

# MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3,50 AZA 6010 Kriens



MotoGP

## Jetzt spricht Weltmeister Márquez

S. 36



Langstrecken-WM

## Marc Lieb exklusiv im Interview

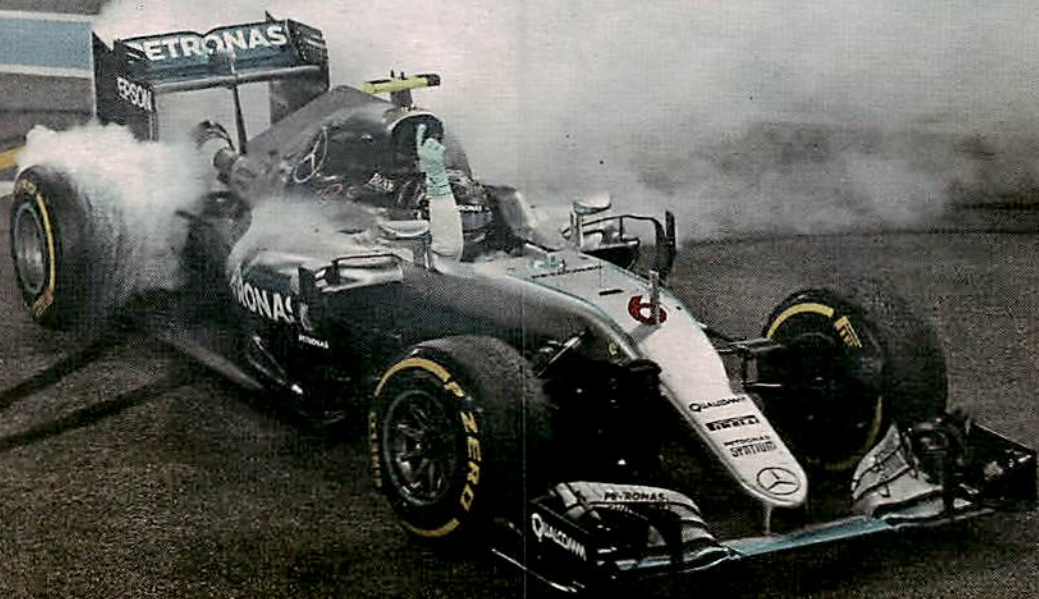
S. 16

**Formel 1: Hamilton siegt in Abu Dhabi, Rosberg sichert sich mit Platz 2 die Krone**

# Endlich Champion

Jeden  
Dienstag  
neu

Nico Rosberg hat es geschafft. Obwohl Teamkollege Lewis Hamilton beim Saisonfinale in Abu Dhabi alle Register zog, ist der Deutsche zum ersten Mal in seiner Karriere Weltmeister geworden. **Ab S. 4**



1. Preis

VIP-Besuch bei der Formel E

Mitmachen und gewinnen!

## Leser wählen Racer des Jahres



Superbike-WM

## Rea schneller als MotoGP-Piloten

S. 35

Formel 1

## 2017 kein Rennen in Deutschland

S. 3

Tourenwagen-WM

## Citroën sagt mit 50. Sieg Tschüss

S. 31

## motorsport-aktuell.com



## LIEBE LESER!



Christian Eichenberger  
Chef vom Dienst

**B**ravo, Nico! Bravo, Mercedes! Ersterer, weil er sich im letzten Rennen unter schwierigen Bedingungen nicht verrückt machen ließ, Mercedes, weil sie ihre beiden Jungs fahren lassen. Was in der heutigen Zeit nicht selbstverständlich ist. Toto Wolff sagte vor dem Finale: «Es möge der Bessere gewinnen.» Meiner Auffassung nach hat der Glücklichere gewonnen. Ohne Rosberg zu nahe zu treten. Die Weltmeisterschaft war so hart umkämpft, dass das Pendel locker auch in die andere Richtung hätte ausschlagen können. Man denke da nur an den Motorplutzer von Lewis Hamilton in Malaysia. Ihnen, liebe Leser und Leserinnen, bieten wir in dieser Ausgabe aber nicht nur das Formel-1-Finale (ab Seite 4). Wie jedes Jahr um diese Zeit können Sie wieder bei der Wahl zum «Racer des Jahres» mitmachen. In der Heftmitte finden Sie dazu alle nötigen Informationen für die Vierrad-Fans. In Heft 51 folgt das Gegenstück im Motorradbereich. Ich wünsche Ihnen beim Ausfüllen des Wahlscheins viel Spaß. Oder, um es mit Totos Worten zu sagen: «Möge der Bessere gewinnen.»

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



**WER?** Yvan Müller (F)  
**WO?** WTCF-Finale in Doha (Q)

**WAS?** Der vierfache Weltmeister sagt Adieu!



**WER?** Nico und Vivian Rosberg (D)  
**WO?** Formel-1-WM-Finale in Abu Dhabi (UAE)

**WAS?** «Wir haben es geschafft», beglückwünschte Rosberg via Funk seine Frau zum WM-Titel - und ließ sich danach mit ihr feiern

## INHALT

## AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE**  
Formel 1: Kein Deutschland-Gastspiel; VLN: Mehr Breitensport; GT Masters: Mit «Festival» S. 3
- FORMEL 1** Rosberg, der eingebremste Champion S. 4
- FORMEL 1** Wer 2017 Mercedes schrecken kann S. 6
- FORMEL 1** So aktuell ist 2017 bereits jetzt S. 8
- FORMEL 1** Massa im Interview zum Rücktritt S. 10
- GP2** Wie Gasly sich noch den Titel holte S. 14
- LANGSTRECKEN-WM** Champ Lieb im Interview S. 16
- RACER DES JAHRES** Die MSA-Wahl 2016 S. 19
- TOURENWAGEN-WM** Ein emotionales Finale S. 31
- RALLYE-WM** Wo Ogier 2017 am ehesten fährt S. 33
- RALLYCROSS-WM** So lief das Finale in Argentinien S. 34

## MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**  
MotoGP/Superbike-WM: Geldverschwendung?; Superbike-WM: Champ Rea vorn S. 35
- MOTOGP** Weltmeister Márquez im Interview S. 36
- MOTOGP** Alles zum letzten Test vor der Winterpause S. 37
- MOTO2** Schrötter und Cortese über das Suter-Bike S. 38
- MOTOGP** Die große Saisonstatistik 2016 S. 39
- LANGBAHN-WM** Wie lange bleiben Deutsche top? S. 41

## PANORAMA

- AUTOMOBIL** MSA testet exklusiv Kia Cee'd TCR S. 44
- BOXENGEFLÜSTER** Achtung Fahrerlager; 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**

# Kein GP Deutschland

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Die Formel 1 wird 2017 nicht in Deutschland gastieren! Der FI-Kalender umfasst nach Informationen aus Teamkreisen nur 20 Rennen. Hockenheim wird erst 2018 wieder einen GP veranstalten. Was danach passiert, ist offen.**

Am 30. November wird der offizielle Formel-1-Kalender vorgestellt. Im Rahmen der FIA-Weltrat-Sitzung in Wien. Klar ist jetzt schon: Die WM wird im nächsten Jahr nur aus 20 Rennen bestehen (außer Imola kehrt zurück). Der im vorläufigen Kalender noch eingetragene Termin für den deutschen GP wurde gestrichen. Hockenheim ist turnusgemäß erst 2018 wieder dabei. Danach läuft der Vertrag endgültig aus.

Formel-1-Chef Bernie Ecclestone hatte zu dem Thema vor zwei Wochen gesagt: «Wir können das Rennen in Deutschland nicht weiter subventionieren, wenn wir das Gleiche nicht auch mit anderen Rennen in Europa machen.»

Seit 2008 fand der Deutschland-GP im Wechsel auf dem Nürburgring und dem Hockenheimring statt. Doch finanzielle Engpässe und Streitigkeiten bei den Besitzverhältnissen zwangen das Rennen in der Eifel in die Knie. Zuletzt wurde dort 2013 gefahren. Hockenheim ist seitdem stets in den geraden Jahren Ausrichter gewesen. 2015, als man am Nürburgring hätte fahren sollen, fiel das Rennen aus.



2018 wird die Formel 1 nochmals am Hockenheimring gastieren – was danach passiert, ist offen

heim ist seitdem stets in den geraden Jahren Ausrichter gewesen. 2015, als man am Nürburgring hätte fahren sollen, fiel das Rennen aus.

**Kein GP mehr nach 2018?**

Georg Seiler, Hockenheim-Geschäftsführer, bestätigte vergangene Woche: «Wir haben zur Kenntnis genommen, dass eine Formel-1-Veranstaltung in 2017 für Deutschland nicht mehr im Kalender steht. Dies ist zwar bedauerlich, aber nicht überraschend, zumal ein Termin nur unter Vorbehalt genannt wurde und kein Formel-1-Vertragsverhältnis für den Hockenheimring bestand.»

Laut Seiler habe es kein Angebot gegeben, «in welchem sämtliche wirtschaftlichen Ri-

siken ausgeschlossen gewesen wären, was stets unsere Bedingung als möglicher Austragungsort war». Die magische Marke von 60000 Zuschauern, womit das Rennen hätte refinanziert werden können, wurde auch in diesem Jahr verpasst.

Durch die Absage des deutschen Rennens soll nun der GP von Ungarn am 30. Juli stattfinden. Das würde bedeuten, dass es zwischen den Rennen in Silverstone und Budapest eine dreiwöchige Pause gibt.

Wie es mit den deutschen GP nach Ablauf des Vertrages 2018 weitergeht, steht noch in den Sternen (s. auch S. 6). Deutschland wäre nach Frankreich das zweite große FI-Land ohne FI-GP. Die Grande Nation hielt zuletzt 2008 ein FI-Rennen ab. ♦

**Formel-1-WM 2017**

26. März	Australien
9. April	China
16. April	Bahrain**
30. April	Russland
14. Mai	Spanien**
28. Mai	Monaco**
11. Juni	Kanada
18. Juni	Aserbaidschan*
2. Juli	Österreich**
9. Juli	England**
30. Juli	Ungarn**
27. August	Belgien**
3. September	Italien**
17. September	Singapur
1. Oktober	Malaysia
8. Oktober	Japan
22. Oktober	USA
29. Oktober	Mexiko
12. November	Brasilien
26. November	Abu Dhabi**

\* mit GP2; \*\* mit GP2 und GP3

**GT Masters**

## Erneut mit «Festival»

Vergangene Woche präsentierte das ADAC GT Masters den Rennkalender für die Saison 2017. Dabei baut man, was die Austragungsorte angeht, auf Kontinuität – es sind genau jene sieben Strecken im Kalender, die auch in diesem Jahr absolviert wurden. Lediglich die Reihenfolge ändert sich leicht (siehe Kalender), wobei der Auftakt zum zehnten Mal in Folge in Oschersleben stattfindet.

Auch das Rahmenprogramm bleibt unverändert. Wie heuer gehören ADAC TCR Germany und ADAC Formel 4 fest zum Paket der «Liga der Supersportwagen». Beide Serien starten jeweils sechsmal im Rahmen des GT Masters.

Saisonhighlight wird das erneut stattfindende «Motorsport Festival» am Lausitzring, wo wie in der abgelaufenen Saison gemeinsam mit der DTM am Lausitzring gefahren wird.

Alle 14 Rennläufe werden wie gewohnt von Sport 1 live im Free-TV übertragen. Kartenvorverkauf und Einschreibung sind schon gestartet. Auf der Essen Motor Show können ermäßigte Gutscheine (25 statt 30 Euro) erworben werden. ♦ MBR

**ADAC GT Masters 2017**

29./30. April	Oschersleben (D)
20./21. Mai	Lausitzring (D)*
10./11. Juni	Spielberg (A)
15./16. Juli	Zandvoort (NL)
5./6. August	Nürburgring (D)
16./17. September	Sachsenring (D)
23./24. September	Hockenheim (D)

\* mit DTM

**VLN/24h Nürburgring**

# Weniger Tempo, mehr Breitensport

**Mit kleinen, aber wirkungsvollen Änderungen, sollen die Langstreckenrennen auf der Nordschleife sicherer und auch für Privatteams wieder attraktiver werden. 2017 auch in der VLN eine eigene TCR-Klasse.**

Spätestens seit Einführung der GT3-Klasse (SP9) im Jahr 2009 wurden die Stimmen jährlich lauter, dass die VLN und das 24h-Rennen sich vom ursprünglichen Gedanken des Breitensports immer weiter entfernen. Dazu kam – nicht zuletzt durch den Unfall des Nissan GT-R beim VLN-Auftakt 2015 mit tödlichem Ausgang – auch immer mehr eine Sicherheitsdiskussion.

An beiden Punkten setzen sowohl Langstreckenmeisterschaft als auch 24h-Klassiker an. So werden in der VLN die Startgelder für die kleinsten Klassen (Cup 4, H2, V1-V4, VT1 und VT2) um 100 auf je 500 Euro pro Lauf und Auto gesenkt. Die GT3-Klasse wird in Pro-, Pro-Am- (nur VLN) und Gentlemen- bzw. Amateur-Wertung aufgeteilt. Dazu kommt beim 24h-Rennen eine Klasse für GT3-Autos mit älterer Homologation (bis Nr. GT3-036), was ebenfalls den Privatisierten zugutekommt.

Neu wird es zudem auch in der VLN eine TCR-Klasse geben, wie es sie beim 24h-Rennen bereits 2016 gab. Sowohl in der TCR- als auch in der GT4-

Klasse (SP10) – beide Kategorien erleben aktuell einen echten Boom – wird ein Einheitsreifen eingeführt.

**Die «GT3-Bremse» kommt**

Fast noch wichtiger ist auch angesichts des abgelaufenen Rekordjahres, als nach der Sommerpause fast bei jedem Lauf die Bestzeiten purzelten und man letztlich bei 7:53 für die VLN-Variante endete, die Sicherheit. «Die Nürburgring-Nordschleife ist eine Strecke, die einem Piloten alles abverlangt. Alle Beteiligten sind übereinstimmend der Meinung, dass ein technisches Wettrüsten in der GT3-Kategorie dem nicht nur entgegenlaufen würde, sondern auch die Fahrzeuge

auf die Dauer gesehen zu schnell für die Nordschleife machen könnte», sagt 24h-Rennleiter Walter Hornung.

Die technischen Maßnahmen dazu werden noch erarbeitet. Die schnelleren Rundenzeiten waren auch der FIA ein Dorn im

Auge. «Die GT3-Fahrzeuge sind zuletzt immer schneller geworden. Das ist nicht im Sinne der FIA», sagt deren Rennstrecken-Inspektor Roland Bruynseraede auf MSa-Nachfrage, der die Maßnahmen zudem ausdrücklich befürwortet. ♦ MBR/AW



Groß und Klein: Der besondere Reiz an Nordschleife-Rennen

GP Abu Dhabi - Mercedes

# Eingebremster Champion



Rosberg auf den Händen seines Teams:  
Nach elf Jahren endlich Weltmeister

Von CHRISTIAN  
EICHENBERGER

**Nico Rosberg ist am Ziel seiner Träume. In Abu Dhabi krönte er seine Karriere mit dem WM-Titel. Einfach war die Aufgabe nicht. Schuld daran war sein Teamkollege Lewis Hamilton. Der bremste ihn auf der Fahrt ins Glück mas-  
siv ein – fair oder unfair?**

Profisportler sind Egoisten. Das hat man nach dem großartigen F1-Finale in Abu Dhabi leicht ausmachen können – anhand zweier Gäste: der langjährigen Nummer 1 im Tennis, Roger Federer, und dem fünfmaligen MotoGP-Weltmeister Jorge Lorenzo.

Beide sind Stars der stillen Sorte. Und nicht für böse Fouls bekannt. Doch beide waren sich nach dem Rennen einig: Hamiltons Einbremsversuche seien absolut legitim gewesen. Federer, der zum ersten Mal an einem GP dabei war, meinte sogar: «Ich habe mich noch gewundert, warum er das nicht schon zu einem früheren Zeitpunkt im Rennen gemacht hat. Aber ich bin ja kein Experte.»

Was aus ihrer Sicht nachvollziehbar war, sorgte am Merce-

des-Kommandostand für Aufregung. Mehr als einmal wurde Hamilton aufgefordert, schneller zu fahren. Doch der reagierte nicht. Selbst als Supervisor Paddy Lowe zum Mikro griff, perlte das am Leader ab. Auf die Aufforderung, Zeiten von 1:45,1 min zu fahren, konterte Hamilton nur: «Ich schlage vor, ihr lasst uns (frei) fahren.»

**Hamilton: «Alles kontrolliert»**

Die Absicht hinter Hamiltons Fahrweise war klar. Der Rosberg-Jäger versuchte, den WM-Führenden in die Fänge seiner Verfolger Sebastian Vettel und Max Verstappen zu treiben. Dabei ging er sehr geschickt vor. Auf den Geraden gab er immer schön Gas. In den Kurven ließ er die Autos hinter sich aufschließen. «Er hat es so clever gemacht, dass ich keine Chance hatte, ihn anzugreifen», gestand Rosberg nach dem Rennen.

Dass Hamilton durch seine «Trulli-Taktik» den Sieg leichtfertig hätte verschenken können, daran verschwendete der entthronte Formel-1-Weltmeister keine Gedanken. Im Gegenteil. Er habe zu jeder Zeit alles unter Kontrolle gehabt. Auch den auf Supersoft heranstürmenden Sebastian Vettel. «Die Situation im Cockpit war

relativ entspannt», sagte Hamilton lässig.

Ganz so lässig und entspannt sah es die Teamführung nicht. Teamchef Toto Wolff konnte zwar aus Sicht des Rennfahrers nachvollziehen, warum Hamilton diese Karte spielte. Doch sah der Wiener natürlich auch den Sieg, und damit das höchste der von Mercedes herausgegebenen Ziele, gefährdet.

Aktiv wollte respektive konnte sich Wolff nicht einschalten. «Ich habe keinen Knopf, um mich da einzumischen. Und das ist wahrscheinlich auch besser so. Wenn ich es tun würde, und ich hätte es in der Vergangenheit sicher schon paarmal in Wolfgang-Ullrich-Manier gemacht, hätte ich es später womöglich bereut.»

Auch Niki Lauda, Vorsitzender des Aufsichtsrats, wollte direkt nach dem Rennen kein Öl ins Feuer gießen. Er meinte, man müsse die Situation mit Hamilton analysieren. Selbst der übergangene Technikdirektor Paddy Lowe meinte: «Man muss Verständnis für den Fahrer haben. Das sieht von außen immer anders aus als aus der Cockpitperspektive.»

Selbst der eingebremste Rosberg zeigte Verständnis für seinen Teamkollegen. Einen Vor-

wurf in Richtung Hamilton konnte man dem sichtlich erleichterten Champion nicht entlocken. «Man muss da beide Seiten sehen und verstehen», sagte Rosberg, der in einer ähnlichen Situation womöglich dieselben Register gezogen hätte.

**Präzedenzfall für 2017**

Trotzdem ist die Angelegenheit äußerst brisant. Nicht nur, dass Hamilton das Rennen auf die langsamst mögliche Art gewonnen hat (Zitat von Red-Bull-Chef Christian Horner), er hat einen Präzedenzfall geschaffen. Auch oder vor allem im Hinblick auf 2017.

Für die Fans vor Ort und zu Hause an den Bildschirmen hat der Brit mit seiner Fahrweise ein spannendes Finale geliefert. Wäre er vorneweg gefahren, was laut Wolff die Alternative gewesen sei, dann wäre das Rennen nach wenigen Runden entschieden gewesen. So sorgte Hamilton für einen Krimi, der aus Teamsicht jedoch nicht jedermanns Geschmack war.

Während Wolff & Co. sich vermutlich noch ein paar Tage mit dem Thema beschäftigen werden, lag sich nach der Bummelfahrt das Team von Rosberg in den Armen. Aus der Box ertönte «We are the Champions».

Und als Rosbergs Vorrat an Tränen schon halb aufgebraucht war, kam es in der Mercedes-Garage noch zur großen Familienvereinigung. Vater Keke hatte das Rennen in Dubai bei einem Kumpel angeschaut. Und fuhr danach zur Rennstrecke.

Rosberg jr. war bei der Siegerehrung von den Strapazen gezeichnet. «Das war ein intensives Rennen», meinte er. «Es wird ein Weilchen dauern, bis ich das alles fassen kann.»

Auch Toto Wolff würdigte Rosbergs Leistung. «Er ist gegen den wahrscheinlich Besten als Sieger vom Platz gegangen», so der Teamchef. «Dabei hat er einen kühlen Kopf bewahrt. Er hätte Lewis auch angreifen können. Aber er hat sich entschieden, ruhig zu bleiben und hinterherzufahren.»

Für Rosberg ging es am Montag Richtung Kuala Lumpur weiter (zu Hauptsponsor Petronas). Am Freitag findet dann die offizielle Preisverleihung der FIA in Wien statt.

Zu dieser hatte man Hamilton und Rosberg übrigens vergessen einzuladen. Weder Flüge noch Hotels waren gebucht. Die Fahrer wurden erst kurz vor der Reise nach Abu Dhabi vom ihrem Team auf die Veranstaltung hingewiesen. ♦



Feiern mit den Mechanikern: Rosberg nach dem Pressemarathon



Hamilton bremst Rosberg ein: Der Engländer zog alle Register



Fairer Verlierer: Hamilton «herzt» Rosberg nach der Zieldurchfahrt

Nico Rosberg

# Der lange Weg zum Titel

Von TOBIAS GRÜNER

**Kein Weltmeister hat einen solch langen Anlauf gebraucht wie Nico Rosberg. In Abu Dhabi hat er seinen Traum vom Titel endlich verwirklicht – ein Porträt.**

Man kann nicht gerade sagen, dass sich dieser Titel angedeutet hat. 11 Jahre und 206 Rennen musste Nico Rosberg in der Formel 1 auf den ganz großen Erfolg warten. Einen so langen Weg bis auf den FI-Olymp hatte zuvor noch kein anderer Pilot in der Königsklasse genommen. Doch mit dem hart erkämpften zweiten Platz in Abu Dhabi ist die Reise nun beendet. Als dritter deutscher Weltmeister steht der Name Rosberg nun für immer und ewig in einer Reihe mit FI-Legenden wie Michael Schumacher und Sebastian Vettel.

