ehrlich schafften, fuhr er Autorennen.» Was damals verpönt war, findet

heute Unterstützung in der ganzen Familie. Zum Jahresabschluss hat Mutter Katharina einen Kuchen gebacken. Darauf ist ein Marzipan-Bild des VW Golf zu sehen, mit dem Tom seine erste Auto-Saison absolvierte.

Vater Torsten, der einen Karosseriebetrieb in Magstadt führt, begleitet seinen Sohn, seit der im Alter von zwölf Jahren bei einem Urlaub auf Mallorca zum ersten Mal in einem Kart saß. «Mein Vater sagte: Komm, wir fahren mal», erinnert sich der Youngster daran, wie es zur ersten Begegnung der dritten Art mit dem Motorsport kam.

Nach einigen Hobbyrennen ging es 2013 in den professionelleren Kartsport, im gleichen Jahr feierte Tom den Titel im Süddeutschen ADAC Kart Cup.

Schon im dritten Kart-Jahr folgt die Deutsche Kart Meisterschaft, wo Tom 2015 auf Platz 5 und somit bester Deutscher die Saison beenden kann. Der Lohn ist die Aufnahme in die ADAC Stiftung Sport, mit deren Hilfe 2016 also bereits der Automobilsport-Einstieg erfolgte.

«Ein Tourenwagen ist natürlich ganz anders als ein Kart», schildert der 18-Jährige seine ersten Eindrücke. «Man sitzt anders, und durch das Gewicht und ein richtiges Fahrwerk verhält es sich auch ganz anders.»

Aber das Talent, das vor über einem Jahrhundert schon beim Ur-Ur-Onkel vorhanden war, ist in den Genen augenscheinlich vorhanden geblieben. Im Premierenjahr geht es teilweise sogar bis in die Top 5 des Gesamt-

klassements vor. Sechsmal in 14 Rennen fährt er als bester Junior durchs Ziel und punktet vor allem viel konstanter als die Konkurrenz: Nur zwei Nuller gibt es.

Traum: DTM mit Mercedes

Auch beim Finale in Hockenheim zeigt er der Konkurrenz noch mal die Rücklichter. Den ersten Lauf schließt er auf Gesamtrang 7 als bester Junior ab. Im zweiten Rennen ist nach einer Startkollision früh Schluss. «Das ist natürlich nicht das Saisonende, welches ich mir vorgestellt habe», merkt Tom an. Er ist eben Perfektionist. Und einer, der für den Erfolg arbeitet: Das bestätigt auch sein sehr erfahrener Renningenieur Paul Spooner, der jedes Mal aufs Neue begeistert ist, wenn Tom die besprochenen Dinge auf der Strecke perfekt umsetzt.

Speed und Moral stimmen also beim Nachwuchspiloten schon mal. Und auch Vorbilder und Ziele. Neben dem Vorfahren – na klar – ist Mercedes-F1-Pilot Lewis Hamilton ein Idol. Mercedes ist auch Toms Traum-Arbeitgeber. Dann wäre die DTM das Ziel. «Aber es gibt ja noch eine andere Stuttgarter Marke mit großer Rennhistorie», grinst Vater Torsten. Und 2017 steht so oder so erst noch ein Jahr TCR Germany an. ♦



Harter Rennensatz: Tom Lautenschlager im engen TCR-Feld



Christian Lautenschlager 1908

Schweizer Bergmeisterschaft 2016

Meister fuhr in eigener Welt

Von MARTIN GRUHLER

Die Rivalen Joël Volluz im Unfallpech und Marcel Steiner in einer Testsaison: Eric Berguerand triumphierte 2016 erneut souverän in der Schweizer Bergmeisterschaft der Rennwagen. Bei den Tourenwagen zeigte sich Reto Meisel in gleicher Manier unschlagbar.

Schweizer Automobilsport findet auf der Rundstrecke nicht einmal mehr im Exil statt, indes sind Bergrennen weiterhin sehr populär. Bis zu 15000 Zuschauer pilgern zu den Traditionrennen wie Reitnau, Oberhallau oder Gurnigel. In der Regel standen über 200 Rennwagen aller Kategorien am Start, und am Ende gewann fast immer Eric Berguerand. Mit seinem vierten Titel in Folge ist der sympathische Walliser der helvetische Bergkönig, der wie früher Markus Hotz, Fredy Amweg und Roland Bossy die Szenerie rundherum dominiert.

Der 37-Jährige steuerte wie in den Vorjahren einen F3000-Lola (Baujahr 1999). Berguerand hat in sein schwarzes Gefährt einen 490 PS starken Cosworth-Motor installiert. Viele Detailverbesserungen wie Wippen-schaltung und ein um ein riesiges Flügelwerk gewachsenes Bodywork sind dank Hilfe des französischen Technikausend-sassas Benoit Darnetto entstanden. Sieben Rennen wurden ausgefahren, sechs davon gewann Berguerand. Sein Streichresultat nahm sich der muskulöse Pilot beim nominell wichtigsten Schweizer Rennen, dem Europameisterschaftslauf in St.-Ursanne – Les Rangiers, wo er nicht antrat.