Dabei hätte beinahe gar nicht Deutschland seinen dritten Champion gefeiert, sondern Finnland. Die ersten Rennen bis hin zur Formel 3 absolvierte Rosberg unter der Flagge der Heimat seines Vaters. Erst im Laufe der Karriere fand der Mercedes-Pilot die Liebe zu seinem Geburtsland. Zur Entscheidung, warum er damals Finnland offiziell den Rücken gekehrt hat, gibt es unterschiedliche Versionen. Aus seiner GP2-Zeit ist die Begründung überliefert, dass der Sprung in die FI mit deutschen Sponsoren im Rücken leichter sei. Dagegen steht eine jüngere Aussage gegenüber der Bild-Zeitung, nach der Rosberg die Entscheidung zu Ehren seiner deutschen Mutter getroffen habe.

Während Vater Keke noch auf den Formel-1- und DTM-Rennstrecken dieser Welt unterwegs war, kümmerte sich Mama Sina meist im Alleingang um die Erziehung. Doch für die Einpflanzung des Rennvirus war wieder der Papa zuständig. Schon im Alter von zwei Jahren drehte Nico auf dem Schoß des Daddys am Lenkrad eines Karts. Die passende Bahn hatte der Vater neben dem Familienhaus auf Ibiza errichten lassen.

**Was lange währt**

Man darf es Nico Rosberg nicht vorwerfen, dass er erst spät eine nationale Identität entwickelt hat. Lebensmittelpunkt schon in der Kindheit war Monte Carlo. Das Abitur (Note: 1,2) machte er auf der internationalen Schule in Nizza. Rosberg musste sich also schon immer gut anpassen können. Mit seinen Freunden sprach er Englisch, Spanisch, Italienisch, Französisch oder Deutsch. Alle fünf Sprachen beherrscht der Pilot auch heute noch fließend. Nur Finnisch stand nicht auf dem Stundenplan. Da kennt er nur die Schimpfwörter.

Eigentlich sollte nach dem Abschluss ein Ingenieursstudium in London folgen. Doch das Schicksal hatte andere Pläne. Nach dem Titel in der Formel BMW wurde der Blondschoß Berufsrennfahrer. Es folgte eine Karriere im Eiltempo. Den ersten Formel-1-Test im Williams absolvierte der Youngster bereits im Alter von 17 Jahren.

Nach dem GP2-Titel im Jahr 2005 setzte sich sogar FI-Boss Bernie Ecclestone dafür ein, dass der talentierte Junior einen

Vertrag als Stammpiloter bekommt. Weil sich Michael Schumacher mit den ersten Rücktrittsgedanken plagte, suchte der FI-Boss einen neuen GP-Helden aus dem Erfinderland des Automobils. Als multilingualer Weltmeistersohn sah er in Rosberg den perfekten Kandidaten. Zehn Jahre später ist Ecclestone nicht mehr ganz so begeistert vom neuen Weltmeister. Der introvertierte Familienmensch Rosberg, der mittlerweile verheiratet ist und eine Tochter hat, sorge nicht für genügend Schlagzeilen, so der Vorwurf des Chef-Vermarkters.

Doch das ist Rosberg mittlerweile egal. Der Mercedes-Pilot hat in den vergangenen Jahren eine spürbare Wandlung vollbracht. Er will sich nicht mehr anpassen. Er will nicht mehr «Everybody's Darling» sein und es allen recht machen. Auf und außerhalb der Rennstrecke gibt es keine Kompromisse mehr. Rosberg hält dagegen, egal ob die Angriffe von Teamkollege Hamilton oder der Presse kommen. Der 31-Jährige zieht sein Ding durch. Auf Kritik reagiert er gar nicht mehr. Kostet nur unnötig Kraft.

34 Jahre nach dem Titel von Vater Keke, der beim Finale erst anreiste, als das Rennen vorbei war, ist Nico Rosberg nun nicht mehr nur der «Weltmeister-Sohn», sondern selbst ein Titelgewinner. Genauso groß war die Zeitspanne übrigens auch bei Graham Hill, dem ersten Weltmeister-Vater-Sohn-Gespinn der FI-Geschichte. Manchmal muss man also einfach etwas länger auf den richtigen Zeitpunkt warten. ♦

**KOMMENTAR**

## Lasst die Jungs in Zukunft noch freier fahren



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Man kann über die heutigen Formel-1-Piloten sagen, was man will. Aber was Hamilton, Rosberg, Vettel und Verstappen in Abu Dhabi gezeigt haben, ist die hohe Kunst des Rennfahrens. Für keinen war dieses Rennen «easy going». Am allerwenigsten für Rosberg, der sich wohl noch nie im Leben so als Sandwich vorgekommen ist wie beim Finale in Abu Dhabi. Es spricht für Rosberg, dass er die Ruhe bewahrt hat. Es spricht für Hamilton, dass er

den Fans das bestmögliche Finale bot. Und es spricht auch für Vettel und Verstappen, die sich ins Titelduell einmischten, aber nie unfair zu Werke gingen. Eigenartig ist in diesem Zusammenhang nur, dass die FI plötzlich ultraspannend ist, wenn der Führende (in der Regel ein Mercedes) langsam macht. Bitte nicht falsch verstehen: Wir sind immer noch in der Königsklasse des Rennsports. Aber vielleicht sollte man die Fahrer in Zukunft noch freier entscheiden lassen, ob sie nun schnell oder langsam machen.



Der neue Weltmeister «privat»: Nico Rosberg mit Ehefrau Vivian und Mutter Sina nach dem Rennen

## MOMENT MAL!

## Ärgerlich und peinlich

Wenn Bernie Ecclestone mutmaßt, dass «die Deutschen vielleicht keine Formel 1 wollen», dann ist das nicht bloß eine Bemerkung über den Zustand der Autobahn, einfach so in den frühen Novembertag hineingesagt. Sondern eine letzte Warnung, vielleicht auch eine versteckte Drohung – beides nicht untypisch für die Verhandlungen zwischen dem Grand-Prix-Supremo und den Veranstaltern. Doch die Botschaft kam entweder nicht



Elmar Brümmer

richtig an, oder es gab keine Möglichkeit, die drohenden Konsequenzen abzuwenden.

Dem vor der Absegnung des Formel-1-Kalenders für 2017 am Mittwoch (siehe auch Seite 3) steht schon fest: zum zweiten Mal in zwei Jahren fällt der Große Preis von Deutschland aus. Das ist ärgerlich und peinlich. Und natürlich typisch. Klassiker zählen nichts mehr, Bemühungen auch nicht. Auch mit den neuen Herren von Liberty Media, die eben noch nicht so weit an Bord sind, dass sie weitsichtiger Strategien durchsetzen könnten, wird einer der wichtigsten Märkte der Automobilindustrie und des Automobilrennsports ignoriert.

Wieder trifft es Mercedes, wieder die deutschen Fans – wer die Siegerpeile live sehen will, muss als nächstbeste Gelegenheit nach Österreich oder Belgien reisen. Wie soll denn da eine tiefe emotionale Beziehung entstehen? Natürlich ist nicht einzusehen, warum Konzernriehe Mercedes Zuschüsse geben soll. Der Aufwand für das Festival «Stars and Cars» im letzten Dezember hätte vermutlich als Subvention für zwei Hockenheim-Jahre gereicht. Aber die Rennshow in Stuttgart war von Idee und Ambiente her eine Klasse für sich. Natürlich nicht vergleichbar mit der Ausrichtung eines Großen Preises

von Deutschland. Aber trotzdem ein Hinweis ins Badische: Die Attraktivität des Motodroms ist nicht besonders hoch, der Rahmen im Vergleich zu anderen Rennstrecken besonders schwach. Dass Nico Rosberg oder Sebastian Vettel nicht so ziehen wie die Lokalmatadore in anderen Ländern,

kann man Hockenheim-Geschäftsführer Georg Seiler, dessen GmbH ohnehin nur für den Nürburgring eingesprungen wäre, schwerlich vorwerfen. Auch nicht, dass

er ein hohes Verlust- oder Finanzierungsrisiko eingehen soll, dazu ist man am Nürburgring ja auch nicht bereit. Die offiziell 57000 Zuschauer vom Sommer sind zu wenig zum Leben und zu viel zum Sterben.

Das temporäre Aus für das Deutschland-Rennen geht auch die breite hiesige Motorsportgemeinde an: Es ist wie bei der US-Wahl – wer nicht hingeht, darf am Ende nicht über das Resultat klagen. Die hohen Preise, werden viele schimpfen. Die hohen Antrittsgelder, wird der Veranstalter sagen. Beides berechtigt. Aber: Warum klappt es anderswo? Kanada und Brasilien, die beiden anderen Wackelkandidaten, haben es geschafft. Deshalb muss die Zwangspause zu einer Denkpause werden, wenn der deutsche Grand Prix überhaupt noch eine Perspektive haben will und wieder zum Pflichttermin wird.

Liberty Media hat bereits unverlauten lassen, dass man an mehr Rennen denkt, und mit Malaysia und Singapur drohen zwei feste Größen nach 2018 auszuschneiden. Vielleicht verändern sich bis dahin auch die Rennformate, vielleicht kommt es zu einer großen Verschiebung der Austragungsorte, ähnlich wie es zu Beginn des Jahrtausends schon einmal der Fall war. Vielleicht.

## Red Bull vs. Ferrari

## Wer wird 2017 de

Von ELMAR BRÜMMER

**Ferrari gegen Red Bull – das Duell hinter Mercedes hat in Abu Dhabi nochmals richtig Fahrt aufgenommen. Dank einer Supertaktik von Ferrari und Sebastian Vettel (Dritter). Auch im kommenden Jahr werden die beiden Rennställe alles unternehmen, um die Lücke zu den Silbernen zu schließen.**

Stabilität. Zehn simple Buchstaben, und dennoch das Erfolgsrezept aller Formel-1-Rennställe. Vorexerziert seit Jahren bei Mercedes, weil dahinter eine strategische Überlegung steckt. Die Nächstbesten dieser Saison, die Scuderia Ferrari und Red Bull Racing, haben ebenfalls alle finanziellen Möglichkeiten, aber nur bei der Mannschaft aus Milton Keynes ist ein klares Konzept zu erkennen –

und das deutet bereits seit Beginn dieser Saison an, dass 2017 zum Jahr des Wechsels bei den Machtverhältnissen werden soll. Christian Horner und Adrian Newey haben einen Plan, Maurizio Arrivabene und der (Übergangs-)Technikchef Mattia Binotto müssen den Weg erst finden.

Die zum Teil chaotischen Boxenstopps und die vielen Taktikfehler in dieser Saison lassen aber Rückschlüsse darauf zu, dass man in Maranello noch viel zu tun hat, um zurück zur Ideallinie zu finden. Aber nicht mehr oder weniger ist gefordert, wenn alle Verantwortlichen im Amt bleiben wollen, und wenn man Sebastian Vettel auch 2018 noch als Werkspilot haben will.

Im kommenden Jahr, so hofft man bei Red Bull, werde sich Motorenpartner Renault (unter der Bezeichnung TAG Heuer)

noch weiter verbessern, in Abu Dhabi hat Christian Horner deshalb die Verlängerung der Partnerschaft mit den Franzosen einschließlich 2018 verkündet. Die nach dem vergangenen Krisenjahr mühsam wieder hergestellte Beziehung trägt Früchte, immerhin war das Aggregat das einzige, das mit zwei Siegen in die Mercedes-Phalanx einbrechen konnte.

Und die zuletzt an den Tag gelegte Form von Max Verstappen und Daniel Ricciardo deutet darauf hin, dass Red Bull zumindest in diesem Jahr auch in der Qualität der Fahrerpaarung überholt hat.

## Red Bull und die Taktik

Horner frohlockt schon, falls die Reglement-Änderungen tatsächlich an der Dominanz von Mercedes kratzen sollten: «Es wird enger im Feld zugehen, und das erzeugt mehr

## AUS DEM FAHRERLAGER

Von CHRISTIAN EICHENBERGER und MICHAEL SCHMIDT



Button und sein WM-Helm

**Felipe Massa** wird nach seinem Rücktritt aus der Formel 1 (siehe auch Seite 10) nicht gleich in seine Heimat Brasilien zurückkehren. Im Gegenteil. «Ich habe den Mietvertrag für mein Appartement in Monaco um zwei Jahre verlängert. Mein Sohn soll dort mehrsprachig in die Schule gehen. **Felipinho** spricht mit seinen sieben Jahren schon drei Sprachen fließend: Portugiesisch, Englisch, Französisch.» Nach Brasilien wird Massa zunächst nur sporadisch zurückkehren. In seine Wohnung nach São Paulo oder sein Landhaus außerhalb der großen Stadt. «Dauerhaft könnte ich aber nicht auf dem Land leben», lacht Massa. «Ich bin ein Stadtmensch.»

**Jenson Button** hat für sein Abschiedsrennen nochmals auf sein Helmdesign zurückgegriffen, das er in seinem Weltmeister-Jahr 2009 trug. Oben

stand in verbundener Schrift geschrieben: «Die Reise ist die Belohnung!» Auch **Lewis Hamilton** hatte eine Botschaft auf seinem Helm. Er erinnerte an den kürzlich verstorbenen Physio **Aki Hintsu**. Hamilton erzählte in Abu Dhabi, dass er nach dem Brasilien-GP direkt nach Europa geflogen sei, um ihn nochmals zu sehen. «Ich habe ihn am letzten Tag seines Lebens noch einmal getroffen. Wir haben Musik gespielt, und ich konnte ihn noch einmal lachen sehen. Aki war seit 2004 ein guter Freund für mich. Er hat mir das McLaren-Cockpit 2007 besorgt. **Ron Dennis** hatte noch Zweifel, aber als Aki sagte, dass ich für die F1 bereit sei, hat Ron es auch geglaubt.»

Der Schweizer FIA-Rennkommissar **Paul Gutjahr** (74) wurde in Abu Dhabi aus gesundheitlichen Gründen ersetzt. Am Freitag schaute **Silvia Bellot** nach dem Rechten, ab Samstag war **Gerd Ennser** im Einsatz.

Pirelli lud vor dem letzten Rennen die Fahrer zu einem Gedankenaustausch bezüglich Regenreifen ein. Und reagierte so auf die Vorkommnisse beim GP Brasilien. Force-India-Pilot **Nico Hülkenberg** meinte: «Der Regenreifen verdrängt 65 Liter pro Sekunde, der Intermediate 20. Es muss möglich

sein, einen Reifen zu bauen, der 100 Liter verdrängt.» Pirellis Antwort: Man erwägt, in Zukunft zwei verschiedene Regenreifen anzubieten. Dafür sind im Dezember Tests in Le Castellet geplant. Außerdem ist der vierte Testtag bei den Wintertests 2017 in Barcelona (2. März) für Probefahrten auf Regenreifen reserviert.

Die Formel 1 gedachte am Freitag auch dem verstorbenen BMW-Guru **Paul Rosche**. Mit einem Gruppenfoto alter Wegbegleiter – wie **Bernie Ecclestone**, **Gerhard Berger**,



Ein Bild für Paul Rosche

**Franz Tost**, **Christian Danner**, **Herbie Blash**, **Charlie Whiting** und zahlreiche mehr.

Zahlreiche VIPs waren in Abu Dhabi vor Ort. Darunter Sängerin **Rihanna** und US-Rapper **Pitbull**. Letztere gaben im Rahmen des Formel-1-GP gut besuchte Konzerte.



Rolex statt Zuschauer: Leere Tribüne beim Rennen 2016

# Mercedes-Schreck?

## NACHRICHTEN

### McLaren-Honda in Zukunft auf Zak

**McLaren** Der britische Traditionsrennstall hat nicht lange gebraucht, um sich neu aufzustellen. Erst am 15. November war Ron Dennis nach einem hart geführten Machtkampf auf die Straße gesetzt worden. Nun hat das Unternehmen aus Woking einen neuen starken Mann gefunden – zumindest was die Motorsport-Aktivitäten angeht: Zak Brown. Der Ex-Rennfahrer aus den USA ist als «Executive Director» der McLaren Technology Group allerdings kein direkter Nachfolger von Dennis, der das Unternehmen als Geschäftsführer im Alleingang geleitet hatte. Der neue Mann wird zunächst eine Doppelspitze mit «Operating Officer» Jonathan Neale bilden. Ein neuer Geschäftsführer werde noch gesucht, heißt es.

### Wer fährt neben Marcus Ericsson?

**Sauber** Die Schweizer haben vor dem Saisonfinale in Abu Dhabi den Schweden Marcus Ericsson für eine dritte Saison bestätigt. Die Meldung kam nicht überraschend. Unter den neuen Inhabern der Hinwiler Truppe befindet sich dieselbe Investoren-Gruppe, die Ericsson auch in den vergangenen Jahren gefördert hatte. Auf der Pole-Position für den zweiten Sitz steht der Deutsche Pascal Wehrlein (bisher Manor). Ein Verbleib von Felipe Nasr ist trotz seiner beherzten Fahrt in Brasilien und den zwei WM-Punkten, die er dort holte, ausgeschlossen. Der Brasilianer hat als letzte Option jetzt nur noch Manor.

### Fahrer sollen über «Halo» entscheiden

**Regeln** Daniil Kvyat (Toro Rosso) und Sebastian Vettel (Ferrari) rückten in Abu Dhabi noch einmal mit «Halo» aus. Damit ist die Testreihe mit dem Heiligenschein beendet. Wann und in welcher Form der Cockpitschutz kommen soll, ist noch offen. FIA-Präsident Jean Todt würde die Entscheidung gerne an der Meinung der Fahrer festmachen. Wenn die Mehrheit sich positiv äußert, wird «Halo» 2018 eingeführt. Auch gegen den Widerstand der Teams. Keine Diskussionen wird es um eine andere Regel mehr geben. Ab 2017 soll nach einer Neutralisation stehend gestartet werden. ♦ TG/CE

res sprach der Heppenheimer Tacheles: «Uns fehlte es im Vergleich zu unseren größten Konkurrenten vor allem an Abtrieb.» Man habe zwar im Verlaufe der Saison dabei auch Fortschritte gemacht, sei aber insgesamt noch nicht, wo man hätte sein wollen.

### Damals eingeschworener

Die Aerodynamik war jedoch nur einer der großen Nachteile. Auch beim Motor, wo es vor allem im Qualifying an der entsprechenden Leistung fehlte, und bei der richtigen Arbeitstemperatur der Reifen ist noch reichlich Luft nach oben: «Wir waren nicht so stark, wie wir uns gewünscht hätten», sagt Vettel. «Die anderen waren einen Tick stärker. Und wir waren nicht stark genug, um Schritt zu halten – uns ist es schwer gefallen, die Lücke nach vorn schnell zu schließen.»

An Pluspunkten sieht Vettel vor allem den großen Teamgeist, die hohe Motivation ungeachtet aller Anfeindungen in den italienischen Medien. Am Ende seiner zweiten Saison in Rot sieht Vettel, wie groß das Intrigenpotenzial im Umfeld der Gestione Sportiva ist. Selbst er musste sich plötzlich interner Kritik erwehren. Tapfer und trotzig behauptet er: «Wir sind oft unter Wert geschlagen worden. Es ist viel passiert intern im Team. Es hat sich sehr viel getan zum Guten. Wir sind deutlich stärker als im letzten Jahr.»

Ex-Ferrari-Technikchef Ross Brawn beobachtet seine alte Liebe natürlich mit Argusaugen: «Es ist eine frustrierende Zeit für das ganze Team.» An den Fahrern, so die Botschaft des Superhirns, liege es kaum. Der Unterschied aus der erfolgreichen Phase am Anfang des Jahrtausends zu heute besteht

für den Techniker darin, dass man damals eine «komplettere Mannschaft» gehabt habe.

Was er damit meint: «Wir hatten eine große Harmonie und haben einfach zueinander gepasst.» Die Demission von James Allison im späten Frühjahr zeigt, dass das mittlerweile nicht mehr der Fall ist in Maranello. Der Vergleich zu damals: Brawn als Ruhepol, Jean Todt als verlässlicher Organisator, Luca di Montezemolo als leitend-schaftlicher Chef – und nicht zuletzt ein Michael Schumacher, der als heimlicher Teamchef fungierte.

Heute kämpft Arrivabene um seinen Posten, hat offenkundig nicht die nötige Rückendeckung von ganz oben, Vettel steht häufig allein auf weiter Flur. Bernie Ecclestone, der Ferrari auf die Zeit vor der Todt-Ära zurückgefallen sieht und auch die streng italienische Denke bei der Besetzung der Top-Posten kritisiert, glaubt, dass Vettel «nicht diese Ausstrahlung und Kraft wie Michael Schumacher» besitzt: «Michael war besonders.» Umso mehr braucht (und sucht) Ferrari zusätzliches Führungspersonal – die Gerüchte um Mercedes-Technikchef Paddy Lowe wollen nicht verstummen.

In dieser Situation gilt auch die Hoffnung des vierfachen Weltmeisters dem Einschnitt im Reglement – vielleicht bringt die Ungewissheit auch Ferrari neue Stabilität, so ungewöhnlich das klingen mag. Vettel versucht, das Gute zu sehen: «Es wurde innerhalb der Mannschaft vieles zum Guten verändert. Neue Regeln bieten immer allen, die aufholen müssen, gute Möglichkeiten. Es ist die Chance, größere Schritte nach vorn zu machen.» Sehnsuchtsvoll denkt er an seinen Podiumsbesuch in Monza zurück: «Das Publikum und die Begeisterung haben mir gezeigt, dass man nicht allein ist, wenn man schwierige Zeiten durchlebt.»