Im Jahre 2007 hatte Berguerand dort einen schweren Unfall gehabt. Rivale Marcel Steiner zeigt großen Respekt dafür, wie Berguerand wieder zurückgekommen ist, indes sieht er



Ungeschlagen zum vierten Titel: Berguerand und sein F3000-Umbau

auch die Risiken, die dieser bei seinen Fahrten am Limit immer wieder wagt. Größter Herausforderer war Joël Volluz gewesen, der nach zwei zweiten Plätzen mit einem Sieg in Rangiers durchaus berechnete Titelambitionen hätte hegen können.

Steiner will 2017 angreifen

Der 25-Jährige aus Le Chable/VS verunglückte aber mit seinem Osella FA30-Zytek auf der Mutstrecke mit Tempo 200 schwer. Glücklicherweise kam Volluz mit viel Schrecken unverletzt davon. Nach dem Totalschaden des Spyder-Rennwagens war die Saison aber beendet. In St.-Ursanne holte sich so Marcel Steiner, der in der Meisterschaft schließlich auf Position zwei fuhr, den einzigen Saisonsieg. Der dreifache Champion will wieder auf seinen angestammten Thron zurück, absolvierte heuer noch ein Lernjahr.

Ende des Vorjahres hatte der 41-jährige Oberdiessbacher dafür einen nagelneuen Prototyp der im italienischen Carignano bei Turin beheimateten Rennwagenschmiede LobArt übernommen. Der von Ex-F1-ATS-Techniker Giovanni Lo Bartolo konstruierte LobArt ist auf einem Karbon-Chassis aufgebaut und verfügt über einen Dreiliter-Mugen-Motor.

Beim Saisonauftakt am Hemberg, dem einzigen Nullresultat, bremsten Steiner Elektronikprobleme ein. Im weiteren Saisonverlauf fuhr er neben dem Sieg noch drei weitere zweite Plätze heraus und konnte hier und da Berguerand etwas ärgern. Indes musste er zugeben, sich mit vielen Technikgremmlins in der Saison erst lange im Kreis gedreht zu haben, bevor er gegen Saisonende «einigermaßen den Dreh herausgefunden» hatte. Für 2017 hofft er, die



Familienbande: Thomas Amweg im Auto, Vater Fredy daneben



Einer der Publikumsleblinge: Der Ferrari 355 von René Ruch

Probleme aussortiert zu haben und um den Titel fahren zu können.

Auch Meisel nicht zu stoppen

Simon Hugentobler belegte in der Meisterschaftswertung mit seinem FNippon-Reynard-Cosworth den feinen dritten Platz. Mit einigen tollen Läufen bewies er guten Speed. Die viert- und fünftplatzierten Thomas Amweg und Christian Balmer konnten mit ihren kleinen Formel-Autos nicht um Gesamtsiege fahren. Amweg platzierte sich im Ex-Vettel-F3-Dallara immerhin dreimal aufs Podium. Parallel fuhr er auch in der PRC-Series zu Siegen. Balmer blieben größere Erfolgserlebnisse versagt – an seinem FM-Tatuuus griff immer wieder die Fliehkräftkupplung nicht, was die Starts verhalfelte.

Mit seinem selbst aufgebauten Mercedes SLK mit einem

550-PS-Judd-Triebwerk (Kat. E1) fuhr Reto Meisel zum Titel bei den Tourenwagen. Der Hergiswiler gewann alle Rennen bis auf den Saisonauftakt. Ähnlich erfolgreich war Frederic Neff, der im Porsche 997 (IS) zum Vizemeister avancierte.

Haudegen Josef Koch (Opel Kadett C) heimste Rang 3 ein. «Raketen-Bruno» Ianniello mit seinem Lancia Delta S4 fuhr nur sporadisch, wie vermutlich auch in der kommenden Saison. Daniel Krieg triumphierte im Ex-Pirro/Capello-STW-Audi A4 Quattro im Bergcup der kleinen Autos, nachdem er wegen Terminüberschneidungen die Slalom-Meisterschaft sausen ließ, die so Martin Bürki (VW Polo) gewann. Viele spektakuläre Autos wie etwa der BMW M1 von Nicolas Bühler oder der Ferrari 355 mit 520-PS-Zytek-Motor von René Ruch entzückten zudem die Fans. ♦



Die Top 3 der Rennwagen 2016 (v.l.): Marcel Steiner, Meister Eric Berguerand, Simon Hugentobler



In der Tourenwagenklasse klar gesiegt: Reto Meisel im SLK



Eine südafrikanische Racer-Familie in Deutschland: Kelvin, Shaun und Sheldon (v. l.) van der Linde beim Audi Sport TT Cup, in dem Sheldon 2016 startete

Rennfahrer-Familie van der Linde

Familie Bleifuß

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Mehrere Rennfahrer in einer Familie sind nichts Ungewöhnliches. Aber über drei Generationen und mit zwei Brüderpaaren erfolgreich zu sein, das schafft nun wirklich nicht jede. Der jüngste Spross in einer solchen Familie ist Sheldon van der Linde, der 2016 im Audi Sport TT Cup startete.

Würde man einen Vergleich benötigen, so wären die Van der Lindes wohl am ehesten so etwas wie das südafrikanische Gegenstück der Familie Stuck. Gemeinsam bringen es Großvater Hennie, dessen Söhne Shaun und Etienne sowie die jüngste Generation mit Kelvin und Sheldon (die Söhne von Shaun) auf rund 20 nationale Titel. Hierzulande kennt man vor allem Kelvin, der 2013 Meister im VW Scirocco R-Cup

wurde und im Jahr darauf gleich den Titel im ADAC GT Masters einfuhr. Das alles übrigens im Alter von 17 respektive 18 Jahren.

Renntechnisch sehr frühreif ist auch sein kleiner Bruder Sheldon, der sein erstes Autorennen zehn Tage vor seinem 15. Geburtstag gewann – und damit den bisherigen Landesrekord von Onkel Etienne unterbot.

Jener Onkel, der es in seiner Fahrerkarriere im Jahr 2001 bis in die Euro Formula 3000 brachte, ist maßgeblich mitverantwortlich für die Erfolge seiner Neffen in so jungen Jahren. Er betreibt eine Rennfahrerschule an der Strecke in Zwartkops. «Etienne hat mir alles beigebracht, was man braucht, und wie man einen Rennwagen fährt. Er ist eine große Hilfe», erklärt Sheldon, der im Audi Sport TT Cup in diesem Jahr ähnlich einschlug wie drei Jahre zuvor Kelvin im Scirocco. Am ersten Rennwochenende,

dem Auftakt in Hockenheim, legte der damals noch 16-jährige Fahrer einen lupenreinen Doppelsieg hin. «Sicher mein bestes Wochenende», grinst «Shelly», wie er genannt wird. «Das Schlechteste war am Norisring, wo ich gecrasht bin», so der Youngster. Danach ereilte ihn noch öfter das Pech. Von der Tabellenspitze ging es am Ende noch bis auf den vierten Gesamtrang sowie Platz 2 bei den Rookies zurück. Das Ziel für 2017 ist dennoch klar: «Ich möchte GT3 fahren!»

Kelvin schon fast Deutscher

Damit würde er in die Fußstapfen seines großen Bruders – der, man möchte es kaum glauben, trotz aller Erfolge auch erst 20 Jahre alt ist – treten, welcher nach seinem GT-Masters-Titel zum offiziellen GT-Poolfahrer von Audi befördert wurde.

Während Sheldon auch unter der Saison noch, oft gemeinsam

mit Papa Shaun, zwischen Südafrika und Europa hin- und herfliegt, ist Kelvin schon fast in Deutschland eingebürgert. «Ich genieße das Fahrradfahren und Laufen in den Bergen», sagt der Wahl-Allgäuer, der in der Nähe von Kempten wohnt. «Ich würde nie woanders hingehen. Ich bin kein Mensch für die Stadt, obwohl ich in Südafrika immer in Johannesburg gelebt habe.»

Mittlerweile spricht er schon fast perfektes Deutsch. Seine Muttersprache Afrikaans, die wie Deutsch zu den indogermanischen Sprachen gehört, hilft dabei. Aber auch noch mehr: «Ich habe auch viele Freunde, zum Beispiel Ex-Mechaniker von Abt. Und ich habe eine deutsche Freundin, das hilft auch», erzählt Kelvin stolz. Deutschunterricht gibt es also nicht, Learning by doing heißt stattdessen die Devise.

Natürlich ist aber auf seinen Rennwagen immer noch die

südafrikanische Flagge zu sehen. Und nicht nur da: Auch auf das offizielle Audi-DTM-Renntaxi wurde das Kürzel «VDL» schon des Öfteren geklebt. Ein Vorbote für die Zukunft? «Die DTM ist das Hauptziel. Ich würde sagen, vielleicht so für die nächsten drei Jahre», so Kelvin. «Aber ich bin auch in der GT3 glücklich. Und ich möchte zum Beispiel noch die 24h von Spa und am Nürburgring erfolgreich bestreiten.»

Karriere für Söhne beendet

Vater Shaun saß noch nicht mit 14 Jahren im Rennauto wie seine Söhne, sondern «erst» mit 19: «Natürlich auch wegen meines Vaters, der vorher Rennen gefahren ist und drei nationale Titel holte. Ich bin dann selber 16 Jahre lang Rennen gefahren.» Während dieser Zeit fuhr er sechs nationale Titel ein und war lange für das BMW Team Südafrika am Start.