Trotzdem scheinen bei Vettel – zumindest manchmal – die Nerven zu flattern. In Abu Dhabi kam er am Donnerstag mit einer Stunde Verspätung ins Fahrerlager. Am Eingang zur Strecke hatte der Ferrari-Pilot Stress mit den lokalen Sicherheitsbehörden. Offenbar war der Heppenheimer nicht einverstanden mit der Art, wie seine persönlichen Sachen durchwühlt wurden. Erst nach einer längeren Diskussion ließen die Wachmänner den vierfachen Weltmeister doch noch passieren. ♦

Druck. Bislang war Mercedes in der glücklichen Lage, nie wirklich herausgefordert worden zu sein.» Red Bull hat schon in der abgelaufenen Saison seine Chancen mit gewagten, aber am Ende überzeugenden Taktik-Varianten gesucht – und gefunden. «Wir haben alle Zutaten», glaubt Horner, auch 2017 wieder zum großen Mercedes-Schreck zu werden.

Eine Hoffnung, die sie natürlich auch südlich der Alpen hegen. Sebastian Vettel, der vielleicht die kritischste Phase seiner ganzen Karriere durchläuft und dementsprechend auch nicht mit Kritik an seinem Arbeitgeber spart, will endlich wieder aktiv ins Titelrennen eingreifen und sich nicht noch bis zum Schluss mit Max Verstappen um den für ihn undankbaren vierten Rang herum-schlagen. In seiner letzten großen Medienrunde des Jah-



Zeigt Ferrari die «Absätze»; Red Bull hat sich im Laufe der Saison zur klaren Nummer 2 gemauert



Vettel: Am Freitag Zuschauer...



...am Sonntag auf dem Podest – zum ersten Mal seit dem GP Italien

## Technik

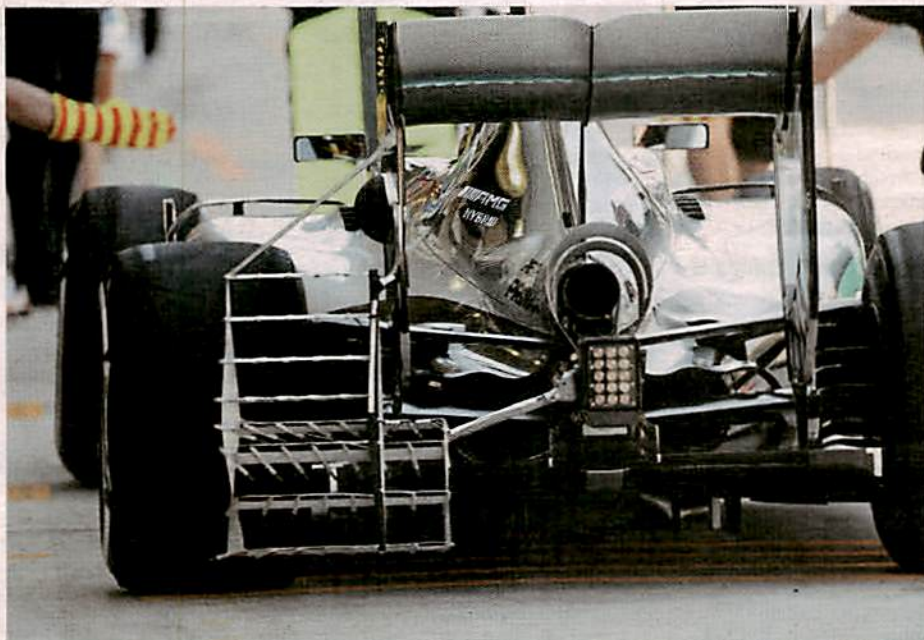
# Alles schaut nach vorne

Von TOBIAS GRÜNER

Die letzten Rennen der Saison 2016 wurden von vielen Teams schon zur Vorbereitung auf die kommende Saison genutzt. Wir verraten, was die Ingenieure in Brasilien und Abu Dhabi in den Freien Trainings ausprobiert haben.

Das neue Reglement treibt die Techniker um. Wie soll man 2017er-Komponenten mit Autos testen, die 20 cm schmaler sind als die Fahrzeuge in der kommenden Saison? Die Flügel und der Diffusor werden 2017 komplett andere Abmessungen haben. Es sind deutlich mehr Leitbleche im Bereich vor den Seitenkästen erlaubt. Weil es wenig bringt, neue Testteile an die alten Rennwagen zu schrauben, geht es den Ingenieuren vor allem darum, die Präzision der Windkanäle zu verbessern. Dafür wurde in den letzten Rennen des Jahres viel Grundlagenarbeit betrieben.

So sah man zum Beispiel Mercedes in Brasilien mit einem großen Gitter hinter dem Diffusor fahren. Technikchef Paddy Lowe erklärte, wozu die Aero-Messung diene: «Es ging hauptsächlich darum, unseren Wind-



Mercedes-Sensoren am Heck: Der Blick ist bei den Teams schon längst auf 2017 gerichtet

kanal und die Simulationsprogramme mit der Wirklichkeit abzugleichen. Das soll uns helfen, Strecke und Windkanal noch besser zu korrelieren. Und zwar in einem Bereich, der im nächsten Jahr extrem wichtig ist.» Der Heckflügel wird breiter und niedriger. Damit ändern

sich die Strömungsverhältnisse hinter den Hinterrädern.

Die FIA musste den Test erst genehmigen. Aero-Tests am Freitag sind erlaubt, aber nur unter der Bedingung, dass sie die Maximalabmessungen des Autos nicht überschreiten. Mercedes musste das Messgerät zu-

rechtstutzen, um nicht über die gedachte Mittellinie des Autos hinauszuragen.

Bei Force India wurden in Abu Dhabi ebenfalls Sensoren am Heck angebracht. «Wir haben gemessen, wie sich die Strömung am Diffusor je nach Fahrzeughöhe und Anstellung ver-

ändert», verrät Technikchef Andy Green. «Durch die tieferen Heckflügel könnte eine größere Anstellung 2017 von Vorteil sein, weil die von der Vorderachse verwirbelte Luft den Flügel nicht so stark stört.»

## Williams mit Abdeckhaube

Bei McLaren waren die Messgitter auf Höhe der Seitenkästen montiert. Hier wurde der Luftstrom hinter den Leitblechen gemessen, die 2017 deutlich wachsen werden. Bei Williams war eine Abdeckhaube seitlich am Cockpit zu sehen. Darunter war ein Gerät zur Datenaufzeichnung versteckt. Aber was wurde gemessen? «Wir haben Daten zur Luftströmung am Frontflügel gesammelt», erklärte Technikchef Pat Symonds auf Nachfrage.

Einen besonderen Testlauf startete Mercedes in Abu Dhabi. Beide Fahrer probierten in F1 ein neues Lenkrad aus. Der Prototyp unterschied sich durch ein verändertes Layout und leichtere Komponenten vom normalen Modell. Wichtiger als die Gewichtsersparnis war aber der erste Versuch mit einem neuen Kupplungshebel an der Rückseite. Die Regeln für 2017 verlangen hier eine kleine Änderung bei der Starttechnik. ♦



McLaren: Luftstrommessung mit Sensorengitter



Mercedes: Tests mit einem neuen Prototypen-Lenkrad



Williams: Statt mit Gitter mit einer Beule unterwegs

## Zahl und Zitat des Wochenendes

# Zusammen wurden sie 555 Grands Prix alt

Nicht nur für Felipe Massa (Seite 10) war Abu Dhabi das letzte F1-Rennen. Auch Jenson Button verabschiedete sich als Grand-Prix-Pilot.

Zusammen kommen sie auf 555 Grand-Prix-Starts. Mehr werden kaum mehr dazukommen. Für Felipe Massa ist der Abschied aus der F1 beschlossene Sache. Und auch Jenson Button rechnet nicht wirklich damit, dass er nochmals zurückkehrt. Bei der letzten F1-Pressekonferenz am Donnerstag meinte der Weltmeister von 2009: «Ich be-

reite mich so auf dieses Rennen vor, als wäre es mein letztes.» Langweilig wird es dem Briten auch nach seiner Formel-1-Karriere nicht. Als Ersatzfahrer bei McLaren ist er auch 2017 des Öfteren vor Ort. Außerdem hat er sich ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: «Ich möchte gerne Amateur-Triathlon-Weltmeister in meiner Altersklasse werden.» Am nötigen Fleiß mangelt es ihm nicht. Seine sportlichen Erfolge neben der Rennstrecke sind bereits legendär.

Button wie Massa machen auch keinen Hehl daraus, dass

es für sie auch eine motorsportliche Zukunft abseits der Formel 1 geben könnte. Massa liebäugelt mit der DTM, Button würde gerne in Le Mans fahren.

Im direkten Vergleich schneiden die beiden Sympathieträger nahezu identisch ab. Button gewann 15 Rennen, sicherte sich 8 Pole-Positions und stand 50-mal auf dem Podest. Auf Massas Konto stehen 11 GP-Siege, 16 Pole-Positions und 41 Podiumsauftitte.

Für die Formel 1 ist der Abgang von beiden ein herber Verlust. ♦ CE

«Ich bin baff. Die haben mir einfach meinen Williams vom letzten Rennen in Abu Dhabi zum Abschied geschenkt.»

FELIPE MASSA



Das wars: Massa und Button





**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 flexiblen 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 Datulupe, schwarzem Zifferblatt, gedruckten Indizes, nachleuchtenden Stab-Zeigern und anti-allergischem, schwarz-rottem Textilarmband. Gehäuse-Durchmesser ca. 40 mm.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Brück, Norbert Lehmann  
Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Owerschloß (Vorstand), Christina Dohmann,  
Dr. Michael Rahlhe, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 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-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an [widerruf@dpv.de](mailto:widerruf@dpv.de) widerrufen.

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

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

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften 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@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)

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

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

Felipe Massa: Nach 15 Jahren  
Formel 1 und 250 GP ist Schluss



Felipe Massa

«Aufhören  
ist ein  
Prozess»

### Zur Person Felipe Massa

Geburtstag 25. April 1981  
Geburtsort São Paulo (BR)  
Herkunftsland Brasilien

#### KARRIERE

1989–1998 Karting  
1999 Formel Chevrolet (Meister)  
2000 F. Renault 2.0 Eurocup (Meister)  
2001 Euro Formel 3000 (Meister)  
2002 Formel 1 mit Sauber (13.)  
2003 F1-Testfahrer bei Ferrari  
2004 Formel 1 mit Sauber (12.)  
2005 Formel 1 mit Sauber (13.)  
2006 Formel 1 mit Ferrari (3., 2. Siege)  
2007 Formel 1 mit Ferrari (4., 3. Siege)  
2008 Formel 1 mit Ferrari (2., 6. Siege)  
2009 Formel 1 mit Ferrari (11.)  
2010 Formel 1 mit Ferrari (6.)  
2011 Formel 1 mit Ferrari (6.)  
2012 Formel 1 mit Ferrari (12.)  
2013 Formel 1 mit Ferrari (8.)  
2014 Formel 1 mit Williams (7.)  
2015 Formel 1 mit Williams (6.)  
2016 Formel 1 mit Williams (11.)

#### HOBBYS

Karting, Fußball, Familie

Von CHRISTIAN  
EICHENBERGER

**Felipe Massa trat in Abu Dhabi zu seinem 250. und letzten Formel-1-GP an. Ob er 2017 woanders Rennen fährt, steht noch nicht fest. Die Formel 1 wird er aber sicher weiter beobachten.**

**Wirst du 2017 die Formel-1-WM verfolgen?**

FELIPE MASSA: Ja, auf jeden Fall. In den letzten 15 Jahren drehte sich bei mir alles um die Formel 1. Diese Liebe erlischt nicht einfach so. Auch wenn man selber nicht mehr fährt. Was ich mir wünsche: Die Formel 1 soll vor allem an der Spitze wieder spannender werden. Und mit den Regeländerungen ist das vielleicht sogar möglich. Wenn ich nicht

«Ich kann stolz auf meine Karriere sein.»

FELIPE MASSA



mehr im Cockpit, sondern auf dem Sofa sitze, dann hoffe ich als Fan, dass es mehr als nur ein Team gibt, das gewinnen kann. **Wie schwierig ist es, aufzuhören?** (Überlegt lange.) Wenn es wirklich so weit ist, ist es schwierig. Das hat man bei mir ja beim GP Brasilien gesehen. Dieses Rennen und die Ereignisse nach meinem Ausfall werde ich nie vergessen. Das war sehr emotional. Vor allem, als ich zurück an die Boxen kam und einige Teams da Spalier standen und klatschten. Letzten Endes ist Aufhören aber ein Prozess. Diese Entscheidung reift nicht von einer Minute auf die andere. **Es gibt sicher auch Aspekte an der Formel 1, die du nicht vermissen wirst, oder?**

Das Fahren an sich, die Zweikämpfe und auch dieses Teamgefühl werde ich auf jeden Fall vermissen. Gegen die Besten der Welt anzutreten, das ist schon etwas sehr Spezielles. Und das wird mir fehlen. Aber es gibt auch Dinge, die einem leichter fallen, wenn man sie nicht mehr Tag für Tag, Woche für Woche hat. **Gehört dazu auch der Druck?**

Nein, der ist immer da gewesen. Zum Teil auch schon in den unteren Klassen. Und der ist ja irgendwie auch die Triebfeder in diesem Sport. **Du sagst, es sei etwas Spezielles gewesen, gegen die Besten der Welt anzutreten. Zum WM-Titel hat es aber leider nie gereicht.**

Nein, leider nicht. Wobei ich die Niederlage in Brasilien, wo ich die WM wegen einem Zähler verloren habe, rückblickend

als gar nicht so schlimm empfinde. Das war Racing. Schlimmer ist mir in diesem Zusammenhang der Skandal von Singapur in Erinnerung geblieben (als Renault-Pilot Nelson Piquet jr. absichtlich verunfallte, um Teamkollege Fernando Alonso zum Sieg zu verhelfen). Das hat weh getan. Dort habe ich wichtige Punkte verloren. Auf eine Art, die nicht in Ordnung war. **Und dein Unfall in Budapest 2009: War das auch so ein Moment?**

Nein. Natürlich muss ich Gott danken, dass er mich da nicht zu sich geholt hat. Aber erstens habe ich an den Unfall keinerlei Erinnerungen. Und zweitens ist das etwas, was passieren kann. Singapur 2008 gehört da definitiv in eine andere Kategorie. **Hätte man dich in Brasilien anders angeschaut, wenn du den Titel 2008 geholt hättest?**

Darüber zerbreche ich mir nicht den Kopf. Vielleicht. Vielleicht auch nicht. Das Publikum in Brasilien hat mir zuletzt jedenfalls nicht das Gefühl gegeben, als habe man mich nie akzeptiert.

**Es gab immer wieder Stimmen, die sagten, du seist für die Formel 1 zu nett gewesen. Stimmt das rückblickend?** (Überlegt wieder lange.) Ich bin ein anderer Charakter. Und hätte mich in gewissen Situationen gar nicht anders geben können. Deshalb glaube ich nicht, dass ich zu nett gewesen war. Und wenn, dann war vielleicht das letzte Ferrari-Jahr ein Beispiel dafür.

**Kannst du dich noch an deinen ersten öffentlichen Auftritt als Sauber-Neuzugang in Zürich erinnern?**

Ja, einigermaßen. **Du warst total schüchtern.** Ja, das war eine neue Welt. Und da lernt man in 15 Jahren natürlich unheimlich dazu.

**So viel, dass du heute Dinge anders anpacken würdest, wenn du nochmals die Gelegenheit dazu hättest?**

Ja, vielleicht. Das eine oder andere. Aber grundsätzlich bin ich mit meiner Karriere zufrieden. Ich glaube, ich kann stolz auf das sein, was ich erreicht habe. Und hinterher zu behaupten, diese oder jene Entscheidung war falsch, ist einfach. Es ist der Moment, der entscheidet. Und ich glaube, ich hatte da kein so schlechtes Händchen. **War Michael Schumacher dein stärkster Teamkollege?**

Er war auf jeden Fall mein Lehrmeister. So habe ich ihn immer gesehen. Und er hat mir viel geholfen. Ich möchte diese Zeit mit ihm nicht missen. Und ja: Er war immer super schnell. **Und wie geht es jetzt weiter?**

Mit 35 aufzuhören, ist eigenartig. Aber so ist dieser Sport halt. Trotzdem fühle ich mich noch jung genug für andere Herausforderungen. Mal schauen, was sich ergibt. ♦

**STRECKE**

**GP Abu Dhabi/Abu Dhabi**



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Ultrasoft- (lila markiert), Supersoft- (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 Trockenreifensets. Die Fahrer können diese im Voraus bestimmen (MOTORSPORT aktuell wird diese Auswahl immer eine Woche vor dem Rennen abdrucken). Dazu kommen weitere sieben Reifensets für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Jeder Fahrer darf nur vier Antriebsseinheiten 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. Der Yas Marina Circuit hatte 2016 zwei DRS-Zonen: auf der Geraden nach Kurve 7 und auf der Geraden nach Kurve 10.

**TRAININGS**

1. Freies Training (Fr) min/Rdn.		2. Freies Training (Fr) min/Rdn.		3. Freies Training (Sa) min/Rdn.		Topspeed Qualifying (Sa) km/h	
1. Hamilton	1:42,869 (28)	1. Hamilton	1:40,861 (36)	1. Vettel	1:40,775 (16)	1. Massa	347,1
2. Rosberg	1:43,243 (31)	2. Rosberg	1:40,940 (38)	2. Verstappen	1:40,912 (21)	2. Vettel	343,6
3. Verstappen	1:43,297 (26)	3. Vettel	1:41,130 (31)	3. Räikkönen	1:40,999 (14)	3. Ericsson	343,5
4. Ricciardo	1:43,362 (27)	4. Verstappen	1:41,389 (24)	4. Hamilton	1:41,065 (15)	Ocon	343,5
5. Vettel	1:44,005 (27)	5. Ricciardo	1:41,390 (33)	5. Rosberg	1:41,168 (19)	5. Bottas	343,4
6. Pérez	1:44,155 (23)	6. Räikkönen	1:41,464 (34)	6. Ricciardo	1:41,831 (20)	6. Räikkönen	342,3
7. Räikkönen	1:44,556 (27)	7. Bottas	1:41,959 (35)	7. Pérez	1:41,885 (19)	7. Grosjean	341,7
8. Sainz jr.	1:44,685 (21)	8. Pérez	1:42,041 (35)	8. Hülkenberg	1:42,067 (13)	8. Gutiérrez	341,2
9. Massa	1:45,039 (27)	9. Hülkenberg	1:42,264 (36)	9. Bottas	1:42,076 (19)	9. Wehrlein	340,8
10. Ericsson	1:45,168 (20)	10. Massa	1:42,268 (36)	10. Gutiérrez	1:42,354 (16)	10. Hülkenberg	340,0
11. Ceis*	1:45,476 (26)	11. Alonso	1:42,366 (33)	11. Alonso	1:42,585 (14)	11. Nasr	339,9
12. Grosjean	1:45,600 (13)	12. Button	1:42,823 (24)	12. Palmer	1:42,616 (18)	12. Pérez	339,7
13. Nasr	1:45,778 (17)	13. Gutiérrez	1:43,012 (35)	13. Button	1:42,664 (15)	13. Magnussen	339,4
14. Gutiérrez	1:45,925 (20)	14. Grosjean	1:43,108 (17)	14. Massa	1:42,683 (20)	14. Palmer	338,0
15. Bottas	1:45,940 (31)	15. Palmer	1:43,272 (33)	15. Grosjean	1:42,805 (17)	15. Rosberg	337,2
16. Palmer	1:46,219 (33)	16. Ocon	1:43,600 (35)	16. Magnussen	1:43,057 (17)	16. Hamilton	336,4
17. Magnussen	1:46,372 (21)	17. Wehrlein	1:43,754 (33)	17. Wehrlein	1:43,145 (17)	17. Alonso	335,7
18. Alonso	1:46,379 (21)	18. Nasr	1:43,903 (36)	18. Sainz jr.	1:43,301 (10)	18. Kvyat	335,1
19. Wehrlein	1:46,458 (29)	19. Ericsson	1:44,045 (34)	19. Nasr	1:43,417 (22)	Ricciardo	335,1
20. Button	1:47,127 (10)	20. Magnussen	1:44,117 (25)	20. Ocon	1:43,733 (15)	20. Verstappen	334,9
21. King**	1:47,558 (27)	21. Sainz jr.	1:44,478 (5)	21. Kvyat	1:44,105 (13)	21. Button	334,5
22. Kvyat	2:01,989 (4)	22. Kvyat	1:45,948 (4)	22. Ericsson	1:44,238 (20)	22. Sainz jr.	332,0

\* für Hülkenberg; \*\* für Ocon

**QUALIFYING**

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Hamilton	1:39,487	1. Hamilton	1:39,382	1. Hamilton	1:38,755	Hamilton	12:9 Rosberg
2. Räikkönen	1:40,358	2. Rosberg	1:39,490	2. Rosberg	1:39,058	Vettel	10:11 Räikkönen
3. Vettel	1:40,341	3. Räikkönen	1:39,629	3. Ricciardo	1:39,589	Massa	4:17 Bottas
4. Verstappen	1:40,424	4. Verstappen	1:39,903	4. Räikkönen	1:39,604	Ricciardo	11:6 Verstappen
5. Rosberg	1:40,511	5. Vettel	1:40,034	5. Vettel	1:39,661	(Ricciardo	4:0 Kvyat)
6. Pérez	1:40,864	6. Ricciardo	1:40,429	6. Verstappen	1:39,818	Pérez	9:12 Hülkenberg
7. Hülkenberg	1:41,000	7. Hülkenberg	1:40,709	7. Hülkenberg	1:40,501	Magnussen	11:8 Palmer
8. Ricciardo	1:41,002	8. Pérez	1:40,743	8. Pérez	1:40,519	Kvyat	6:11 Sainz jr.
9. Massa	1:41,157	9. Massa	1:40,858	9. Alonso	1:41,106	(Verstappen	3:1 Sainz jr.)
10. Button	1:41,158	10. Alonso	1:41,044	10. Massa	1:41,213	Ericsson	13:7 Nasr
11. Bottas	1:41,192	11. Bottas	1:41,084			Alonso	15:5 Button
12. Grosjean	1:41,467	12. Button	1:41,272			(Vandoorne	1:0 Button)
13. Alonso	1:41,616	13. Gutiérrez	1:41,480			Wehrlein	7:2 Ocon
14. Gutiérrez	1:41,639	14. Grosjean	1:41,564			(Wehrlein	7:5 Haryanto)
15. Palmer	1:41,775	15. Palmer	1:41,820			Grosjean	12:9 Gutiérrez
16. Wehrlein	1:41,886	16. Wehrlein	1:41,995				
17. Kvyat	1:42,003						
18. Magnussen	1:42,142						
19. Nasr	1:42,247						
20. Ocon	1:42,286						
21. Sainz jr.	1:42,393						
22. Ericsson	1:42,637						

**MEIN RENNEN**

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



**< Sebastian Vettel (3.)**  
«Die letzten Runden waren turbulent. Aber ich kam dann nicht an Nico vorbei, weil er im DRS-Fenster zu Lewis lag. Die Entscheidung, auf einen Stopp zu setzen, war goldrichtig.»