Der Opa in Action: Hennle van der Linde 1987 im Nissan Skyline



In den 90ern erfolgreich: Shaun van der Linde mit BMW Sudafrica



Meister mit nur 17 Jahren: In der Saison 2013 dominierte Kelvin van der Linde im VW Scirocco R-Cup



Enger Kampf: Sheldon van der Linde (r.) und Dennis Marschall im Audi Sport TT Cup 2016...



... wo Sheldon insgesamt vier Laufsiege einfahren konnte

«Ich habe 2006 aufgehört, um Kelvins Karriere zu unterstützen», so der 46-Jährige, der in Südafrika eine Firma für Fahrzeugveredelung betreibt. «Das kann man sich so ähnlich vorstellen wie Abt in Deutschland, nur eben für Offroad- und Allrad-Autos», erklärt Shaun. Dass er seine Karriere praktisch für den Nachwuchs geopfert hat, bereut er dabei nicht. «Wie man sieht, war es die richtige Entscheidung», lacht er. Auch heute unterstützt er den familieninternen Renn-Nachwuchs. Da Kelvin mittlerweile aber schon gut auf eigenen Beinen stehen kann, bezieht sich dieser Support speziell auf Sheldon. «Vor allem finanziell», schildert der Vater. «Und ich versuche ihn, so gut es geht, zu coachen und zu beraten.» So kommt es dann auch, dass Sheldon selbst in seinen jungen Jahren schon extrem abgebrüht rüberkommt. Beispiel: Als sein

Auto beim Crash im Nürburgring-Sonntagsrennen Feuer fängt, stößt Sheldon sich seelenruhig ab und steigt aus dem Auto, als sei nichts gewesen. **Start mit zwei Brüderpaaren?** Bei so viel geballter Rennkompetenz innerhalb einer Familie liegt natürlich die Frage nahe, ob man ein gemeinsames Rennen plant. Denn es gibt zum Beispiel Überlegungen, das 9h-Rennen von Kyalami wiederzubeleben. «Das wäre eine Chance», sagt Kelvin. «Und wir hatten schon überlegt, beim 6h-Rennen in Phakisa (Welkom, d. Red.) mitzufahren.» Dann vielleicht sogar zu viert (Shaun, Etienne, Kelvin, Sheldon) mit zwei Generationen von Brüderpaaren. Das wäre dann wirklich alles andere als alltäglich. Ein paar Beispiele von vielen weiteren Renn-Geschwistern im Automobilsport finden Sie nebenstehend aufgezählt. ♦

ZUM THEMA

Renn-Geschwister (Automobilsport)

»» **Die Stucks** Um die Brüder Johannes und Ferdinand Stuck wurde es nach ihrem Vizetitel im ADAC GT Masters 2011 etwas ruhig. In diesem Jahr gaben sie in der VLN beim 9. Lauf ihr gemeinsames Comeback. Sie sind die Söhne von Hans-Joachim und Enkel von Hans Stuck. »» **Die Stryceks** Lena und Robin Strycek haben das Renn-Gen ebenfalls von ihrem Vater (Volker) geerbt. Zusammen mit ihm absolvierten sie in diesem Jahr eine erfolgreiche Nordschleifen-Saison. »» **Die Mies'** Für die Brüder Christopher und Alexander

hätte das Jahr nicht erfolgreicher laufen können. Christopher wurde GT-Masters-, Alexander VLN-Meister. Ihr Vater Peter gehörte lange Jahre zum VLN-Inventar. »» **Die Hamiltons** Nicht nur Lewis kann ordentlich Gas geben, auch Halbbruder Nicolas hat – obwohl an Kinderlähmung leidend – den Weg ins Cockpit gefunden. Zuletzt fuhr er 2015 mit einem Audi in der BTCC. »» **Die Halders** Mike und Michelle Halder sind klassische Privatiers, die sich in ihren jeweiligen Klassen durchbeißen müssen. Mike fuhr 2016 in der ADAC TCR

Germany, Michelle in der ADAC Formel 4. »» **Die Pics** Charles und Arthur Pic haben bereits hohe Stufen der Karriereleiter erklommen. Charles fuhr 2012 und 2013 in der Formel 1, Bruder Arthur ist seit 2014 Fahrer in der GP2. »» **Die Fritzsches** Heinz-Otto und Jürgen Fritzsche sind nicht nur Brüder, sondern sogar Zwillinge – und haben viermal gemeinsam den VLN-Titel gefeiert. »» **Die Gronecks** Auch Dirk und Tim Groneck feierten schon brüderliche VLN-Titel: (bislang) 2013 und 2015. ♦ MBR

Automobil-Stars gestern & heute

WAS MACHT EIGENTLICH...?



1984

MARTIN BRUNDLE



2016

Martin Brundle hatte das Zeug zum Superstar. 1983 duellierte er sich mit Ayrton Senna um die Krone der damals noch prestigeträchtigen Formel 3 in England. Nur knapp ging der Zweikampf zugunsten von Senna mit 132 zu 123 Punkten aus. Beide hatten für 1984 die Formel-1-Fahrkarte im Sack: Senna bei Toleman, Brundle bei Tyrrell. Doch die Karrieren verliefen danach in ganz unterschiedliche Richtungen. Senna wurde zum F1-Primus, an Brundle haftete das Image des ewigen Zweiten. Und das obwohl er in seinem ersten Grand Prix Fünfter wurde und im selben Jahr in Detroit Platz 2 belegte. Doch beide Ergebnisse wurden ihm später aberkannt. Tyrrell trickste mit Bleikugeln im Wassertank und wurde für 1984 aus der Wertung genommen. Schlimmer noch: Brundle verunfallte im Training zum Grand Prix in Dallas schwer und zog sich komplizierte Brüche an beiden Knöcheln zu. «Eine Zeit lang war sogar die Rede von einer Amputation», erinnert sich der heute 57-Jährige. «Zumindest am linken Fuß.»

Diese blieb ihm dann doch erspart. Und Brundle kehrte zu Tyrrell zurück. Seine weiteren Stationen hießen: Zakspeed, Williams, Brabham, Benetton, Ligier, McLaren, nochmals Ligier und zuletzt Jordan. Der Traum vom GP-Sieg erfüllte sich nicht. Die besten Chancen dazu hatte er 1992 bei Benetton. Doch ein gewisser Michael Schumacher stand ihm regelmäßig vor der Sonne. Immerhin: Brundle wurde mit Benetton WM-Sechst-

Nach 158 Rennen beendete Brundle 1996 in Japan seine F1-Karriere. Doch lange blieb er dem Zirkus nicht fern. Der britische TV-Sender ITV engagierte ihn 1997 (bis 2008) als Kommentator. 2009 wechselte Brundle dann zur BBC. Seit 2012 ist er für Sky Sports am Mikrofon – und gilt in Fachkreisen als einer der besten TV-Experten. Um up to date zu sein, nimmt Brundle heute jede Möglichkeit wahr, die neue Generation an F1-Autos zu testen. Zuletzt nahm der Mann aus King's Lynn in Norfolk im Hybrid-Mercedes Platz. «Das macht zum einen einfach unheimlich Spaß», meint Brundle, «zum anderen ist es für das Verständnis als Kommentator hilfreich. Ich verstehe so die Fahrer und ihre Probleme besser.»

Den letzten Ernstkampf bestritt Brundle 2012. Als er mit seinem Sohn Alex in einem LMP2 die 24 Stunden von Le Mans absolvierte. 22 Jahre nach seinem Triumph an der Sarthe (mit Jaguar) belegte der damals 53-Jährige Platz 15. «Das war ein sehr schönes Erlebnis – gemeinsam mit meinem Sohn», sagt Brundle. Dieser ist nach einer gescheiterten Monoposto-Karriere zu den Sportwagen zurückgekehrt. Zuletzt gewann er in Fuji und Shanghai die LMP2-Klasse. «Ich hatte nie die Absicht, meinen Sohn in Richtung F1 zu pushen. Er sollte immer seinen eigenen Weg gehen», so Brundle sr., der sein Zuhause nie verlassen hat. «Ich lebe noch heute einen Steinwurf von King's Lynn entfernt. Mir gefällt es dort eben.»

CHRISTIAN EICHENBERGER

Namen & Nachrichten

Zwei Schweizer bei der Armee

»» **Skip Barber** Morgen Mittwoch feiert der ehemalige US-Rennfahrer seinen 80. Geburtstag. Obwohl zwischen 1971 und 1972 bei fünf Formel-1-Grands-Prix am Start, erlangte John «Skip» Barber erst nach seiner aktiven Zeit Berühmtheit. Und zwar durch seine Rennfahrschule. Diese gründete er 1975. Als fahrbare Untersätze dienten zwei ausrangierte Formel Ford. Mit den Jahren wurde die «Skip Barber Racing School» zur Institution. Zahlreiche IndyCar- und NASCAR-Fahrer haben ihre erste Sporen bei Skip abverdient. Zwischen 1986 und 2003 gab es sogar eine eigene Rennserie: die Barber Dodge Pro Series.