**Daniel Ricciardo (5.) >**  
«Wir hatten mit einem Undercut Räikkönen ausgetrickst. Danach konnte ich den Speed der Top 4 nicht ganz mitgehen. Der fünfte Platz ist okay, aber auch kein Highlight.»



**< Nico Hülkenberg (7.)**  
«Das war ein Rennen gegen meinen Teamkollegen. Die anderen sechs vor uns lagen außer Reichweite. Nach der Berührung mit Verstappen am Start war der Unterboden beschädigt.»

**Fernando Alonso (10.) >**  
«Ich war gegen die Force India und den Williams von Massa eigentlich chancenlos. Trotzdem hat das Rennen Spaß gemacht. Ich bin zufrieden mit diesem einen Punkt.»



**< Valtteri Bottas (out)**  
«Bei mir ist hinten plötzlich etwas gebrochen. Es muss an der Aufhängung gewesen sein. Der Wagen war unfahrbar. Wir versuchten, es noch in der Garage zu flicken. Vergeblich.»

**Kevin Magnussen (out) >**  
«Ich erwischte einen schlechten Start. In Turn 8 hatte ich ein Duell mit Kvyat. Dabei muss mich ein Sauber oder ein Manor erwischt haben. Die Aufhängung war danach kaputt.»



## Höhepunkte des Rennens

**Start:** Hamilton und Rosberg kommen beide super weg. Verstappen verhakht sich nach Turn 1 bei Hülkenberg und dreht sich. Der Red Bull fällt ans Ende des Feldes zurück.

**1. Runde:** Hamilton führt vor Rosberg, Räikkönen, Ricciardo und Vettel. Kaputte Aufhängung bei Magnussen in Turn 8.

**5. Runde:** Verstappen schon wieder 13.

**6. Runde:** Bottas wird in die Box zurückgeschoben.

**7. Runde:** Hamilton an der Box (Soft). Räikkönen auch (ebenfalls Soft).

**8. Runde:** Rosberg kommt auch (Soft). Vettel ebenfalls. Wie Hamilton muss auch Rosberg warten, ehe die Fastlane wieder frei ist.

**9. Runde:** Rosberg liegt hinter Verstappen auf P3.

**12. Runde:** Buttons rechtes Vorderrad steht schief. Der Brite ist zu fest über einen Randstein geräubert.

**16. Runde:** Kvyat rollt aus. Und schnappt sich ein Fahrrad, um an die Boxen zurückzufahren.

**20. Runde:** Hamilton liegt 4,2 Sekunden vor Verstappen. Rosberg Dritter.

**21. Runde:** Rosberg kassiert Verstappen.

**22. Runde:** Verstappen entledigt sich seiner Supersofts (neu Soft).

**25. Runde:** Undercut von Ricciardo (Soft).

**26. Runde:** Ferrari holt Kimi rein. Trotzdem fällt er hinter Ricciardo zurück.

**28. Runde:** Hamiltons zweiter Boxenstopp ist fällig (wieder Soft).

**29. Runde:** Rosberg muss auch nochmals rein (Soft). Ist Dritter hinter Hamilton, vor Verstappen. Vettel führt (erst ein Stopp).

**33. Runde:** Hamilton hält Rosberg eisern aus dem DRS-Fenster.

**37. Runde:** Vettel holt sich Supersoft (zurück auf P6).

**41. Runde:** Vettel kassiert Räikkönen (P5).

**43. Runde:** Palmer räumt Sainz ab. Der Toro Rosso scheidet aus. Palmer kriegt fünf Strafsekunden.

**46. Runde:** Vettel überholt Ricciardo (4.).

**50. Runde:** Die ersten vier innerhalb von 2,8 sec.

**51. Runde:** Vettel überholt Verstappen (3.).

**53. Runde:** Die ersten vier sind immer näher zusammen. Hamilton drosselt das Tempo. Hoffte, dass Vettel und Verstappen noch aufschließen können.

**55. Runde:** Hamilton gewinnt, Rosberg reicht P2 zum ersten WM-Titel. Vettel Dritter. ♦ CE

## GP VON ABU DHABI / Resultate

Abu Dhabi (UAE), 27. November 2016; 21. von 21 Läufen zur Formel-1-WM; 305,355 km über 55 Runden  
à 5,554 km; 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/Nacht, klar; trocken.

26



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stops	Reifen	Punkte	
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	55	1:38:04,013 h		2	us-s-s	25	
2. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W07 AMG Hybrid	55	+0,439 sec		2	us-s-s	18	
3. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF16-H	55	+0,843		2	us-s-s	15	
4. Max Verstappen (NL)	Red-Bull-TAG RB12	55	+1,685		1	ss-s	12	
5. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-TAG RB12	55	+5,315		2	ss-s-s	10	
6. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF16-H	55	+18,816		2	us-s-s	8	
7. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM09	55	+50,114		2	us-s-s	6	
8. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM09	55	+58,776		2	us-s-s	4	
9. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW38	55	+59,436		2	us-s-s	2	
10. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-31	55	+59,896		2	us-s-ss	1	
11. Romain Grosjean (F)	HaasF1-Ferrari VF16	55	+1:16,777 min		2	s-s-ss	0	
12. Esteban Gutiérrez (MEX)	HaasF1-Ferrari VF16	55	+1:35,113		2	ss-s-s	0	
13. Esteban Ocon (F)	Manor-Mercedes MR05	54	+1 Rde.	2	s-s-ss	0	0	
14. Pascal Wehrlein (D)	Manor-Mercedes MR05	54	+1 Rde.	2	us-s-s	0	0	
15. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C35	54	+1 Rde.		1	s-ss	0	0
16. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C35	54	+1 Rde.		2	ss-s-s	0	0
17. Jolyon Palmer (GB)	Renault RS16	54	+1 Rde.		3	us-s-s-ss	0	0
* +5 Sekunden (Verursachung einer Kollision)								
Nicht klassiert:								
Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	41	+14 Rdn.	Getriebe	2	ss-s-s	0	
Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	14	+41 Rdn.	Getriebe	1	ss-s	0	
Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-31	12	+43 Rdn.	Aufhängung	0	s	0	
Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW38	6	+49 Rdn.	Aufhängung	0	us	0	
Kevin Magnussen (DK)	Renault RS16	5	+50 Rdn.	Kollision	1	s-s	0	
Durchschnittstempo des Siegers: 186,824 km/h Schnellste Runde: Vettel, 43. Runde in 1:43,729 min (= 192,756 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.



Sauber gegen Manor: Die Schweizer siegten am Ende im Kellerduell

Topspeed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Vettel	347,2	1. Vettel	1:43,729
2. Ricciardo	340,9	2. Alonso	1:44,495
3. Rosberg	339,8	3. Ricciardo	1:44,889
4. Grosjean	339,0	4. Grosjean	1:44,970
5. Gutiérrez	338,3	5. Hamilton	1:45,137
6. Ocon	337,9	6. Räikkönen	1:45,163
7. Verstappen	337,7	7. Verstappen	1:45,187
8. Massa	337,3	8. Pérez	1:45,249
9. Alonso	336,9	9. Rosberg	1:45,261
10. Palmer	336,5	10. Massa	1:45,675
11. Hülkenberg	333,9	11. Palmer	1:45,715
12. Wehrlein	331,5	12. Gutiérrez	1:45,928
13. Ericsson	330,1	13. Hülkenberg	1:45,949
14. Räikkönen	329,5	14. Wehrlein	1:46,145
15. Pérez	327,1	15. Ocon	1:46,189
16. Kvyat	326,8	16. Ericsson	1:46,216
17. Sainz jr.	323,6	17. Nasr	1:46,287
18. Nasr	322,6	18. Sainz Jr.	1:46,591
19. Hamilton	321,7	19. Bottas	1:47,837
20. Bottas	316,9	20. Magnussen	1:48,601
21. Button	316,0	21. Kvyat	1:48,752
22. Magnussen	308,2	22. Button	1:48,753



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Ricciardo	1267
2. Pérez	1260
3. Rosberg	1202
4. Bottas	1186
Hamilton	1186
6. Verstappen	1176
7. Massa	1161
8. Sainz jr.	1154
Nasr	1154
10. Alonso	1125
11. Gutiérrez	1096
12. Räikkönen	1094
13. Magnussen	1077
14. Ericsson	1061
15. Vettel	1057
16. Wehrlein	1048
17. Hülkenberg	1042
18. Button	1032
19. Grosjean	1030
20. Kvyat	969
21. Palmer	961
22. Haryanto	611
23. Ocon	508
24. Vandoorne	56

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. Red Bull Racing	2404
2. Mercedes AMG Petronas F1	2388
3. Williams Martini Racing	2347
4. Sahara Force India F1 Team	2302
5. Sauber F1 Team	2215
6. McLaren Honda	2213
7. Manor Racing	2167
8. Scuderia Toro Rosso	2162
9. Scuderia Ferrari	2151
10. Haas F1	2126
11. Renault F1	2038
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	1268/2536

## Experten-Urteil



## Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

## Fahrer des Rennens



## Lewis Hamilton

Der in Abu Dhabi von Rosberg abgelöste Weltmeister hat beim Finale alles gemacht, was er machen konnte, und den vierten Sieg in Serie nach Hause gefahren. Dass er dabei (fast) alle Register zog und mit gedrosseltem Tempo versuchte, Vettel und Verstappen ins DRS-Fenster von Rosberg zu befördern, ist legitim. Aber in der Umsetzung gar nicht so einfach. Hamilton hat dabei keine schmutzigen Tricks angewendet. Und er war auch auf dem Podium ein fairer Verlierer. Den am Donnerstag noch verweigerten Handshake gab es bei der Siegerehrung gleich doppelt.

## Heimlicher Gewinner



## Sebastian Vettel

Sicher hat Hamiltons «Bummeltempo» die Aufholjagd von Sebastian Vettel begünstigt. Doch die Taktik der Roten, Vettel lange draußen zu lassen und ihn dann mit den Supersofts auf Jagd zu schicken, hat bestens funktioniert. Was man im abgelaufenen Jahr ja nicht immer von der Taktik der Scuderia behaupten konnte. Sich auf den dritten Platz zu katapultieren, war ein versöhnliches Ende einer verkorksten Saison. Damit verhinderte Vettel auch den Absturz auf den fünften Platz der Fahrer-Weltmeisterschaft, er blieb wie im Rennen vor Max Verstappen.

## Heimlicher Verlierer



## Esteban Gutiérrez

Ein zwölfter Platz zum Schluss. Der Mexikaner ist auch im letzten Rennen nicht in die Punkte gefahren. Und ist einer der ganz großen Verlierer 2016. Gutiérrez hat für 2017 kein Cockpit. Sein zweiter Anlauf in der Formel 1 ist (wie damals) bei Sauber gescheitert. Während Button und Massa erhobenen Hauptes die Bühne verließen, verschwand Gutiérrez durch die Hintertüre. ♦



## GP2 Abu Dhabi

# Was nun mit Meister Gasly?

Von CHRISTIAN  
EICHENBERGER

**Pierre Gasly drehte in Abu Dhabi mit einer sensationellen Fahrt im Hauptrennen den Spieß noch um. Und sicherte sich mit einem Acht-Punkte-Vorsprung auf Rookie Antonio Giovinazzi den Titel in der GP2.**

Sieben Punkte Rückstand hatte Pierre Gasly vor den beiden letzten Rennen in Abu Dhabi. Alles war also noch offen. Und Titelkontrahent Antonio Giovinazzi wollte nichts unversucht lassen, diesen Vorsprung gegenüber seinem Teamkollegen auch über die Runden zu bringen. Doch Prema stellte Gasly in Abu Dhabi ein Auto hin, das im Samstagsrennen unschlagbar war. Der Franzose pflügte nach seinem Boxenstopp durchs Feld, als gäbe es kein Morgen. «Ich war voll auf Sieg gepolt», sagte der Red-Bull-Junior nach 31 Runden. «Ich wollte vor dem zweiten Rennen den Spieß umdrehen. Weil es im Sprint schwieriger ist, Boden gutzumachen.»

Dass Gasly die Konkurrenz aber so in Grund und Boden fährt, hatte niemand auf der Rechnung. Vor allem nicht Giovinazzi. Der ärgerte sich schon im Quali über zu viel Verkehr. Und musste sich mit Startplatz 6 zufriedengeben, wäh-



War im ersten Durchgang unschlagbar: Der ultraschnelle Gasly

rend Gasly mit einem neuen GP2-Rundenrekord die Pole eroberte. «Das wird schwierig», orakelte Giovinazzi schon am Freitagabend im GP2-Paddock. «Es ist nicht einfach auf dieser Strecke zu überholen. Vielleicht kann ich am Start von einem Missgeschick profitieren.»

## Platz 2 für die Wundertüte

Der Wunsch blieb Vater des Gedankens. Gasly zog am Start weg, und Giovinazzi hatte das Nachsehen. Besonders dicke kam es beim Pflichtstopp. Den hatte Prema für Gasly in Runde 7 angesetzt. Ein perfektes Timing. Obwohl Gasly hinterher auch meinte, ganz perfekt sei es schließlich ja auch nicht gewesen. «Als ich losfahren wollte, musste ich noch warten, weil zwei Konkurrenten in der Fastlane waren.» Giovinazzi kam

eine Runde später herein. Doch da waren die Reifen schon hinüber. In seiner letzten Runde verlor er einige Positionen.

Gaslys größter Gegner im Kampf um den Sieg war der Japaner Nobuharu Matsushita. Der ART-



«Im Moment ist Pierre einfach unser Ersatzfahrer.»

TORO-CHEF FRANZ TOST

Pilot, über die Saison gesehen eine Wundertüte, setzte im ersten Stint auf die härtere Mischung als Gasly und Co. Und



Rookie Delétraz: Rad weg

fuhr damit bis zur 27. Runde durch. «Doch ich konnte das Tempo Gaslys nicht mitgehen. Als der Honda-Junior von der Boxenunterführung ausgespuckt wurde, war Gasly längst durch. Im Ziel betrug der Rückstand 6,7 Sekunden.

Giovinazzi fuhr als Sechster über die Ziellinie. Weil Norman Nato aber wegen «Speeding in the Pitlane» eine Fünf-Sekunden-Strafe bekam, rückte er auf P5 vor. Viel brachte das dem GP2-Rookie aber nicht. Am Sonntag verkam der Sprint zu einer Prozedur. Giovinazzi (auf P6) hätte 13 Punkte gutmachen müssen. Gasly (lange auf P8) musste ihm nur folgen. Das tat er brav. Und ließ sich im Ziel als zwölfter GP2-Champion feiern. «Ich wollte unbedingt Meister werden», sagte Gasly.

«Ich kann meinem Team nicht genug danken. Es hat mir ein Auto hingestellt, das super gelaufen ist. Ich bin so happy.»

Die Frage, die sich stellt: Was passiert aus ihm? Eine weitere Saison kann er laut Reglement nicht fahren. Das wäre auch kompletter Blödsinn. Und bei Toro Rosso sind die Türen zu. «Im Moment ist Pierre einfach unser Ersatzfahrer», erklärt Toro-Rosso-Teamchef Franz Tost.

In dieser Rolle steht er Gewähr bei Fuß. Was das bei Red Bull heißt, wissen wir. Falls Daniil Kvyat 2017 nicht die erwartete Leistung bringt, sitzt Gasly schneller im Cockpit als der Russe «Nasdrovje» sagen kann.

## 1000 Euro Strafe für Carlin

Während Gasly feierte, grübelte GP2-Neuling Louis Delétraz noch in den Daten. Der Schweizer, der bei Carlin das Cockpit von Kirshöfer übernommen hatte, schied aus, weil ihm das rechte Vorderrad nach dem Boxenstopp davonschlief. «Der Mechaniker hatte es nicht richtig angezogen.» Das Team musste 1000 Euro Strafe zahlen.

In Lauf 2 (Sieger Alex Lynn vor dem sensationellen Evergreen Johnny Cecotto jr.) wurde Louis unter den Augen von Vater Jean-Denis 17. Diese Woche testet er drei Tage bei Racing Engineering. Ein ziemlich eindeutiger Hinweis, dass er 2017 für die Spanier fährt. ♦



Durfte am Sonntag ausgelassen mit seinen Freunden feiern: Der neue GP2-Meister Pierre Gasly

## GP2 / Resultate

Abu Dhabi/UAE: 5,554 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/trocken;

Hauptrennen 31 Runden (= 172,059 km), 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet.

1. Pierre Gasly (F/Prema) in 59:14,764 min (= 174,248 km/h); 2. Nobuharu Matsushita (J/ART) +6,737; 3. Artem Markelov (RUS/Russian Time) +11,309; 4. Sergey Sirotkin (RUS/ART) +14,111; 5. Antonio Giovinazzi (I/Prema) +20,172; 6. Norman Nato (F/Racing Engineering) +23,686; 7. Johnny Cecotto jr. (YV/Rapax) +26,630; 8. Alex Lynn (GB/Dams) +35,974; 9. Nicholas Latifi (CDN/Dams) +39,007; 10. Raffaele Marciello (I/Russian Time) +41,589; 11. Luca Ghiotto (I/Trident) +43,486; 12. Sergio Canamasas (E/Carlin) +43,960; 13. Jordan King (GB/Racing Engineering) +46,090; 14. Daniel de Jong (NL/MP Motorsport) +1:04,814; 15. Mitch Evans (NZ/Campos) +1:26,008; – out: Louis Delétraz (CH/Carlin)

Schnellste Runde: Matsushita in 1:51,175 min (= 179,846 km/h)

Sprintrennen 22 Runden (= 122,073 km), 22 Fahrer gestartet, 21 gewertet.

1. Alex Lynn (GB/Dams) in 41:36,580 min (= 176,025 km/h); 2. Johnny Cecotto jr. (YV/Rapax) +4,945; 3. Sergey Sirotkin (RUS/ART) +6,607; 4. Nobuharu Matsushita (J/ART) +8,078; 5. Norman Nato (F/Racing Engineering) +13,375; 6. Antonio Giovinazzi (I/Prema) +16,716; 7. Artem Markelov (RUS/Russian Time) +17,807; 8. Mitch Evans (NZ/Campos) +22,609; 9. Pierre Gasly (F/Prema) +23,226; 10. Jordan King (GB/Racing Engineering) +28,848; 11. Oliver Rowland (GB/MP Motorsport) +30,312; 12. Nicholas Latifi (CDN/Dams) +33,447; 13. Raffaele Marciello (I/Russian Time) +37,784; 14. Gustav Malja (S/Rapax) +38,996; 15. Emil Bernstorff (GB/Arden) +45,390; – ferner: 17. Louis Delétraz (CH/Carlin) +46,716

Schnellste Runde: Ghiotto in 1:52,646 (= 177,497 km/h)

Bonuspunkte: Pole (4): Gasly (1:47,476 min = 186,035 km/h); schnellste Runde (je 2): Matsushita (1:51,175 min)/Sirotkin (1:52,863 min)

Endstand nach 22 Läufen: 1. Gasly 219 Punkte; 2. Giovinazzi 211; 3. Sirotkin 159; 4. Marciello 159; 5. Nato 136; 6. Lynn 124; 7. King 122; 8. Ghiotto 111; 9. Rowland 107; 10. Markelov 97; 11. Matsushita 92; 12. Evans 90; 13. Malja 53; 14. Pic 36; 15. Gelaet 24; 16. Latifi 23; 17. Kirshöfer 21; 18. Cecotto 18; 19. Canamasas 17; 20. Eriksson 10; – Teams: 1. Prema 430 Punkte; 2. Racing Engineering 258; 3. Russian Time 256; 4. ART 251; 5. Dams 147; 6. Campos 114; 7. MP 113; 8. Trident 111; 9. Rapax 107; 10. Carlin 38; 11. Arden 12

Internet: www.gp2series.com

## GP3 Abu Dhabi

## Kollision entscheidet Titelkampf

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Charles Leclerc heißt der neue GP3-Champion. Der Ferrari-Junior sicherte sich die Krone bereits im ersten Lauf – trotz einer Kollision.**

Zu Fuß kam er an die Box zurück. Als neuer Meister: Charles Leclerc. Eine Kollision mit Santino Ferrucci (Dams) riss den Monegassen aus dem Rennen. Doch zu dem Zeitpunkt «wusste ich bereits, dass ich Meister bin», grinste Leclerc und nahm die Gratulationen entgegen.