»» **Harry Unflath** Der Marketingdirektor bei ABT Sportline, konnte sich bei der 17. Auflage des Harry's Cups über einen Rekordgewinn freuen. Die rund 100 geladenen Gäste, die bei dem traditionellen Golfturnier auf der Sonnenalp in Osterschwang für den guten Zweck («Ein Herz für Kinder») spielten, spendeten 60000 Euro! Spontan löste

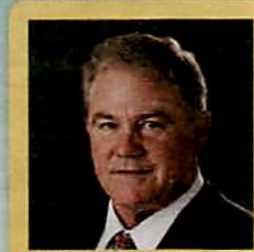
Unflath, der sich für die gute Aktion 50000 Euro gewünscht hatte, auf einer Gala seine Wette ein und zeigte dabei als Sänger mit dem Seemannslied «Deine Heimat ist das Meer» bisher nicht bekannte Qualitäten. Zu den Gewinnern in den einzelnen Golf-Klassen gehörte auch der frühere DTM-Pilot Martin Tomczyk.

»» **Terry Labonte** Der NASCAR-Cup-Champion von 1984 und 1996 feiert morgen Mittwoch (16.11.) seinen 60. Geburtstag. Seit diesem Jahr ist er Mitglied der NASCAR Hall of Fame. Bereits 1998 wurde der Texaner zu einem der 50 größten NASCAR-Fahrer aller Zeiten ernannt. Sohn Justin (35) schaffte es bis in die zweite US-Tourenwagenliga und fährt aktuell Short-Track-Rennen.

»» **Nico Müller/Dominique Aegerter** Motorsportprominenz für die Schweizer Armee: Der DTM-Pilot Nico Müller (24) und der Moto2-Fahrer Dominique Aegerter (26) rückten Montag vor einer Woche in die Rekrutenschule ein – selbstverständlich in jene der Schweizer Sportler. ♦ CE/AW/MBR/WHJ



Wird 80: Skip Barber



Wird 60: Terry Labonte



N. Müller (l.)/D. Aegerter

LESERBRIEFE

Wie simuliert

Zu Kiesbetten und Streckenbegrenzungen in der F1

Das Thema habe ich schon öfters mit einem Kollegen diskutiert. Heute besteht ja die Möglichkeit, ins Motorenmanagement einzugreifen. Es wäre doch möglich, bei einem Ausritt in die Auslaufzone, den Motor so zu drosseln, dass der Wagen so weit abgebremst wird, dass der Fahrer viel Zeit verliert. Somit könnten doch die Kiesbetten, die der FIA ein Dorn im Auge sind, durch diese oder eine ähnliche Maßnahmen «simuliert» werden. André Zehnder CH-3232 Ins

Immer mehr im Aus Zur laufenden Formel-1-Weltmeisterschaft

Ich bin seit 1970 Formel-1-Fan und heute eigentlich nur noch Beobachter von einer Hightech-Sportart, die sich durch ihr eigenes «Regelwerk» ins Aus katapultiert! Klar macht z.B. ein Max Verstappen seine Fehler, die er auch machen

muss, kommt aber – warum auch immer – mit einem blauen Auge davon. Was noch fehlt in dieser modernen F1 sind Überholverbotschilder, Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Strecke, Fahrspurlinien in Bremszonen sowie Blitzampeln. Vorausgesetzt, diese funktionieren besser als beim Deutschland-GP, denn dort dauerte es unglückliche 1,2 Sekunden, bis das blaue Licht zum Überrollen nach dem Drücken aufleuchtete. Eine Kerze wäre kaum langsamer gewesen. Unglaublich, eben Hightech. Hans Jurcys D-68723 Ostersheim

Tobende Nation Zur MotoGP auf dem TV-Sender Eurosport

Was Eurosport den MotoGP-Fans zumutet, ist der absolute Witz. Dass die meisten Rennen bei Eurosport 2 laufen, hier aber keine Mitschnitte erlaubt sind und man somit auf die Wiederholungen einen Tag später auf Eurosport 1 ange-

wiesen ist, ist ja schon traurig genug. Allerdings kann sich Eurosport 1 die Programmlisten sparen, da die Sendelisten eh nicht eingehalten werden. Die Krönung waren die Zusammenfassungen vom Malaysia-GP: In allen Rennen wurde jeweils drei Runden vor Schluss abgebrochen. Stellt euch mal vor, die Übertragung eines Fußballspieles würde während eines Elfmeterschießens abgebrochen. Eine ganze Nation würde toben! Wenn Eurosport nicht in der Lage ist, eine so spannende Sportart auch in einer Zusammenfassung komplett zu übertragen, dann soll man die Senderechte abgeben und auf Snooker und Rad umstellen. Steffen Zacharias D-06295 Bornstedt

KONTAKT

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



Martin Brundle 1984 im Tyrrell: Am Ende verlor er alle Punkte

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:
 Eimar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schöffner

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
 Georg Dobes, Martin Gruhier,
 Michael Heinrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Morsehr,
 Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Weste,
 Anke Wiczorek, Michael Wolf
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
 Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller,
 Wolfgang Vlasaty

Schweiz: Jörg Kaufmann

Spanien: Manuel Pecino

Tschechien: Martin Straka

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

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
 Mike Rockenfeller

Grafik und Produktion:

Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer

Schlussredaktion:

Schlussredaktion.de

VERLAG

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

Leuschnerstraße 1

70174 Stuttgart

Telefon: +49 (0)711 182-01

MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und

sport Gruppe

Redaktionelle Gesamtleitung:

Ralph Alex, Jens Katemann

Stellvertreterin: Birgit Priemer

Leitung Geschäftsbereich Automobil:

Tim Rammis, Kai Feyerabend (Stv.)