Drei Runden bevor es Leclerc erwischte, war Teamkollege Alexander Albon, der einzige verbliebene Titelkontrahent, mit Jack Aitken kollidiert. Albon führte das Rennen an. War aber nach einer Safety-Car-Phase (Dreher von Calderón) vom Arden-Pilot an der Spitze abgelöst worden. Allerdings nicht regelkonform. So dass Aitken die Spitzenposi-

tion wieder freiwillig hergab. Gleich danach aber wieder einen Angriff wagte. Dieser war erfolgreich, doch Albon wollte nicht klein beigeben und hielt dagegen. Dabei kam er innen auf die Curbs und hob ab. Direkt in das Auto von Aitken hinein. Während der Brite weiterfahren konnte und noch Dritter wurde, war für den Thailänder Schluss. «Die Aufhängung war kaputt», so Albon.

«Über Funk hatte mir das Team mitgeteilt, dass Alex

ausgefallen war», erzählte Leclerc hinterher. «Deshalb riskierte ich etwas, weil ich den Titel auf dem Podium feiern wollte. Doch Ferrucci hatte offenbar etwas dagegen und schlitze mir den linken Vorderreifen auf.» Nutznießer war Nyck de Vries (ebenfalls ART), der seinen zweiten Sieg feierte. Guter Viertes wurde Kevin Jörg. «Der Start war gut, die Pace war gut und ich habe ein fehlerfreies Rennen hingelegt. Mehr war nach vorne nicht zu machen.»

Im zweiten Durchgang belegte Jörg, der diese Woche zwei Tage für Arden testet, Rang 8. In einem packenden Duell behielt er gegen den neuen Meister Leclerc die Oberhand. Der Sieg ging

an Jörgs Teamkollegen Jake Hughes. Für Albon endete auch Lauf 2 mit einer Kollision. Diesmal geriet der Thai mit der einzigen Dame im Feld, Tatiana Calderón, aneinander. ♦



GP3-Meister: Charles Leclerc



Starkes Finish: Kevin Jörg

## GP3 / Resultate

Abu Dhabi/UAE, 5,554 km, Wetter Sa/So: sonnig/trocken;

1. Lauf 18 Rdn. (= 99,857 km), 22 Fahrer gestartet, 16 gewertet.

1. Nyck de Vries (NL/ART) in 38:06,651 min (= 157,210 km/h); 2. Jake Dennis (GB/Arden) +1,012; 3. Jack Aitken (GB/Arden) +3,881; 4. Kevin Jörg (CH/Dams) +9,601; 5. Nirei Fukuzumi (J/ART) +10,618; 6. Steijn Schothorst (NL/Campos) +14,369; 7. Jake Hughes (GB/Dams) +15,225; 8. Konstantin Tereschenko (RUS/Campos) +17,292; 9. Santino Ferrucci (USA/Dams) +18,990; 10. Alex Palou (E/Campos) +20,776

2. Lauf 14 Rdn. (= 77,641 km), 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet.

1. Jake Hughes (GB/Dams) in 30:21,199 min (= 153,474 km/h); 2. Jack Aitken (GB/Arden) +2,825; 3. Nirei Fukuzumi (J/ART) +7,191; 4. Jake Dennis (GB/Arden) +7,471; 5. Alex Palou (E/Campos) +8,747; 6. Konstantin Tereschenko (RUS/Campos) +8,774; 7. Steijn Schothorst (NL/Campos) +9,158; 8. Kevin Jörg (CH/Dams) +12,846; 9. Charles Leclerc (MC/ART) +14,035; 10. Giuliano Alesi (F/Trident) +15,909

Endstand nach 18 Läufen: 1. Leclerc 202 Punkte; 2. Albon 177; 3. Fuoco 157; 4. Dennis 149; 5. Aitken 146; 6. De Vries 133; 7. Fukuzumi 91; 8. Hughes 90; 9. Parry 82; 10. Maini 50; 11. Boschung 48; 12. Ferrucci 36; 13. Schothorst 36; 14. Jörg 26; 15. Palou 22; 16. Tunjo 18; 17. Isaakyan 17; 18. Stuvik 9; 19. Tereschenko 8; 20. Janosz 3; 21. Calderón 2; 22. Alesi 1; – Teams: 1. ART Grand Prix 588; 2. Arden 297; 3. Trident 170; 4. Dams 152; 5. Koiranen GP 147; 6. Jenzer 68; 7. Campos 66

Internet: www.gp3series.com

## GP2/GP3 - die Deutschsprachigen

## Saisonziele verpasst



Marvin Kirhhöfer (GP2)



Ralph Boschung (GP3)



Kevin Jörg (GP3)

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

«Ich habe mir meine erste Saison anders ausgemalt. Ich wollte konstanter und natürlich auch erfolgreicher sein. Leider sind wir nach einem ordentlichen Saisonauftakt in Barcelona an Ort und Stelle getreten.»

«Ich habe mein Saisonziel definitiv nicht erreicht. Ich habe ja nicht einmal die komplette Saison zu Ende gefahren. Immerhin: Bei den Rennen, bei denen ich am Start gestanden bin, war ich unter den Besten dabei.»

«Nein, die Saison ist gar nicht nach meinen Vorstellungen verlaufen. Das Ziel war, unter die besten sechs in der GP3 zu kommen. Das habe ich verpasst. Und das nach einem doch sehr guten Auftakt in Barcelona.»

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

«Ganz klar Monaco. Alleine dass ich dort mal fahren durfte. Und dann bin ich auf Anhieb Zweiter geworden. In meinem ersten Stadtennen. Daran werde ich noch oft denken.»

«Mein Sieg in Österreich. Und Rennen 1 in Budapest. Da hat die Pace gepasst, und ich bin von zehn auf fünf vorgefahren. Wie ich dort Meister Leclerc überholt habe, freut mich noch heute.»

«Ans erste Wochenende in Barcelona. Ich war in meinem ersten GP3-Qualifying auf Anhieb Zweiter. Und in den Rennen belegte ich die Plätze 5 und 7. Auch Abu Dhabi war nicht schlecht.»

**Welches Rennen würdest du am liebsten aus dem Gedächtnis streichen?**

«Baku. Da stand ich auf SP7, hatte Kupplungsprobleme am Start und wurde in der ersten Kurve abgeräumt. Aber es gab auch noch andere Rennen, die nicht richtig toll gelaufen sind.»

«Hockenheim war das schlechteste Wochenende. Ich war in beiden Rennen in Unfälle verwickelt. Und im Quali war ich auf dem Weg zu SP3, als einer der Russen im Weg stand.»

«Die zwei am Red Bull Ring – direkt im Anschluss an Barcelona. Die Reifen kamen nicht auf Temperatur. Obwohl wir dort vorab zwei Tage getestet haben. Nichts passte mehr zusammen.»

**Wie geht es weiter mit dir? In welcher Serie wird man dich 2017 antreffen?**

«Ich wünschte, ich würde das jetzt schon wissen. Es gibt ein paar Ideen, ein paar Pläne. Aber im Rennsport steht und fällt vieles mit den Finanzen. Trotzdem bleibe ich zuversichtlich.»

«Ich hatte gehofft, bei Porsche unterzukommen. Aber das hat leider nicht geklappt. Jetzt ist es mein Ziel, im Formelsport weiterzumachen. Dafür suche ich Sponsoren und Partner.»

«Das ist noch unklar. Entweder die Formel 3.5, wo ich bereits getestet habe, oder nochmals GP3. Aber bei einem anderen Team. Diese Woche teste ich zwei Tage für Arden in Abu Dhabi.»

## NACHRICHTEN

## Team Hilmer 2017 wieder mit dabei?

GP2 Der Rennstall von Franz Hilmer steht 2017 vor einem Comeback. Das hat der Bayer im Rahmen des GP Abu Dhabi bestätigt. Hilmer war 2013 in die GP2 eingestiegen und feierte auf Anhieb zahlreiche Erfolge. Ende 2015 musste das Team aus Niederwinkling die Segel streichen. Jetzt hat man sich frisch aufgestellt. Neuer Teilhaber ist Maik Schiede. Ziel ist es, als Juniorteam (eines Herstellers) anzutreten. «Wir lassen uns nicht auf Abenteuer ein», sagt Hilmer bestimmt. An den Tests im Anschluss an das Finale in Abu Dhabi wird das Team nicht teilnehmen.

## Einsteigerformel mit 21 Rennen 2017

Formel 4 Der Terminkalender der ADAC Formel 4 steht. Sechs Mal ist die Einsteigerformel im Rahmen des ADAC GT Masters am Start, einmal fährt sie im Rahmen der TCR International Series. Hier die Termine: 29./30.4., Oschersleben; 20./21.5., Lausitzring (mit DTM); 10./11.6., Spielberg (A); 8./9.7., Oschersleben; 5./6.8., Nürburgring; 16./17.9., Sachring; 23./24.9., Hockenheimring. ♦ CE

Tritt als Weltmeister vom  
Profli-Motorsport zurück:  
Le-Mans-Sieger Marc Lieb



Marc Lieb

«Le Mans ist  
der Olymp»

### Zur Person Marc Lieb

Geburtstag 4. Juli 1980  
Geburtsort Stuttgart (D)  
Herkunftsland Deutschland

#### KARRIERE/ERFOLGE

1992–1995 Kartsport  
1996/97 Formel Renault 1800 (1997: 2.)  
1998/99 Formel Renault 2000 (1999: 3.)  
2000 Porsche Carrera Cup (5.)  
2001 Porsche Carrera Cup/Supercup  
2002 Porsche Carrera Cup (Meister)  
2003 Porsche-Werksfahrer, 24h Spa  
(Gesamtsieg); FIA GT (Meister N-GT)  
2004 ALMS (Klassensieg 24h Daytona)  
2005 LMES (Meister GT), FIA GT (Meister  
N-GT), 24h Le Mans/Spa (Klassensiege)  
2006/09/10 Le Mans Ser. (Meister GT2)  
2007 P. Le Mans/24h Spa (Klassensiege)  
2007–09 24h Nürburgring (Gesamtsieg)  
2010 24h Le Mans (Klassensieg)  
2011 24h Nürburgring (Gesamtsieg)  
2012 FIA WEC (2 Klassensiege)  
2013 FIA WEC, 24h Le Mans (Kl.-Sieg)  
2014 FIA WEC (Porsche, WM-3.)  
2015 FIA WEC (Porsche, WM-3.)  
2016 FIA WEC (Weltmeister, LM-Sieg)

#### HOBBYS

Fußball, Trialsport, Feldhockey

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Marc Lieb (36) hat mit Neel Jani und Romain Dumas den Fahrertitel in der Langstrecken-WM (WEC) eingefahren. Zur Titelverteidigung tritt er 2017 jedoch nicht an. Warum das so ist und vieles mehr im großen MSA-Interview.**

**Wie habt ihr den Titel gefeiert?**

**MARC LIEB:** Wir haben nach dem Rennen noch an der Hotelbar gefeiert – eben das, was in Bahrain noch so möglich war. Das ging aber auch bis in den frühen Morgen herein.

**Wie fühlt es sich an, eine FIA-Weltmeisterschaft gewonnen zu haben?**

Gut! Es ist toll, wenn man eine Saison mit einem Titel abschließen kann. Ein FIA-Titel ist noch mal etwas Besonderes. Für viele im Team ist es der erste große, auch deswegen ist es echt ein schönes Gefühl.

**Wie wurdest du zu Hause empfangen? Wie war allgemein das Feedback?**

Das Feedback war natürlich riesig. Zu Hause war es auch sehr schön, sehr ruhig, so wie ich es gerne habe.

**Was bedeutet dir der Titel?**

Für mich bleibt das Highlight immer noch Le Mans. Der Titel ist das i-Tüpfelchen auf eine gute Saison, aber letztlich zählt für mich der Le-Mans-Sieg mehr. Es ist dort so schwierig, zu gewinnen. Man braucht viel harte Arbeit und natürlich etwas Glück. Das braucht man zwar in der Saison auch, aber in Le Mans kommt es darauf an, die Top-Leistung an genau diesem Tag abzurufen. Ich vergleiche das mit den Olympischen

Spiele, Le Mans ist der Olymp für uns. Deshalb, und wegen der Historie auch mit Porsche, war es immer ein großes Ziel von mir, mit Porsche dort zu fahren – und wenn das geschafft ist, auch zu gewinnen.

**Du bist den Schlussturn in Bahrain gefahren – was ging da in dir vor?**

Für mich ist es immer einfacher, wenn man im Auto sitzt, statt von draußen Nägel kauend zuzuschauen. Im Auto hört man ja, was es macht, dementsprechend ist es in gewisser Weise leichter.

**Wie erging es dir bei der Zieldurchfahrt?**

Es war so eine harte und lange Saison für uns. Du merkst in dem Moment, wie der ganze Druck abfällt, wie die Anspannung nachlässt und man sich wirklich freuen kann.

**Le Mans hast du schon angesprochen – beim Rückblick auf die Saison habt ihr die «Big Points» in den ersten drei Rennen geholt, danach wart ihr nicht mehr auf dem Podium. Wie sehr schmälert das vielleicht die Freude über den Titel?**

Wenn man sich jedes Rennen einzeln anschaut, ist man natürlich nur zufrieden, wenn man auf dem Podium steht oder vorne mit dabei ist. Und wie bei jedem Sportler ist man auch als Rennfahrer nicht zufrieden, wenn die Leistung nicht zu 100 Prozent da ist. Aber es war auch klar, dass wir in den letzten Rennen nicht mehr den Superangriff starten, denn im Endeffekt zählt der Titel. Und es ist eben immer noch eine Langstreckenmeisterschaft, da gibt es, jede Runde und jeden Punkt mitzunehmen. Vor allem auch immer durchzufahren, das haben wir dieses Jahr in einem brutal starken Feld geschafft.

**Wie lief die Zusammenarbeit mit deinen beiden Teamkollegen Neel Jani und Romain Dumas?**

Gerade Romain kenne ich so lange, 2003 haben wir schon in Spa unser erstes 24h-Rennen gemeinsam gewonnen. Es war toll, mit ihm zu arbeiten, er ist so ein offener und auch extrovertierter Typ. Das hat gut zu der Truppe gepasst – es waren drei sehr unterschiedliche Charaktere, die neben der Strecke und im Auto gut zusammengearbeitet haben. Wir hatten auch viel Pech, aber 2016 ist das Glück zu uns gekommen.

**Auch in Le Mans war das Glück auf eurer Seite: Als der führende Toyota kurz vor Schluss stehen blieb, hat man dich und Romain Dumas vor Freude am Boden liegen sehen. Viele haben das als Unsportlichkeit interpretiert. Aber was fühlt man in so einem Moment?**

Es war keine Freude, es war ein Schockmoment. Der Toyota bleibt stehen, unser Auto fährt vorbei und du bist einfach überwältigt. Romain ist zusammengebrochen, ich bin dann zu ihm auf den Boden. Man denkt sich: Das kann gar nicht wahr sein! Zehn Minuten vor Schluss hatten wir einen Reifenschaden, da war eigentlich alles vorbei – und auf einmal bist du wieder führend! Man leidet mit den Jungs von Toyota, sie haben das gleiche harte Rennen und die gleiche Anstrengung gehabt. Aber man freut sich für das eigene Team. Man kann sich in dem Moment gar nicht vorstellen, was los ist. Dazu kommt die Erschöpfung. Ich habe in der Nacht nicht geschlafen, weil ich sie fast komplett durchgefahren bin. Was im Fernsehen zu sehen war, hatte also nichts mit Schadenfreude zu tun. Wenn die Chance da ist, das Rennen zu gewinnen, muss man sie natürlich auch nutzen. Im Fußball ist es auch so, wenn du in der 93. Minute einen Elfmeter bekommst, der dir nicht zusteht, und das Spiel noch gewinnst – das ist eben leider so im Sport. Zusammengefasst: Es war einfach ein brutaler Moment in meinem Leben. Für Toyota war die Situation extrem bitter, aber wir haben uns, denke ich, da-



nach sehr respektvoll verhalten. Das ist ja das Schöne am Langstreckensport, dass man auch zwischen den Teams ein so gutes Verhältnis hat.

**Du hattest vorher schon drei Klassensiege in Le Mans geholt. Wie viel mehr Wert hat für dich ein Gesamtsieg?**

Der erste Klassensieg 2005 war ein tolles Erlebnis – die anderen beiden aber natürlich auch, weil wir immer starke Konkurrenz hat-

**«Man denkt sich: Das kann gar nicht wahr sein!»**

MARC LIEB

ten. Für mich persönlich sind sie genauso wertvoll, weil es auch tolle Siege nach spannenden Rennen waren. Die Aufmerksamkeit ist natürlich eine andere. Wenn man in der großen Klasse gewinnt, merkt man den Unterschied anschließend schon. Also ja, der Gesamtsieg ist etwas Besonderes, aber letztendlich ist das Rennen an sich schon so besonders, dass mir persönlich die anderen Siege genauso wichtig sind wie der Gesamtsieg.

**Mit welchen deiner vorherigen Erfolge sind Le-Mans-Sieg und WM-Titel vergleichbar?**

Mit den vier Nürburgring-Gesamtsiegen und auch den Erfolgen in Spa. Aber Le Mans ist das größte Rennen mit der größten Aufmerksamkeit.

**Mittlerweile ist klar, dass du und Romain 2017 nicht mehr im LMP1-Aufgebot von Porsche seid. Was hält also das kommende Jahr für dich bereit?**

Ich habe schon nach dem Rennen von Le Mans darüber nachgedacht, meine Karriere zu beenden. Der Gesamtsieg war immer das größte Ziel und ich habe zu meiner Frau gesagt, dass ich aufhöre, wenn ich in Le Mans gewinne. In meinem Leichtsinne habe ich das natürlich vorher gesagt (lacht). Nein, es ist einfach so, dass ich eine neue Rolle bei Porsche im Kundensport übernehmen werde. Das wird sicher eine spannende Aufgabe und da sind wir jetzt in den finalen Zügen der Planung. Klar ist, dass ich ein großes Stück zurücktreten werde, was die Fahrerei angeht. Bahrain war also mein letztes richtig großes Rennen als Fahrer. Ich werde sicherlich noch das eine oder andere Event fahren, aber nicht mehr mit der Intensität und auf so einem Top-Level wie zuvor. Es mit den zwei Erfolgen beenden zu können, ist eine schöne Sache. Jetzt sind andere Fahrer am Zug, die ihre Chance bekommen.

**Du bist als Ingenieur ja auch in die Entwicklung der Porsche-Motorsportmodelle involviert. Wie sehr hilft einem das als Rennfahrer und umgekehrt?**

Gerade jetzt im LMP1-Programm war ich als Fahrer so eingespannt, dass ich gar nicht die Zeit hatte, mich so richtig in die Technik reinzuarbeiten. Im GT-Bereich war ich deutlich tiefer in der Materie und habe mich mehr einbringen können. Aber allgemein ist es immer hilfreich, gerade bei Diskussionen mit Ingenieuren. Und natürlich kann man auch den einen oder anderen Input mehr geben, wenn man das Auto selber fährt und weiß, was es macht. Ich denke, das Wissen als Ingenieur hat mir auch auf der Fahrerseite etwas gebracht.

**Eines deiner «Babys» ist zudem der Porsche 918, mit dem du auch den Nordschleife-Rekord gefahren bist. Wie stolz bist du auf so etwas?**

Das war wirklich ein spannendes, innovatives Projekt. Auch etwas, wo wir am Anfang viel Prügel einstecken mussten, weil das Auto angeblich nicht performant sein werde, weil es durch die Batterie zu schwer sei, weil es andere Hersteller ja alle besser machen würden und so weiter. Da haben wir wirklich viel Arbeit gehabt, aber es war ein tolles Projekt mit Frank Walliser und einem tollen Team. Auch mit Walter Röhrl zusammenzuarbeiten und von seiner Erfahrung zu profitieren,

**«Werde mit der Fahrerei ein großes Stück zurücktreten.»**

MARC LIEB

war klasse. Da ist man schon stolz, Teil so eines Projekts zu sein. Die Runde an sich war natürlich auch genial, der Tag war sehr speziell. Wenn man bei der ganzen Entwicklung dabei war und das Auto dann so erfolgreich wird, dass die Kunden zufrieden sind und das Echo der Presse stimmt – dann ist das einfach klasse.

**Allgemein ist die Nürburgring-Nordschleife ja deine zweite Heimat. Wäre der Angriff auf den fünften 24h-Gesamtsieg etwas, wo du dich zu einer Rückkehr ins Cockpit überreden lassen könntest?**

Darüber habe ich mir noch keine großen Gedanken gemacht. Natürlich ist die Nordschleife für mich etwas ganz Spezielles. Sie hat mir viel Freude bereitet, mir immer viel gegeben und ich habe dort tolle Erfolge gefeiert.

Ich kann aber wirklich noch nicht sagen, ob ich noch mal einen Angriff auf den fünften Gesamtsieg starte oder ob ich einfach nur aus Spaß ein paar VLN-Rennen fahre.

**Du bist jetzt schon so lange bei Porsche. Was bedeutet gerade dir als Ur-Schwabe das?**

Ich bin mit Porsche aufgewachsen, mein erster Overall war eine Rothmans-Replica aus der Gruppe C, damit bin ich meine ersten Kartrennen gefahren. Für mich ist das also eine riesige Geschichte. Ich habe Porsche so viel zu verdanken, ich habe ja auch mein Studium dort gemacht. Es war bisher schon eine tolle Reise und sie wird noch weitergehen!

**Wie ist es um den Motorsport-Nachwuchs im Hause Lieb bestellt? Hast du deine beiden Söhne schon «infiziert»?**

Sie mögen beide Autos, aber was Motorsport angeht, haben sie eigentlich gar kein Interesse. Wir fahren ein bisschen Trial zusammen, das ist unser Hobby. Wo beide sehr aktiv sind, ist Feldhockey. Das ist der Sport, den sie sich ausgesucht haben. Der Große (Benedict, 11, d. Red.) ist mit seiner Mannschaft schon baden-württembergischer Meister geworden. Also wenn ich am Wochenende mal nicht an der Rennstrecke bin, dann kann man mich auf dem Hockeyplatz finden. Feldhockey wird demnach der Sport sein, der bei uns in der Familie für die nächsten Jahre lebensbestimmend sein

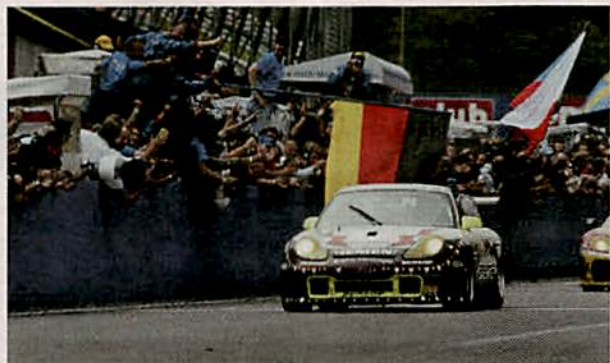
wird. Klar hätte ich es auch gerne gesehen, wenn der eine oder der andere Kart fahren würde. Wir haben sie auch mal in ein Kart reingesetzt – fanden sie auch ganz cool, aber sie wollen dann doch lieber Hockey spielen. Und das unterstütze ich natürlich.

**Wie sehr sind deine Söhne und deine Frau Alexandra auch Ruhepol und Ausgleich?**

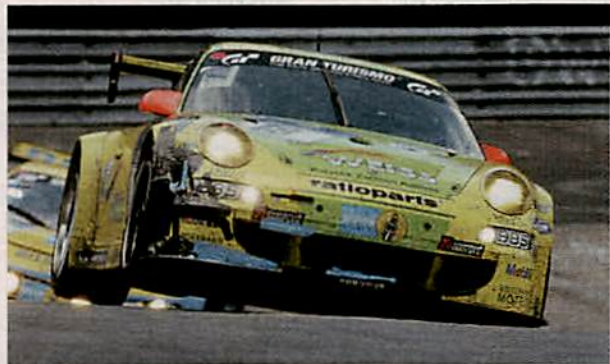
Meine Frau hat wirklich eine sehr große Rolle gespielt. Gerade während meines Studiums war es eine stressige Zeit, das war sicher nicht einfach, weil ich ja nebenher immer noch 14, 15 Rennen im Jahr gefahren bin. In der Zeit war unser Größter gerade auf die Welt gekommen. Meine Frau hat mit Motorsport an sich wenig am Hut, deshalb ist es auch mal ganz gut, wenn man nach Hause kommt und aus der großen Motorsport-Welt wieder ins «wahre Leben» zurückkehrt.

**Wie werdet ihr die für die Zukunft zusätzlich gewonnene gemeinsame Zeit nutzen?**

Da die Kinder in die Schule müssen, werden wir über Weihnachten und Neujahr etwas Urlaub machen. Ich freue mich auch schon drauf, mit meiner Frau mal wieder Ski zu fahren, das haben wir seit Jahren nicht gemacht. ♦



24h Spa 2003: Im N-GT Gesamtsieg für Lieb/Dumas/Ortelli



2011: Der vierte und bislang letzte Lieb-Sieg bei 24h Nürburgring



Nordschleife-Rekord 2013: Lieb fährt im Porsche 918 eine 6:57



Auch 2013: Lieb bereits mit seinem dritten Klassensieg in Le Mans



Le-Mans-Sieger und Weltmeister 2016: Lieb/Dumas/Jani (v.l.)

## NACHRICHTEN

## Dreifacher Le-Mans-Sieger auf dem Eis

**Trophée Andros** Mit einem prominenten Neuzugang startet am Wochenende in Val Thorens die neue Saison. Mit dabei ist auch der dreifache Le-Mans-Sieger Benoît Tréluyer, der als Teamkollege von Olivier Panis einen WRT-Audi pilotieren wird. Adrien Tambay wechselt zu Mazda, wo er Teamkollege von Franck Lagorce wird. Ein interessantes Projekt hat Altmeister Jean-Philippe Dayraut am Start. Er fährt mit einem BMW M2. Auch neu ist der Peugeot 3008 von Bertrand Balas/Sylvain Pussier.

## Sven Müller wird Porsche-Werksfahrer

**GT-Sport** Der Doppel-Meister von Porsche Carrera Cup und Supercup steigt aus dem Status des Porsche-Juniors auf und erhält für das kommende Jahr einen Werksfahrervertrag bei den Zuffenhausenern. Diese haben neben zwei neuen Junioren (siehe S. 46) noch ein weiteres Programm ins Leben gerufen. Müllers diesjährige Mit-Junioren Matteo Cairoli und Mathieu Jaminet sind nun sogenannte «Young Professionals» und werden außerhalb der Porsche-Markenkategorie weitergefördert. Dennis Olsen absolviert 2017 sein zweites Jahr als Porsche-Junior und wird dann im Supercup unterstützt. ♦ BSC/MBR

## GT World Cup

## Weltcup-Chaos mit Nachspiel

von ARNO WESTER  
und RENÉ DE BOER

**Die zweite Auflage des FIA GT Weltcups im berühmten Zockerparadies Macau (siehe letzte Ausgabe) wird noch ein Nachspiel haben. Das hat MSA aus FIA-Kreisen erfahren.**

Dem neuen GT-«Weltmeister» Laurens Vanthoor war nicht wohl in seiner Haut, als er auf dem Podium den FIA-Siegerpokal überreicht bekam. Das war auch bei der anschließenden Pressekonferenz der Fall. Der Belgier wirkte sichtlich verunsichert – und das hatte nicht nur mit seinem spektakulären Crash zu tun, den er kurz zuvor glücklicherweise unverletzt überstanden hatte.

«Ich bin offiziell der Sieger, aber ich habe dieses Rennen auf seltsame Art und Weise gewonnen. Ich weiß nicht, ob ich es verdient habe, denn ich habe einen Fehler gemacht», sagte der künftige Porsche-Fahrer Vanthoor erfreulich ehrlich: «Jeder hätte sich einen anderen Rennausgang gewünscht. So will niemand gewinnen. Du willst die Zielflagge sehen und feiern.»

Vanthoor und seinem Team kann kein Vorwurf gemacht werden, denn absichtlich hat der WRT-Pilot, der hinter Porsche-Werksfahrer Earl Bamber auf P2 lag, den Crash sicher nicht verursacht. Das sportliche Regelwerk, das für solch einen Fall vorsieht, die Runde zuvor



Das GT-Feld in Macau: Speziell für die GT3-Boliden ist der Stadtkurs wohl nicht mehr zeitgemäß

zu werten, ließ den Verantwortlichen des Automobil-Weltverbandes FIA vor Ort aber keine andere Wahl zu.

## Ist Macau noch zeitgemäß?

Solch ein Szenario soll es zukünftig aber nicht mehr geben. Alle Beteiligten einschließlich der FIA sind sich einig, dass ein Fahrer, der egal aus welchem Grund einen Rennabbruch verursacht hat (und diese Tür ist viel zu weit offen!), zur «Belohnung» auch noch als Gewinner gekürt wird. Nach MSA-Infor-

mationen soll es deshalb die dringend notwendige Regeländerung auch geben!

Keineswegs sicher ist momentan allerdings, ob der FIA GT Weltcup auch weiterhin auf dem wohl schwierigsten Stadtkurs der Welt über die Bühne geht. Die 6,12 km lange Strecke, die an einigen Stellen nur sieben Meter breit ist und auf der vor der «Melco»-Haarnadelkurve nicht überholt werden darf (das gibt es sonst nirgendwo auf der Welt), ist sicher nicht mehr zeitgemäß. Ander-

erseits aber für jeden Piloten eine große Herausforderung, wie sie immer wieder betonen.

«Zu einem außergewöhnlichen Rennen gehört auch eine außergewöhnliche Rennstrecke, ein Kurs mit einer eigenen DNA. Das ist Macau ebenso wie die Nürburgring-Nordschleife oder Bathurst», brachte es Chris Reinke, Leiter Kundensport bei Audi customer racing, auf den Punkt: «Natürlich hat die Sicherheit Priorität, aber es macht keinen Sinn, voreilige Rückschlüsse zu ziehen.» ♦

## TCR International Series

## Frustr statt Fahr-Lust

**Ebenso wie über dem FIA GT Weltcup lag auch über dem mit Spannung erwarteten TCR-Finale in Macau ein Schatten. Statt zweimal zehn wurden insgesamt nur 13 Runden – die meisten davon allerdings hinter dem Safety Car – zurückgelegt.**

«Es ist sehr schade, dass eine solch spannende Saison mit so vielen Zwischenfällen endet», übte TCR-Serienchef Marcello Lotti Kritik: «Rennen in Macau bergen immer ein Risiko. In diesem Jahr wurden die Probleme aber noch verschlimmert, indem man Autos, die nach einem anderen Reglement aufgebaut worden sind, zugelassen hat.»

So erhielten auch Tourenwagen aus lokalen Meisterschaften eine Starterlaubnis. Prompt

sorgten vor allem die Gaststarter mit diesen Autos für die meisten Zwischenfälle. Dagegen hatte beispielsweise Macau-Rekordgewinner Robert Huff (acht Siege) keine Starterlaubnis erhalten, weil er zuvor in dieser Saison kein Rennen in einem Zweiliter-Tourenwagen gefahren ist. Trotzdem war der Brit, dessen WTCC-Vertrag

mit Honda nicht verlängert wird, vor Ort – er hatte Flugticket und Hotel bereits gebucht!

Stefano Comini verdankt die erfolgreiche Titelverteidigung vor allem seinem Teamkollegen Jean-Karl Vernay. «Es ist mehr ein Titel von Leopard Racing (mit WRT-Unterstützung, d. Red.) als von mir selber», so der Schweizer. ♦ AW/RDB



Stau in Macau – reimt sich, trägt aber nicht zum Rennbetrieb bei

## DTM

## Jugend fährt

**Beim Young Driver Test der DTM in dieser Woche (29.11.-2.12.) im spanischen Jerez de la Frontera können sich Nachwuchsfahrer für eines der noch freien DTM-Cockpits empfehlen.**

Audi gibt Nyck de Vries, Kelvin van der Linde, Dion von Molke und Loïc Duval eine Chance.



Loïc Duval: DTM statt WEC?

Das Quartett kann sein Können in einem 2016er-RS5 (Testauto) beweisen. Als Referenzfahrer sind Jamie Green und René Rast sowie Mattias Ekström und Green in einem 2016/2017er-Zwitter im Einsatz.

Bei BMW Motorsport geht es weniger um ein Cockpit, sondern vielmehr um ausgiebige Erfahrungen, die die beiden Junioren Ricky Collard und Joel Eriksson sammeln sollen.

Und bei Mercedes erhalten Neuzugang Edoardo Mortara sowie Maro Engel und F3-Vizeeuropameister Maximilian Günther in einem 2016er-Auto die Gelegenheit, sich für ein DTM-Cockpit 2017 zu empfehlen. Wetten, dass mindestens einer der hier genannten Neulinge in der DTM-Saison 2017 auch zum Einsatz kommt? ♦ AW

**EXTRA**  
**MOTOR**  
**SPORT**  
*aktuell*



**Automobil**

**RACER DES JAHRES**

in Kooperation mit



# Wählen Sie die Besten: Marken, Modelle & Fahrer 2016

**Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!**



Audi



CITROËN



Mercedes-Benz

**1. Preis** 1 x 1 VIP-Rennbesuch für zwei bei der Formel E



TOYOTA



PORSCHE



**2. Preis** 1 x 1 RECARO Pro Racer

# Liebe Leser und Motorsportfreunde!

Wer sind die besten «Racer des Jahres»? MOTORSPORT aktuell sucht die besten Marken, Modelle und Fahrer der Rennsaison 2016 in den Rubriken Marken, Modelle und Fahrer. Sie haben die Wahl. Wie immer gibt es für Ihre Unterstützung viele attraktive Preise zu gewinnen. Also Stift in die Hand und los!

In dieser MSA-Ausgabe stellen wir Ihnen auf diesen beiden und den im Anschluss folgenden Sonderseiten die zur Wahl stehenden Kandidaten aus dem Bereich Automobil vor. Hier, auf den Seiten 20/21, finden Sie die 60 wichtigsten Marken bzw. Hersteller, deren Fahrzeuge in der Saison 2016 im Automobilsport werkseitig oder privat eingesetzt worden sind.

Die Rubrik «Marken» ist unterteilt in diese acht Kategorien:

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



























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

auf den Seiten 26/27 dann für die Ihrer Meinung nach besten Fahrer 2016 abstimmen.

Wie Sie abstimmen und wie Sie uns Ihre Wahl mitteilen können, erfahren Sie auf Seite 28/29. Dort finden Sie auch alle bei dieser Aktion zu gewinnenden Preise. Der Hauptgewinn hat einen Wert von rund ?????? Euro. Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Teilnahme!



## Marken A - H

	A - H									A - H									
	Formel 1	Formelsport	Formel E	Sportwagen	Tourenwagen	Nürburgring	Langstrecke	Rallye		Markenpokale	Formel 1	Formelsport	Formel E	Sportwagen	Tourenwagen	Nürburgring	Langstrecke	Rallye	Markenpokale
AER 				D 01						Fiat/Abarth 		B 14						G 14	H 14
Alfa Romeo 						E 02				Force India 	A 15								
Aston Martin 				D 03			F 03			Ford 		B 16		D 16	E 16	F 16	G 16		
Audi 			C 04	D 04	E 04	F 04	G 04	H 04		Gibson (Zytek) 		B 17		D 17					
BMW 				D 05	E 05	F 05		H 05		Ginetta 				D 18					H 18
BR Engineering 				D 06						Haas F1 	A 19								
Chevrolet 		B 07		D 07	E 07			H 07		Holden 					E 20				
Citroën 						E 08				Honda 		B 21		D 21	E 21			G 21	
Corvette 				D 09						Hyundai 							F 22	G 22	
Dallara 		B 10	C 10	D 10						Jaguar 			C 23		E 23				
Dodge 				D 11						Kia 					E 24				H 24
DS 			C 12				G 12	H 12		KTM 				D 25					H 25
Ferrari 	A 13			D 13		F 13		H 13		Lada 					E 26				H 26

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2016“ wird präsentiert von

**SONAX**

**Marken L - Z**

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

ANZEIGE






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

# Wählen Sie die Modelle 2016!

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

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

**J) Minicars**  
**K) Kleinwagen**  
**L) Kompaktklasse**  
**M) Mittelklasse**  
**N) Sportwagen/Luxusklasse**



## J) Minicars

	<b>Serienmodell</b> Fiat/Abarth 500/595/695
	<b>Serienmodell</b> Kia Picanto
	<b>Serienmodell</b> Opel Adam
	<b>Serienmodell</b> Renault Twingo

	<b>Renneinsatz 1</b> Rallye Diverse J 1-1
	<b>Renneinsatz 1</b> Markenpokal Kia Lotos Cup J 2-1
	<b>Renneinsatz 1</b> Rallye ERC, DRM etc. J 3-1
	<b>Renneinsatz 1</b> Tourenwagen Eset V4 Cup J 4-1

	<b>Renneinsatz 2</b> Markenpokal Trofeo Abarth J 1-2
	<b>Renneinsatz 2</b> Markenpokal Opel Rallye C. J 3-2
	<b>Renneinsatz 2</b> Rallye Diverse J 4-2

## K) Kleinwagen

	<b>Serienmodell</b> Audi A1/S1
	<b>Serienmodell</b> Citroen C-Elysée
	<b>Serienmodell</b> DS 3
	<b>Serienmodell</b> Ford Fiesta
	<b>Serienmodell</b> Hyundai i20
	<b>Serienmodell</b> Mini JCW/ Countryman
	<b>Serienmodell</b> Peugeot 208/2008
	<b>Serienmodell</b> Renault Clio

	<b>Renneinsatz 1</b> Rallye Rallycross K 1-1
	<b>Renneinsatz 1</b> Tourenwagen WTCC K 2-1
	<b>Renneinsatz 1</b> Rallye WRC, WRX... K 3-1
	<b>Renneinsatz 1</b> Rallye WRC, WRX... K 4-1
	<b>Renneinsatz 1</b> Rallye WRC K 5-1
	<b>Renneinsatz 1</b> Rallye Rally Raid K 6-1
	<b>Renneinsatz 1</b> Rallye (208) ERC, DRM etc. K 7-1
	<b>Renneinsatz 1</b> Tourenwagen DTC etc. K 8-1

	<b>Renneinsatz 2</b> Markenpokal Cit. Racing Tr. K 3-2
	<b>Renneinsatz 2</b> Tourenwagen DTC etc. K 4-2
	<b>Renneinsatz 2</b> Tourenwagen DTC etc. K 6-2
	<b>Renneinsatz 1</b> Rallye (208) Rally Raid K 7-2
	<b>Renneinsatz 2</b> Rallye Diverse K 8-2

	<b>Renneinsatz 3</b> Markenpokal Div. Mini Chall. K 6-3
	<b>Renneinsatz 3</b> Markenpokal Clio Cup K 8-3

ANZEIGE






street comfort





























www.KWsuspensions.de



**K) Kleinwagen**

	<b>Serienmodell</b> Seat Ibiza		<b>Rennensatz 1</b> Rallye WRX K 9-1		<b>Rennensatz 2</b> Markenpokal Ibiza Cup Ital. K 9-2		
	<b>Serienmodell</b> Skoda Fabia		<b>Rennensatz 1</b> Rallye WRC, ERC etc. K 10-1				
	<b>Serienmodell</b> Suzuki Swift		<b>Rennensatz 1</b> Markenpokal Suzuki Cup K 11-1				
	<b>Serienmodell</b> Toyota Yaris		<b>Rennensatz 1</b> Rallye R1, WRC 2017 K 12-1				
	<b>Serienmodell</b> Volkswagen Polo		<b>Rennensatz 1</b> Rallye WRC, WRX K 13-1				

**L) Kompaktklasse**

	<b>Serienmodell</b> Alfa Romeo Giulietta		<b>Rennensatz 1</b> Tourenwagen TCR L 1-1				
	<b>Serienmodell</b> Audi A3/S3/RS 3		<b>Rennensatz 1</b> Rallye Rallycross L 2-1		<b>Rennensatz 2</b> Tourenwagen BTCC, DTC L 2-2		<b>Rennensatz 3</b> Langstrecke Nürburgring L 2-3
	<b>Serienmodell</b> BMW 1er/2er		<b>Rennensatz 1</b> Tourenwagen BTCC L 3-1		<b>Rennensatz 2</b> Langstrecke Nürburgring L 3-2		<b>Rennensatz 3</b> Markenpokal M235i Cup L 3-3
	<b>Serienmodell</b> Ford Focus		<b>Rennensatz 1</b> Rallye WRX L 4-1		<b>Rennensatz 2</b> Tourenwagen TCR etc. L 4-2		
	<b>Serienmodell</b> Honda Civic		<b>Rennensatz 1</b> Tourenwagen WTCC, TCR L 5-1		<b>Rennensatz 2</b> Langstrecke Nürburgring L 5-2		
	<b>Serienmodell</b> Kia Cee'd/ Procee'd		<b>Rennensatz 1</b> Tourenwagen DTC, TCR L 6-1				
	<b>Serienmodell</b> Lada Vesta		<b>Rennensatz 1</b> Tourenwagen WTCC L 7-1				
	<b>Serienmodell</b> Mitsubishi Lancer		<b>Rennensatz 1</b> Rallye Diverse L 8-1				
	<b>Serienmodell</b> Opel Astra		<b>Rennensatz 1</b> Tourenwagen TCR L 9-1		<b>Rennensatz 2</b> Langstrecke Nürburgring L 9-2		<b>Rennensatz 3</b> Markenpokal Astra OPC C. L 9-3

ANZEIGE









Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2016“ wird präsentiert von

**SONAX**

## L) Kompaktklasse

 Serienmodell <b>Peugeot 308</b>	 Renneinsatz 1 Tourenwagen TCR L 10-1			
 Serienmodell <b>Seat Leon</b>	 Renneinsatz 1 Tourenwagen TCR, ETCC L 11-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring L 11-2	 Renneinsatz 3 Markenpokal Leon Eurocup L 11-3	
 Serienmodell <b>Skoda Octavia</b>	 Renneinsatz 1 Markenpokal Octavia Cup L 12-1			
 Serienmodell <b>Subaru WRX STI</b>	 Renneinsatz 1 Tourenwagen TCR L 13-1	 Renneinsatz 2 Rallye Diverse L 13-2	 Renneinsatz 3 Langstrecke Nürburgring L 13-3	
 Serienmodell <b>Volkswagen Beetle</b>	 Renneinsatz 1 Rallye Rallycross L 14-1			
 Serienmodell <b>Volkswagen Golf</b>	 Renneinsatz 1 Tourenwagen TCR L 15-1	 Renneinsatz 1 Langstrecke Nürburgring L 15-2		

## M) Mittelklasse

 Serienmodell <b>Audi A5/S5/RS 5</b>	 Renneinsatz 1 Tourenwagen DTM M 1-1			
 Serienmodell <b>BMW 3er/4er</b>	 Renneinsatz 1 Tourenwagen DTM M 2-1	 Renneinsatz 2 Sportwagen GT4 M 2-2		
 Serienmodell <b>Ford Mondeo (Fusion)</b>	 Renneinsatz 1 Tourenwagen NASCAR M 3-1			
 Serienmodell <b>Mercedes C-Klasse/ C-Kl. Coupé</b>	 Renneinsatz 1 Tourenwagen DTM M 4-1			
 Serienmodell <b>Subaru Levorg</b>	 Renneinsatz 1 Tourenwagen BTCC M 5-1			
 Serienmodell <b>Volvo S 60</b>	 Renneinsatz 1 Tourenwagen WTCC etc. M 6-1			