Gesamtanzeigeneitung Automobil:

Markus Eibberger

Anzeigeneitung:

Stefan Granzler

Telefon: +49 (0)711 182 1641

Telefax: +49 (0)711 182 1699

Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden

zberden@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 1346

Auftragsmanagement:

Iris 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:

Tei: +49 (0)711 182 1579 / 2379

Druck:

D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,

Gulenbergstraße 1, 96050 Bamberg

Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:

wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:

2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:

€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A),

CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: € 13,90

(D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf

Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage

ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit

einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem

Kioskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:

Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,

70138 Stuttgart, Telefon 07 11-32 06 88 88,

Telefax 07 11-182 25 50.

E-Mail: motorsportaktuell@dov.de

© 2016 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.

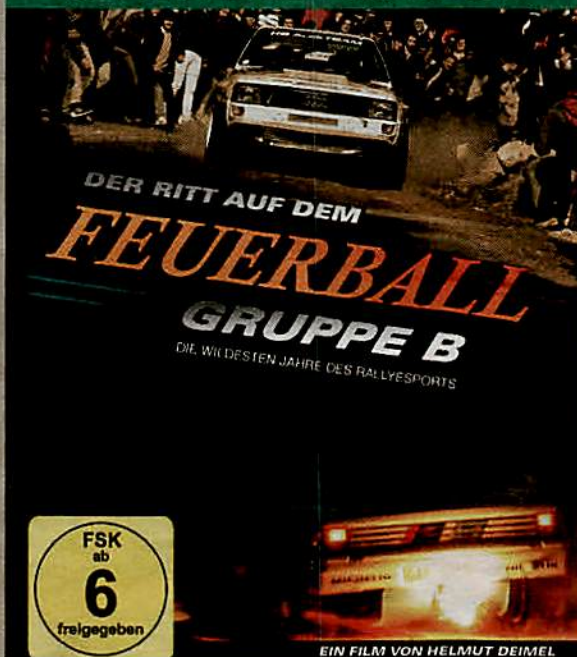
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages

und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte

Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

ISSN 1421-8488

TIPP DER REDAKTION



Mit Action-Garantie: Der Film zu den wildesten Rallye-Jahren

Ein Denkmal für den Rallyesport Vor rund 30 Jahren endete eine der spektakulärsten Ären in der Rallye-WM: die Gruppe B mit ihren PS-Allrad-«Monstern». Helmut Deimel lässt diese zügellose Ära mit seinem Dokumentarfilm «Gruppe B – Der Ritt auf dem Feuerball» nochmals aufleben. Der Österreicher beleuchtet die rasante Entwicklung der Gruppe B zwischen 1983 und 1986. Zu Wort melden sich auch Protagonisten jener Zeit wie die deutsche Rallye-Legende Walter Röhrl oder Ari Vatanen. Der 100-minütige Film ist einer, der Fans unter die Haut geht.

Youtube.com: Gruppe B – Der Ritt auf dem Feuerball (Trailer); RallyeWebShop.com

TERMINE

AUTOMOBIL

17.-20.11.	Rallye/WRC, Rallye Australien	WM	AUS
18./19.11.	Rallye, Rallye Waldviertel	ÖM	A
19.11.	Endurance/WEC, 6h Sakhir	WM	BRN
20.11.	NASCAR, Homestead/Florida		USA
20.11.	Formel 3/World Cup, Macau-GP		MAC
20.11.	Tourenwagen/TCR, Macau-GP		MAC
20.11.	GT/World Cup, Macau-GP		MAC
25.11.	WTCC/Tourenwagen, Losail	WM	Q
26./27.11.	GP2/GP3, Abu Dhabi		UAE
27.11.	Formel 1, Abu Dhabi	WM	UAE
27.11.	Rallycross, Rosario	WM	RA

MOTORRAD

18./19.11.	Supercross, München		D
19.11.	Freestyle-Motocross, Danzig	WM	PL
20.11.	Moto3/Junior, Valencia	WM	E
20.11.	Moto2, Valencia	EM	E
21.11.	Tourist Trophy, Macau-GP		MAC
25./26.11.	Supercross, Chermnitz		D

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 15.11.

- 17.00 Langstrecken-WM, 6h Shanghai (RC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
- 20.25 Rallye-WM 2015, Rückblick Rallye Australien, Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
- 22.15 Formel 1, São Paulo (BR), Rennen (W) **SKY SPORT 1**
- 23.10 Formel E, Marrakesch (MAR), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**
- 23.25 Classic Ride: Kultrennwagen (Dokumentation) **MOTORVISION TV**

MITTWOCH, 16.11.

- 6.20 Report: Auf der Suche nach dem nächsten Rallye-Star **MOTORVISION TV**
- 10.00, 17.00 Formel E, Marrakesch (MAR), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
- 12.20 Classic Races: Die Rallye-WM 1982 (Doku.) **MOTORVISION TV**
- 18.10, 23.25 Langstrecken-WM, 6h Shanghai (RC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
- 18.30 Formel E, Marrakesch (MAR), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**
- 22.30 NASCAR, Phoenix/Arizona (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**

DONNERSTAG, 17.11.

- 11.00 Formel E, Marrakesch (MAR), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**
- 23.00 Formel E, Marrakesch (MAR), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**

FREITAG, 18.11.

- 0.30 Formel E, Marrakesch (MAR), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**
- 3.40 «Made in...» ABT Sportsline (Doku.) **MOTORVISION TV**

15.00 Rallye-ÖM, Rallye Waldviertel (A), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

18.30 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen/1. Tag (Zus.) **SPORT 1**

20.15 Formel 1, São Paulo (BR), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

20.20, 22.30 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen/1. Tag (Zus.) **MOTORS TV**

23.05 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen/1. Tag (Zus.) **SPORT 1+**

SAMSTAG, 19.11.

8.30 NASCAR, Phoenix/Arizona (USA), Rennen (W) **MOTORVISION TV**

10.25 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen/1. Tag (Zus.) **SPORT 1+**

13.45 Langstrecken-WM, 6h Sakhir (BRN), Rennen (Live) **ORF SPORT+**

17.00 Langstrecken-WM, 6h Sakhir (BRN), Rennen (Live) **EUROSPORT 1, ORF SPORT+**

19.30 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen/2. Tag (Zus.) **SPORT 1**

20.55 NASCAR, Phoenix/Arizona (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

23.00 Langstrecken-WM, 6h Sakhir (BRN), Rennen (Live) **ORF SPORT+**

23.05 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen/2. Tag (Zus.) **SPORT 1+**

23.30 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen/Live Stages (Live) **SPORT 1+**

SONNTAG, 20.11.

16.00 Formel 1, São Paulo (BR), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

17.20 NASCAR – The List: Denkwürdige Momente (Doku.) **MOTORVISION TV**

17.40 NASCAR, Phoenix/Arizona (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

20.00 NASCAR, Homestead/Florida (USA), Rennen (Live) **MOTORVISION TV**

23.15 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen/3. Tag (Zus.) **SPORT 1**

MONTAG, 21.11.

6.15 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen/3. Tag (Zus.) **SPORT 1+**

12.00 Tourenwagen-WM, Le Castellet (F), 1. und 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

12.20 Classic Races: BMW-Motorsport 1976 (Doku.) **MOTORVISION TV**

20.00 NASCAR, Homestead/Florida (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

MOTORRAD

MITTWOCH, 16.11.

9.00 Freestyle-Motocross-WM, Shenzen (RC), Night of the Jumps (Zus.) **EUROSPORT 2**

23.00 Freestyle-Motocross-WM, Shenzen (RC), Night of the Jumps (Zus.) **EUROSPORT 2**

DONNERSTAG, 17.11.

13.00 Freestyle-Motocross-WM, Shenzen (RC), Night of the Jumps (Zus.) **EUROSPORT 2**

22.05 Supercross, Paris-Lille (F), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

FREITAG, 18.11.

0.40 Enduro-WM, Rückblick auf die Saison 2016 (Zus.) **MOTORS TV**

7.00 Enduro-WM, Rückblick auf die Saison 2016 (Zus.) **MOTORS TV**

20.00 Freestyle-Motocross-WM, Shenzen (RC), Night of the Jumps (Zus.) **EUROSPORT 2**

SAMSTAG, 19.11.

5.10 Supercross, München (D), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

16.45 Freestyle-Motocross-WM, Shenzen (RC), Night of the Jumps (Zus.) **EUROSPORT 2**

21.50 TT Isle Of Man 2015 (GB), Seitenwagen-Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

SONNTAG, 20.11.

5.10, 12.55 TT Isle Of Man 2015 (GB), Seitenwagen-Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

15.05 Motocross/ADAC Masters, Bielefeld (D), Rennen (Zus.) **MOTORVISION TV**

IM NÄCHSTEN HEFT/22.11.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Vor dem WM-Finale
 Formel 3: Macau-Grand-Prix
MOTORRAD
 MotoGP: Hintergrundstorys

**MOTOR
SPORT**
aktuell

TOP AUSSTATTUNG

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

MANNESMANN-Werkzeugbox

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

BRÜDER
MANNESMANN
WERKZEUGE



GRATIS

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70118 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bräse, Norbert Lehmann, Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nik Obereschelp (Voratz), Christina Dolmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorwall 74, 20457 Hamburg, als leistender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

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

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