## N) Sportwagen/Luxusklasse

 Serienmodell <b>Aston Martin Vantage</b>	 Renneinsatz 1 Sportwagen WEC etc. N 1-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring N 1-2		
 Serienmodell <b>Audi TT</b>	 Renneinsatz 1 Markenpokal TT Cup N 2-1			

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2016“ wird präsentiert von

SONAX®





**N) Sportwagen/Luxusklasse**

	Serienmodell <b>Audi R8</b>		Renneinsatz 1 <b>Sportwagen GT3</b> N 3-1		Renneinsatz 2 <b>Langstrecke Nürburgring</b> N 3-2		Renneinsatz 2 <b>Markenpokal R8 LMS Cup</b> N 3-3
	Serienmodell <b>Bentley Continental GT</b>		Renneinsatz 1 <b>Sportwagen GT3</b> N 4-1		Renneinsatz 2 <b>Langstrecke Nürburgring</b> N 4-2		
	Serienmodell <b>BMW 6er/M6</b>		Renneinsatz 1 <b>Sportwagen ISCC, GT3</b> N 5-1		Renneinsatz 2 <b>Langstrecke Nürburgring</b> N 5-2		
	Serienmodell <b>Chevrolet Corvette</b>		Renneinsatz 1 <b>Sportwagen LM, GT3 etc.</b> N 6-1				
	Serienmodell <b>Ferrari 458/488 GTB</b>		Renneinsatz 1 <b>Sportwagen WEC, GT3</b> N 7-1		Renneinsatz 2 <b>Langstrecke Nürburgring</b> N 7-2		Renneinsatz 3 <b>Markenpokal Ferrari Chall.</b> N 7-3
	Serienmodell <b>KTM X-Bow</b>		Renneinsatz 1 <b>Sportwagen GT4</b> N 8-1		Renneinsatz 2 <b>Langstrecke Nürburgring</b> N 8-2		Renneinsatz 3 <b>Markenpokal X-Bow Battle</b> N 8-3
	Serienmodell <b>Lamborghini Huracán</b>		Renneinsatz 1 <b>Sportwagen GT3</b> N 9-1		Renneinsatz 2 <b>Langstrecke Nürburgring</b> N 9-2		Renneinsatz 2 <b>Markenpokal Super Trofeo</b> N 9-3
	Serienmodell <b>Lexus RC/RC F</b>		Renneinsatz 1 <b>Sportwagen Super GT</b> N 10-1		Renneinsatz 2 <b>Langstrecke Nürburgring</b> N 10-2		
	Serienmodell <b>McLaren 570S</b>		Renneinsatz 1 <b>Sportwagen GT4</b> N 11-1				
	Serienmodell <b>McLaren 650S</b>		Renneinsatz 1 <b>Sportwagen GT3</b> N 12-1				
	Serienmodell <b>Mercedes AMG GT3</b>		Renneinsatz 1 <b>Sportwagen GT3</b> N 13-1		Renneinsatz 2 <b>Langstrecke Nürburgring</b> N 13-2		
	Serienmodell <b>Nissan GT-R</b>		Renneinsatz 1 <b>Sportwagen Super GT, GT3</b> N 14-1		Renneinsatz 2 <b>Langstrecke Nürburgring</b> N 14-2		
	Serienmodell <b>Porsche Cayman</b>		Renneinsatz 1 <b>Sportwagen GT4</b> N 15-1		Renneinsatz 2 <b>Langstrecke Nürburgring</b> N 15-2		Renneinsatz 3 <b>Markenpokal Caym. GT4 Tr.</b> N 15-3
	Serienmodell <b>Porsche 911/911 GT3</b>		Renneinsatz 1 <b>Sportwagen WEC, GT3 etc.</b> N 16-1		Renneinsatz 2 <b>Rallye Diverse</b> N 16-2		Renneinsatz 3 <b>Markenpokal Porsche Cups</b> N 16-3
	Serienmodell <b>Toyota GT86</b>		Renneinsatz 1 <b>Rallye Diverse</b> N 17-1		Renneinsatz 2 <b>Langstrecke Nürburgring</b> N 17-2		Renneinsatz 3 <b>Markenpokal Div. 86-Cups</b> N 17-3

ANZEIGE



# Wählen Sie die Fahrer 2016!

Auf diesen beiden Seiten stehen 135 Automobil-Rennfahrer für Sie zur Wahl. Die MSA-Redaktion hat für Sie eine alphabetisch sortierte Vorauswahl getroffen. Sollte Ihr Favorit

fehlen, können Sie ihn/sie als «Fahrer nach Wahl» wählen. Die acht Kategorien lauten:

**O** Formel 1  
**P** Formelsport  
**Q** Formel E

**R** Sportwagen  
**S** Tourenwagen  
**T** Langstrecke Nürburgring  
**U** Rallye  
**V** Markenpokale  
**W** Nachwuchsfahrer



## O) Formel 1

<b>001</b>  Fernando Alonso E/Formel 1	<b>002</b>  Valtteri Bottas FIN/Formel 1	<b>003</b>  Jenson Button GB/Formel 1	<b>004</b>  Romain Grosjean F/Formel 1	<b>005</b>  Lewis Hamilton GB/Formel 1	<b>006</b>  Nico Hülkenberg D/Formel 1	<b>007</b>  Felipe Massa BR/Formel 1	<b>008</b>  Sergio Pérez MEX/Formel 1
<b>009</b>  Kimi Räikkönen FIN/Formel 1	<b>010</b>  Daniel Ricciardo AUS/Formel 1	<b>011</b>  Nico Rosberg D/Formel 1	<b>012</b>  Carlos Sainz Jr. E/Formel 1	<b>013</b>  Max Verstappen NL/Formel 1	<b>014</b>  Sebastian Vettel D/Formel 1	<b>015</b>  Pascal Wehrlein D/Formel 1	<b>016</b>  Fahrer nach Wahl

## P) Formelsport

<b>P01</b>  René Binder A/Formel 3.5 VB	<b>P02</b>  Ralph Boschung CH/GP3	<b>P03</b>  Louis Delétraz CH/Formel 3.5 VB	<b>P04</b>  Pierre Gasly F/GP2	<b>P05</b>  Ant. Giovinazzi I/GP2	<b>P06</b>  Maxim. Günther D/Formel-3-EM	<b>P07</b>  Marv. Kirchhöfer D/GP2	<b>P08</b>  Charles Leclerc MC/GP3
<b>P09</b>  André Lotterer D/Super Formula	<b>P10</b>  J.-P. Montoya CO/IndyCar	<b>P11</b>  Simon Pagenaud F/IndyCar	<b>P12</b>  Will Power AUS/IndyCar	<b>P13</b>  Alexander Rossi USA/IndyCar	<b>P14</b>  Lance Stroll CDN/F3-EM	<b>P15</b>  Stoffel Vandoorne B/Super Formula	<b>P16</b>  Fahrer nach Wahl

## Q) Formel E

<b>Q01</b>  Daniel Abt D/Formel E	<b>Q02</b>  Sam Bird GB/Formel E	<b>Q03</b>  Sébastien Buemi CH/Formel E	<b>Q04</b>  J. d'Ambrosio B/Formel E	<b>Q05</b>  Lucas di Grassi BR/Formel E	<b>Q06</b>  Loïc Duval F/Formel E	<b>Q07</b>  A. Félix da Costa P/Formel E	<b>Q08</b>  Robin Frijns NL/Formel E
<b>Q09</b>  Nick Heidfeld D/Formel E	<b>Q10</b>  Nelson Piquet Jr. BR/Formel E	<b>Q11</b>  Nicolas Prost F/Formel E	<b>Q12</b>  Felix Rosenqvist S/Formel E	<b>Q13</b>  Stéph. Sarrazin F/Formel E	<b>Q14</b>  Bruno Senna BR/Formel E	<b>Q15</b>  Jean-Eric Vergne F/Formel E	<b>Q16</b>  Fahrer nach Wahl

## R) Sportwagen

<b>R01</b>  Dom. Baumann A/BGTS	<b>R02</b>  Timo Bernhard D/WEC	<b>R03</b>  Maxim. Buhk D/BGTS	<b>R04</b>  C. de Phillippi USA/GT Masters	<b>R05</b>  Romain Dumas F/WEC	<b>R06</b>  Marcel Fässler CH/WEC	<b>R07</b>  Enzo Ide B/BGTS	<b>R08</b>  Neel Jani CH/WEC
<b>R09</b>  Heikki Kovalainen FIN/Super GT	<b>R10</b>  Côme Ledogar F/BGTS	<b>R11</b>  Marc Lieb D/WEC	<b>R12</b>  Christopher Mies D/GT Masters	<b>R13</b>  Dirk Müller D/24h Le Mans	<b>R14</b>  Nickl Thiim D/WEC	<b>R15</b>  Mark Webber AUS/WEC	<b>R16</b>  Fahrer nach Wahl

ANZEIGE



clubsport



www.KWsuspensions.de

**S) Tourenwagen**

<b>S01</b>  Stefano Comini CH/TCR	<b>S02</b>  Josh Files GB/TCR	<b>S03</b>  R. Göransson S/STCC	<b>S04</b>  Jimmie Johnson USA/NASCAR	<b>S05</b>  José María López RA/WTCC	<b>S06</b>  Niklas Mackschin D/ETCC	<b>S07</b>  Tiago Monteiro P/WTCC	<b>S08</b>  Edoardo Mortara I/DTM
<b>S09</b>  Yvan Muller F/WTCC	<b>S10</b>  Kris Richard CH/ETCC	<b>S11</b>  Gordon Shedden GB/BTCC	<b>S12</b>  Sh. van Gisbergen NZ/Supercars	<b>S13</b>  Milenko Vukovic CH/DTC	<b>S14</b>  Robert Wickens CDN/DTM	<b>S15</b>  Marco Wittmann D/DTM	<b>S16</b>  Fahrer nach Wahl

**T) Langstrecke Nürburgring**

<b>T01</b>  Uwe Alzen D/VLN+24h	<b>T02</b>  Lance D. Arnold D/VLN+24h	<b>T03</b>  A. Christodoulou GB/24h	<b>T04</b>  Maro Engel D/24h	<b>T05</b>  Marc Hennerici D/VLN	<b>T06</b>  Christian Krognos N/VLN	<b>T07</b>  Manuel Metzger D/24h	<b>T08</b>  Alexander Mies D/VLN
<b>T09</b>  Jörg Müller D/VLN+24h	<b>T10</b>  Sabine Schmitz D/VLN+24h	<b>T11</b>  Bernd Schneider D/24h	<b>T12</b>  Michael Schrey D/VLN	<b>T13</b>  Frank Stippler D/VLN+24h	<b>T14</b>  Volker Strycek D/VLN+24h	<b>T15</b>  Nico Verdonck NL/VLN	<b>T16</b>  Fahrer nach Wahl

**U) Rallye**

<b>U01</b>  Sébastien Carron CH/SRM	<b>U02</b>  Mattias Ekström D/WRX	<b>U03</b>  K. Kajetanowicz PL/ERC	<b>U04</b>  Fabian Kreim D/DRM	<b>U05</b>  Armin Kremer D/WRC2	<b>U06</b>  Esapekka Lappi FIN/WRC2	<b>U07</b>  Sébastien Loeb F/Rally Raid	<b>U08</b>  Kris Meeke GB/WRC
<b>U09</b>  H. Neubauer A/ORM	<b>U10</b>  Thierry Neuville B/WRC	<b>U11</b>  Sébastien Ogier F/WRC	<b>U12</b>  Hayden Paddon NZ/WRC	<b>U13</b>  S. Peterhansel F/Rally Raid	<b>U14</b>  Ch. Riedemann D/DRM	<b>U15</b>  Ott Tänak EST/WRC	<b>U16</b>  Fahrer nach Wahl

**V) Markenpokale**

<b>V01</b>  Matteo Cairoli I/Supercup	<b>V02</b>  Dino Calcom D/Clio Cup	<b>V03</b>  Chr. Engelhart D/Porsche Cups	<b>V04</b>  Steffen Faas D/X-Bow Battle	<b>V05</b>  Björn Grossmann D/Ferrari Chall.	<b>V06</b>  Niels Langeveld NL/Leon Eurocup	<b>V07</b>  J. Lappalainen S/Audi TT Cup	<b>V08</b>  Dennis Lind DK/Trofeo Lamb.
<b>V09</b>  Thomas Löfflad D/Ferrari Chall.	<b>V10</b>  Dennis Marschall D/Audi TT Cup	<b>V11</b>  Nico Menzel D/Carr. Cup Asia	<b>V12</b>  Sven Müller D/Porsche Cups	<b>V13</b>  Stian Paulsen DK/Leon Eurocup	<b>V14</b>  H. Schlegelmilch LV/Trofeo Lamb.	<b>V15</b>  Sheldon vd Linde ZA/Audi TT Cup	<b>V16</b>  Fahrer nach Wahl

**W) Nachwuchs**

<b>W01</b>  David Beckmann D/Formel 3	<b>W02</b>  H. de Sadeleer CH/F. Renault	<b>W03</b>  Marijan Griebel D/JWRC	<b>W04</b>  Ferd. Habsburg A/F. Renault	<b>W05</b>  Mathieu Jaminet F/Supercup	<b>W06</b>  Tobias Just D/Citroen Trophy	<b>W07</b>  Philipp Knof D/DRM	<b>W08</b>  T. Lautenschlager D/TCR
<b>W09</b>  Joey Mawson AUS/Formel 4	<b>W10</b>  Nicklas Nielsen S/F4 & TT Cup	<b>W11</b>  Lando Norris GB/F. Renault	<b>W12</b>  Dennis Olsen N/Carrera Cup	<b>W13</b>  M. D. Ortmann D/Formel 4	<b>W14</b>  Mick Schumacher D/Formel 4	<b>W15</b>  Julius Tannert D/ERC	<b>W16</b>  Fahrer nach Wahl

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2016“ wird präsentiert von **SONAX**

# VOLLGAS-

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

### 1. Preis

Schaeffler ist exklusiver Technologiepartner des Formel-E-Teams ABT Schaeffler Audi Sport und seit der Stunde null in der rein elektrischen Rennserie aktiv. Den aktuellen Antriebsstrang aus Motor und Getriebe hat Schaeffler – wie auch in der Vorsaison – zusammen mit Abt entwickelt. Der Gewinner des Hauptpreises und eine Begleitung erleben den deutschen ePrix in Berlin mit VIP-Karten, Blick hinter die Kulissen und besten Tribünenplätzen hautnah. Inbegriffen sind Tickets, Boxenführung, Handshake mit den Fahrern und Verpflegung. «Hotelkosten und Anreise sind nicht inbegriffen». Mit diesem Hauptpreis sind Sie ganz nah dran an der immer beliebteren Serie und erhalten einen exklusiven Einblick.  
Wert: 3500,- Euro  
[www.schaeffler.com](http://www.schaeffler.com)



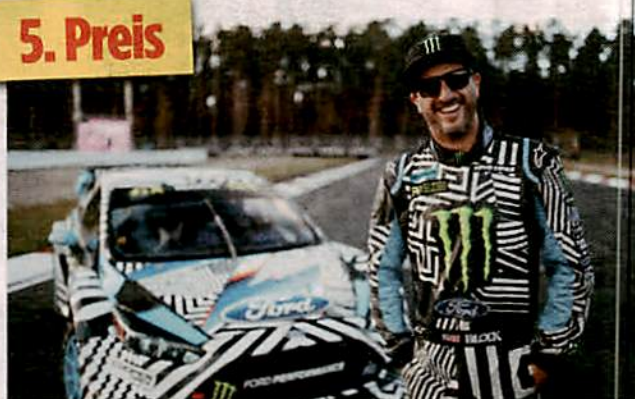
## 1 x 1 RC-Car Formel 1

Ein echtes Männerspielzeug erwartet den Gewinner des 4. Preises. Das über einen Meter lange Formel-1-RC-Car von FG/T2M aus Frankreich ([www.fg-modellsport.fr](http://www.fg-modellsport.fr)) im Maßstab 1:5 hat einen 26-ccm-Verbrennungsmotor und kommt aus dem Stand in unter 4 Sekunden auf 100 km/h. Unter der Hülle verbirgt sich feinste Technik: Das Fahrwerk ist auf einem hochfesten 5-mm-Alu-Chassis aufgebaut. Die Vorder- und Hinterachse besteht aus Doppel-Dreiecksquerlenkern, die durch zusätzliche Spurstangen unterstützt werden. Damit können Sie im Handumdrehen ihr perfektes Set-up «erfahren». Das Modell ist zudem mit vier Alu-Öldruckstoßdämpfern ausgerüstet und hat eine Pushrod-Aufhängung. Die Kraftübertragung erfolgt über eine Vierbacken-Teflonkupplung auf einen Zahnriemenantrieb, der auch für erhöhte Antriebsleistung ausgelegt ist. Sogar die Felgen und Reifen sind originalgetreu. Mit diesem Preis werden Sie garantiert Ihren Puls beschleunigen.  
Wert: 1570,- Euro  
[www.rc-car-online.de](http://www.rc-car-online.de)



### 4. Preis

### 5. Preis



## 1 x 1 Reise mit SONAX zu WRX-Star Ken Block

Sonax macht's möglich: Mit etwas Glück sind Sie vom 5.–7. Mai 2017 dabei, wenn die FIA World Rallycross Championship (WRX) bei der DTM in Hockenheim gastiert – oder am 30.09./1.10.2017 am Estering vor den Toren Hamburgs. Mit am Start sind der frischgebackene Sonax-Markenbotschafter Ken Block und das «Hoonigan Racing Division»-Team. Den Ford Focus RS RX der US-Drift-Ikone und des gesamten Teamfuhrparks bringen seit November 2016 Autopflegeprodukte «made in Germany» auf Hochglanz. Als Gewinner erleben Sie, wie der Star aus den mittlerweile neun spektakulären «Gymkhana»-Videos in der WRX in Deutschland glänzt. Sonax lädt Sie und eine Begleitperson ein, Eintrittskarten mit Fahrerlagerzutritt, Hotelübernachtung, Abendessen – alles inklusive.  
Wert: ca. 850,- Euro  
[www.sonax.de](http://www.sonax.de)

**SONAX**

# PREISE!

## So wählen und gewinnen Sie

Auf den vorangegangenen acht Seiten haben wir Ihnen im Rahmen unserer diesjährigen Leserwahl 60 Marken, 55 Modelle und 135 Fahrer aus dem Automobilrennsport vorgestellt. Sie stehen Ihnen in jeweils acht, fünf bzw. neun Einzelkategorien zur Wahl. Pro Einzelkategorie haben Sie eine(!) Stimme, können also 22-mal wählen. «Racer des Jahres 2016» werden die Wahlkandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten.

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

### Wahrschein ausfüllen

Dieser MSA-Ausgabe 50/2016 ist eine Wahlkarte beigelegt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer persönlichen Favoriten. Wenn Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, können Sie in jeder dieser acht Kategorien auch Ihren ganz persönlichen Favoriten mit seinem Vor- und Nachnamen eintragen.

### Preise gewinnen

Die Gewinnspiel-Preise (siehe links) werden unter allen rechtzeitig eingesandten Teilnahmekarten der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl «Racer des Jahres 2016» verlost. Einsendeschluss ist der 10. Januar 2017 (Datum des Poststempels). Sie können auch online mitspielen: [www.leserumfragen.de/msa](http://www.leserumfragen.de/msa). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Grundsätzlich ausgeschlossen von der Teilnahme sind Zusendungen, die Auftragsunternehmen für ihre Kunden vornehmen. ♦ MSA

## 1 x 1 RECARO Pro Racer

Der «RECARO Pro Racer SPG» ist der Rennsportsitz für Profis mit Siegenspruch und speziell für den Einsatz mit HANS-Systemen entwickelt. Mit dabei ist der FIA-homologierte, flexible Adapter zur Längseinstellung, der noch mehr individuelle Anpassungsmöglichkeiten für Fahrer bietet. Wert: 2110,- Euro [www.recaro-automotive.com](http://www.recaro-automotive.com)



2. Preis

## 1 x 1 KW Gewindefahrwerk



Spitzentechnologie aus dem Motorsport – auch für Ihr Auto auf der Straße. Das KW Gewindefahrwerk Variante 3 «inox-line» bietet unbegrenzte Individualität für Performance und Komfort. Die Dämpfer sind in Zug- und Druckstufe in 16 bzw. zwölf Klicks unabhängig voneinander einstellbar. Auch eine individuelle, stufenlose Tieferlegung ist möglich. Die Verwendung von beispielsweise Edelstahl-Federbeinen und hochwertigen Dämpfungskomponenten sorgen für eine lange Lebensdauer. Wert: ca. 2000,- Euro [www.kwsuspensions.de](http://www.kwsuspensions.de)

3. Preis

## 2 x 1 Carrera DIGITAL 132 «Night Contest»



7.-8. Preis

Formel-1-Rennen unter Flutlicht sind etwas ganz Besonderes – mit diesem Preis können Sie Ihr eigenes im heimischen Wohnzimmer veranstalten! Bei der Carrera DIGITAL 132 «Night Contest» treffen die 2015er-Boliden im Maßstab 1:32 von Sebastian Vettel und Lewis Hamilton aufeinander. Wert: je 280,- Euro [www.carrera-toys.de](http://www.carrera-toys.de)

## 1 x 1 Satz DOTZ SP5-Räder

6. Preis



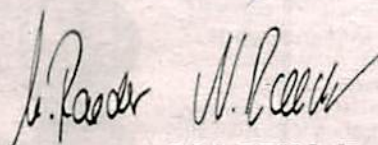
Kaum auf der Essen Motor Show vorgestellt, schon können Sie sie gewinnen: Mit der «SP5 dark» bietet DOTZ auf einen Schlag alles, was für einen aggressiven Auftritt des Autos nötig ist. Das moderne Design zeigt sich besonders beim dreidimensionalen Look.

Der reizvolle Farbgegensatz zwischen Gunmetal und poliertem Tiefbett verstärkt diesen Effekt noch. Wert: ab ca. 800,- Euro [www.dotz-wheels.com](http://www.dotz-wheels.com)

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# KW clubsport

„Alltagstaugliche Performance  
und Fahrwerkstechnik vom  
Feinsten machen KW  
für uns zur ersten Wahl –  
auf der Straße und  
auf der Rennstrecke“



**MARTIN &  
NICOLAS RAEDER**

Geschäftsführer  
Manthey Racing GmbH

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

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK.

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

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



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

Doha-Losail

# Emotionales Finale



Start unter Flutlicht ins letzte Hauptrennen des Jahres: Mehdi Bennani setzt sich von der Pole aus an die Spitze – außenrum überholt López den Volvo von Thed Björk

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Das Finale der 2016er-WTCC-Saison wurde von einigen Abschieden begleitet – es überraschte zudem mit den Siegern Gabriele Tarquini (Lada) und Mehdi Bennani (Citroën).**

Ihre definitive Abschiedsvorstellung gaben in Katar zumindest die Citroën-Werksfahrer José María López und Yvan Muller. Und beide mussten sich auf der abschließenden Pressekonferenz extrem zusammenreißen, um nicht von ihren Gefühlen überwältigt zu werden. López ging gar nicht auf die Fragen ein, er bedankte sich vor allem bei seinem Teamkollegen der letzten drei Jahre. «Ich denke nur an Yvan und danke ihm so sehr. Heute geht es nur um ihn», sagte der Argentinier mit brüchiger Stimme und voller Hochachtung vor seinem in den Ruhestand tretenden Kollegen.

Und ja, selbst der sonst so kühle und unnahbare Elsässer zeigte sich gerührt. «Mir geht so vieles durch den Kopf. Gerade nach den Worten von José und dem ganzen Applaus.»

Sportlich standen die beiden Kutscher der Doppelwinkler diesmal eher im Hintergrund. Weil Tiago Monteiro (Honda) im Eröffnungsrennen bereits in der ersten Runde Opfer einer Kettenreaktion wurde, war Mullers Vizetitel fix. Der WM-Titel für López eh längst.

## 50. Laufsieg für Citroën

Doch Citroën durfte, passend zum werksseitigen Ausstieg, doch noch den insgesamt 50.(!) Laufsieg ihres nur dreijährigen Engagements bejubeln. Dafür sorgte Privatier Mehdi Bennani, der sich im Qualifying mit einer blitzsauberen Runde seine ers-

te Pole-Position sicherte, während López nach einem seiner sehr seltenen Fehler im entscheidenden Q3 anmerkte: «Ich bin auch nur ein Mensch!»

Bennanis Glück: Am Start ins Hauptrennen schob López sich von Platz 3 kommend an Thed Björk vorbei, der die erste Volvo-Pole um gerade einmal vier Hundertstelsekunden verpasst hatte. Der Citroën von López war dabei nach einigen Rempelen im Eröffnungsrennen noch leicht krumm. Während er sich also Björks Angriffen erwehrt, zog Bennani davon. Als der Schwede endlich den Gaucho geknackt hatte, kam er zwar

noch mal ran, aber nie in eine gute Angriffsposition, weil Bennani keinen Fehler machte.

Dennoch ist man bei Volvo mit der Premiersaison hochzufrieden. Beim Finale zeigte man das beste Qualifying des Jahres. In Shanghai holte man den Sieg im Eröffnungsrennen und in Katar mit P2 das beste Ergebnis eines Hauptrennens.

## Lada gewinnt zum Abschied

«Dieses Lehrjahr hat definitiv Lust auf mehr gemacht», sagt Polestar-Motorsportchef Alexander Murdzevski Schedvin. «Alle unsere Erwartungen wurden übertroffen!»

Tatsächlich machte auch die WTCC an sich beim Finale Lust auf mehr. Mit Ausnahme der Chevrolets, die etwas hinterherfahren, waren alle Hersteller im Vorderfeld zu finden. Nicht zuletzt auch Lada. Für die Russen, die bekanntlich ebenfalls aus der WM aussteigen, konnte Gabriele Tarquini noch mal ein Highlight setzen. Nach besagtem Unfall mit Monteiro wurde das Eröffnungsrennen kurz unterbrochen. Beim Restart überumpelte Tarquini Reverse-Polemenn Tom Chilton (Citroën) und fuhr mit Siebenmeilenstiefeln davon, während der Brite sich mit Landsmann Rob Huff (Honda) um P2 stritt.

«Wir haben so viel Potenzial und ein großartiges Auto. Schade, dass Lada genau jetzt aussteigt», bedauerte Tarquini, der als dritter (Ex-)Champ neben Muller und López seinen wohl letzten Auftritt in der WTCC hatte. Auch Rob Huff wird zumindest Honda verlassen.

Trotz fehlender Stars verspricht 2017 aber ein gutes Jahr zu werden. Für Lada gibt es einen Rettungsversuch – und neue Autos bereichern das Feld. Mehr dazu auf S. 32. ♦



22. WTCC-Laufsieg zu Lada-Abschied: Tarquini



Podium im Hauptrennen: Björk/Bennani/López

Lada

Zukunft

# Rettung in Arbeit

# WTCC2 – und 2019 Class One?

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

Mit dem werksseitigen Ausstieg von Lada fallen nach derzeitigem Stand deren drei Fahrzeuge in der Saison 2017 weg. Doch offenbar wird parallel an einem Rettungsversuch gearbeitet, um das bestehende Team und damit die drei Vestas in der WM zu behalten. Dieser Plan sieht vor, dass Investoren das Programm finanzieren sollen. Hauptsponsor Rosneft wird ebenso wie das Werksteam an sich wie berichtet nur noch den heimischen Markt bedienen.

Wie wahrscheinlich die Rettung ist und wie es um die Fahrer bestellt ist, scheint derzeit aber noch sehr unklar. Nick Catsburg und Gabriele Tarquini hatten ihren Vertrag für 2017 bereits unterschrieben gehabt, als die Hiobsbotschaft aus Russland kam. Hugo Valente habe das Team nach eigener Aussage ohnehin verlassen. ♦ MBR

**Die Tourenwagen-WM steht nach dem Ausstieg von Citroën und Lada vor einer ungewissen Zukunft. Deshalb werden 2017 Autos nach TCN2-Reglement zugelassen – bevor 2019 die «Class One» kommt?**

Morgen Mittwoch (30.11.) werden alle Blicke nach Wien gerichtet sein. Dort tagt der FIA-Weltrat und entscheidet auch über die mittelfristige Zukunft der WTCC. Eine Zulassung der TCN2-Autos, die – auf Basis des TCR-Reglements – schon in der ETCC zum Einsatz kommen, sollte aber reine Formsache sein. Die Boliden von Honda, Seat und Co. werden demnach 2017 in einer «WTCC2»-Klasse starten – möglicherweise mit eigenem WM-Prädikat!

## Langfristige Lösung gesucht

Vor einigen Wochen sagte WTCC-Promoter Francois Ribeiro noch, die langfristige Zukunft des Tourenwagensports sei ihm (und Eurosport Events) wichtig. In einem ersten Schritt soll also nun die Zulassung der TCN2-Autos dazu beitragen, ein ansehnliches Feld zustande



Werden 2017 für spannende Rennen sorgen: TCN2-Autos, die 2016 schon in der ETCC (Foto) führen

zu bringen. Da aber nicht unbedingt zu erwarten steht, dass die aktuellen TCR-Regularien plötzlich in der gesamten Tourenwagenszene für riesigen Zulauf sorgen, wird langfristig kaum ein Weg an einer komplett anderen Lösung vorbeiführen.

Und die heißt vielleicht «Class One». Wie in der letzten Ausgabe berichtet, hat die FIA am vergangenen Donnerstag in Genf acht Herstel-

lern (Audi, BMW, Lexus, Mercedes, Nissan, Peugeot, Honda und Volvo) das Class-One-Reglement vorgestellt. Die beiden letztgenannten sind die einzig verbliebenen Hersteller, die sich 2017 und nach dem Rückzug von Citroën und Lada noch in der WTCC engagieren.

## Arbeitsgruppen gebildet

Zu wenig und nicht eines WM-Prädikats würdig, findet nicht

nur FIA-Präsident Jean Todt. Entgegen aller falschen Gerüchte und Spekulationen hat die FIA momentan nur ein Ziel ins Auge gefasst: die WTCC mit dem neuen Class-One-Reglement wieder salonfähig zu machen. Deshalb werden jetzt Arbeitsgruppen gebildet, um Feintuning zu betreiben. Bei entsprechendem Hersteller-Interesse könnte der Weltrat das für 2019 geplante neue Reglement schon bei seiner übernächsten Sitzung absegnen. ♦



F. Ribeiro



Lada Vesta: 2017 doch dabei?

## TOURENWAGEN-WM/Resultate

Doha-Losail (Q): 25. November 2016; 21. und 22. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 14/15 Runden à 5,380 km (= 75,320/80,700 km); Wetter/Strecke: bewölkt/trocken

### Eröffnungsrennen (18 Fahrer gestartet, 16 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.		Gabriele Tarquini (I)	Lada Vesta	14	46:16,258	0 kg
2.	(P)	Tom Chilton (GB)	Citroën C-Élysée	14	+5,321	+80 kg
3.		Rob Huff (GB)	Honda Civic	14	+5,930	+30 kg
4.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Élysée	14	+7,608	+80 kg
5.		Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	14	+9,070	+30 kg
6.		Thed Björk (S)	Volvo S60	14	+9,675	0 kg
7.		Robert Dahlgren (S)	Volvo S60	14	+10,255	0 kg
8.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	14	+10,871	0 kg
9.		José María López (RA)	Citroën C-Élysée	14	+11,591	+80 kg
10.	(P)	James Thompson (GB)	Chevrolet Cruze	14	+15,375	0 kg
11.	(P)	Daniel Nagy (H)	Honda Civic	14	+16,274	+30 kg
12.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	14	+16,721	0 kg
13.	(P)	Ferenc Ficzá (H)	Honda Civic	14	+17,227	+30 kg
14.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	14	+21,173	0 kg
15.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Citroën C-Élysée	14	+28,724	+80 kg
16.	(P)	Mehdi Bannani (MA)	Citroën C-Élysée	14	+30,548	+80 kg
<b>Nicht klassiert</b>						
		Hugo Valente (F)	Lada Vesta	4	Kollision	0 kg
		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	0	Unfall	+30 kg

### Hauptrennen (18 Fahrer gestartet, 15 gewertet)

Pos.	Priv.	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.	(P)	Mehdi Bannani (MA)	Citroën C-Élysée	15	32:38,479	+80 kg
2.		Thed Björk (S)	Volvo S60	15	+1,176	0 kg
3.		José María López (RA)	Citroën C-Élysée	15	+4,815	+80 kg
4.		Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	15	+10,575	+30 kg
5.		Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	15	+11,827	+30 kg
6.		Yvan Muller (F)	Citroën C-Élysée	15	+12,390	+80 kg
7.		Gabriele Tarquini (I)	Lada Vesta	15	+14,994	0 kg
8.		Rob Huff (GB)	Honda Civic	15	+17,037	+30 kg
9.	(P)	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	15	+18,379	0 kg
10.	(P)	James Thompson (GB)	Chevrolet Cruze	15	+20,819	0 kg
11.	(P)	Ferenc Ficzá (H)	Honda Civic	15	+21,758	+30 kg
12.	(P)	Grégoire Demoustier (F)	Citroën C-Élysée	15	+31,109	+80 kg
13.	(P)	John Filippi (F)	Chevrolet Cruze	15	+38,393	0 kg
14.		Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta	15	+1:16,469	0 kg
15.	(P)	Daniel Nagy (H)	Honda Civic	14	+1 Rd.	+30 kg
<b>Nicht klassiert</b>						
	(P)	Tom Chilton (GB)	Citroën C-Élysée	8	Kollision	+80 kg
		Robert Dahlgren (S)	Volvo S60	0	Technik	0 kg
		Hugo Valente (F)	Lada Vesta	0	Kollision	0 kg

### WM-Stand Fahrer

1.	López	331
2.	Muller	257
3.	Monteiro	214
4.	Michelisz	213
5.	Bannani	206
6.	Huff	199
7.	Catsburg	175
8.	Chilton	168
9.	Tarquini	147
10.	Björk	117
11.	Coronel	111
12.	Valente	78
13.	Eklblom	47
14.	Thompson	26
15.	Girolami	12

### WM-Stand Privatfahrer

1.	Bannani	190
2.	Chilton	155
3.	Coronel	128
4.	Thompson	95
5.	Filippi	83
6.	Demoustier	77

### WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	957
2.	Honda	675
3.	Lada	536
4.	Polestar (Volvo)	321

### WM-Stand Privatteams

1.	Sébastien Loeb Racing	335
2.	Roal Motorsport	126
3.	All-Inkl.com Münnich M-sport	119
4.	Campos Racing	96
5.	Zengo Motorsport	74

(P) = Privatfahrer

\* Kompensationsgewichte (Basisgewicht: 1100 kg)

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 98,4 km/h, 2. Lauf 148,3 km/h

Schnellste Runden: 1. Lauf Tarquini in 2:01,760 min (= 159,0 km/h), 2. Lauf Catsburg in 2:02,550 min (= 158,0 km/h)

Internet: www.fiawtcc.com



Rallye-WM

# Entscheidung naht

Von REINER KUHN

**Vergangene Woche testete Sébastien Ogier nacheinander den Toyota Yaris WRC und den Ford Fiesta WRC. Denn ohne einen Eindruck vom künftigen Dienstwagen will sich der Herzblut-Racer nicht entscheiden.**

Drei Länder in drei Tagen – der Weltmeister hatte es eilig. Am Mittwoch testete Ogier in Spanien den Toyota Yaris WRC. Am Freitagmorgen saß er in Wales erstmals im Ford Fiesta WRC von M-Sport, bevor er am Abend noch einmal in Hannover mit den Wolfsburger Werksportlern bei der Abschlussfeier die letzten Jahre Revue passieren ließ. Innerlich hat sich Ogier von seiner alten Truppe losgesagt, nach dem VW-Ausstieg muss er zwischen Toyota und M-Sport abwägen.

Tommi Mäkinen soll zwar mit üppigem Salär locken, beim neu formierten Toyota Gazoo Team fehlt es aktuell aber an optimalen Strukturen. Auch vom Yaris WRC darf man – zumindest 2017 – keine Wunder erwarten. Anders bei M-Sport: Dort findet Ogier eine eingespielte Mannschaft vor, wird aber Abstriche beim Gehalt in Kauf nehmen müssen. M-Sport-Chef Malcolm Wilsons größter Trumpf dürfte aber der neue Ford Fiesta WRC

sein, der erneut auf Augenhöhe mit der Konkurrenz fahren soll. Für einen Herzblut-Racer wie Ogier womöglich das entscheidende Argument. Einer wie er verzichtet wohl eher eine Saison aufs große Geld, als dass er sich mit unerfahrenen Leuten und unterlegenem Material quält. Spannend ist also für 2017 mit dem M-Sport-Team von Malcolm Wilson zusammen?

**Oder doch Citroën?**

Der Coup des Briten könnte am ehesten noch aus Ogiers Heimat torpediert werden. Bislang sei kein Test geplant, lässt Citroën-Teamchef Yves Matton ausrichten. Schon zuvor zeigte er im Gegensatz zur Konkurrenz wenig Ambitionen, den Franzosen

in seine heimische Equipe zurückzuholen. Gut möglich, dass PSA-Boss Carlos Tavares die Sache anders bewertet. Denn mit Ogier könnte man nicht nur großartige Triumphe feiern, man hätte fast eine Titelgarantie. Zudem lässt Peugeot bei der Rallye Dakar mit Loeb, Sainz, Peterhansel und Despres eine ungleich teurere Fahrerriege los. Es wäre nicht das erste Mal, dass ein Citroën-Teamchef über einen Fahrer stolpert. Vor einigen Jahren nutzte Sébastien Loeb seinen kurzen Draht zur Chefetage. Leidtragende damals: Sportchef Olivier Quesnel und ein gewisser Sébastien Ogier. Der dürfte deshalb über das Thema Sportpolitik einiges wissen. ♦



Mögliche Zukunft: Dockt Ogier nach Testfahrt bei M-Sport an?

Rallye-WM

# Weiter warten

Von REINER KUHN

**Was haben der Australiensieger und der WRC2-Weltmeister gemeinsam? Abgesehen vom Management sollen beide kommende Saison in einem 2017er WRC sitzen. Fragt sich aber nicht nur, in welchem, sondern auch, ab wann.**



Zuversicht war mal: Lappi

Im Sommer war für Australiensieger Andreas Mikkelsen und WRC2-Akteur Esapekka Lappi die Welt noch in Ordnung. Der eine war bei Volkswagen gesetzt und auf dem besten Weg, Vizeweltmeister zu werden, der andere trotz Durchhänger sicher, dass auch er den Aufstieg in ein World Rally Car schafft. Nur so lässt sich erklären, warum Lappi bei der Abschlusspressekonferenz in Deutschland die erstaunte Medienschau wissen ließ, dass ihm der WRC2-Titel eigentlich egal sei. Er würde seinen Weg so oder so machen. Verständlich: Es war ein offenes Geheimnis, dass der 24-jährige Finne längst einen Vorvertrag hatte, um 2017 neben seinem Landsmann Juho Hänninen im Toyota Yaris WRC zu sitzen.

Doch nun tönt es anders. Nach der Zieldurchfahrt in Australien zeigte sich der WRC2-Weltmeister nachdenklich. «Ich freue mich zwar über den Titel. Mir wäre aber lieber, ich wüss-

te, wie es weitergeht. Immerhin sind nun auch drei VW-Fahrer auf dem Markt», schwant Lappi im Moment seines größten Triumphes Böses. Denn mindestens einer von denen wird auch seine Zukunft bestimmen. Schließlich stellt Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen klar, dass er einen von ihnen verpflichten wird. Schlimmer noch: Zum einen wird der WRC-erfahrene Testpilot Hänninen 2017 bei allen 13 WM-Läufen hinterm Steuer sitzen. Zum anderen kann das neu formierte Toyota-Team vorerst nur zwei Werkswagen an den Start bringen. «Wir planen, ab Korsika einen dritten Yaris einzusetzen. Der könnte aber auch erst ab Portugal kommen», macht Mäkinen dem Jungstürmer wenig Hoffnung. Soll heißen, vor April oder Mai dürfte Lappi kaum in einem neuen WRC sitzen, zumindest nicht im Wettbewerb. ♦

Rallye Dakar

# Bei 39. Ausgabe wird die Luft dünn

Von REINER KUHN

**Anfang Januar tourt die Rallye Dakar erneut jenseits von Afrika durch Südamerika. Die Königin aller Wüstenrallyes startet erstmals in Paraguay und führt über Bolivien nach Argentinien. Rekordsieger Stéphane Peterhansel erwartet einen kernigen Marathonritt.**

Stéphane Peterhansel ist sich sicher. «Die nächste Dakar wird es in sich haben», sagt der Rekordsieger bei seinem Besuch der Motorshow Essen. Er muss es wissen. 1988 debütierte er als 22-Jähriger auf dem Motorrad, holte 1991 seinen ersten Sieg und triumphierte nach Erfolgen im Mitsubishi und Mini im vergangenen Januar auch im zweirad-angetriebenen Peugeot. «Ehrlich gesagt war die letzte Ausgabe die schwächste. Zu viele Rallyestrecken, zu wenig echte

Offroadpisten», so der Franzose. «Genau deshalb werden die Organisatoren die Latte jetzt wieder deutlich höher legen. Das war immer so, nach einer vermeintlich leichten Rallye folgte eine richtig harte.»

Ein Blick auf die Route der 39. Rallye Dakar bestätigt Peterhansels Eindruck. Vom 2. bis 14. Januar 2017 führt die Marathonhatz von Paraguay über Bolivien nach Argentinien (siehe Karte rechts). Der Ruhetag ist der 8. Januar in der bolivianischen Hauptstadt La Paz. Das Ziel ist erneut in der argentinischen Hauptstadt Buenos Aires. Zuvor gilt es zwölf Tagesetappen, sieben davon mit mehr als 400 Kilometern Länge, zu bewältigen. Die Luft ist dünn – wortwörtlich: Über die Hälfte der Wertungsstrecken ist wieder auf echtem Offroadterrain. Über ein Drittel sind auf Höhenlagen von über 2500 Meter, 20 Prozent auf 3200 Meter und mehr. Einmal führt

die Route Mensch und Maschine gar auf eine Höhe von 4800 Meter über den Meeresspiegel.

**Weniger Starter**

Es sind 316 Fahrzeuge mit 491 Teilnehmern aus 59 Nationen mit von der Partie. Mit gerade einmal 73 Autos, 140 Motorrädern, 37 Quads und 50 Trucks ist das Starterfeld allerdings eines der kleinsten der Dakar-Historie. Als Topfavorit auf den Sieg gilt erneut das Peugeot-Werksquartett mit Peterhansel, Carlos Sainz, Sébastien Loeb und Cyril Despres – allesamt mit brandneuen 3008 DKR. Toyota schickt zwei mit den Ex-Siegern Nasser Al-Attiyah und Giniel de Villiers topbesetzte und komplett überarbeitete Allrad-Hilux ins Rennen. X-raid Mini will mit dem modifizierten John Cooper Works Rally und dem Toptrio Mikko Hirvonen, Yazeed Al-Rajhi und Bryce Menzies dagegenhalten. ♦



## NACHRICHTEN

## Kissel leitet künftig Rallye Deutschland

**Rallye-WM** Der deutsche WM-Lauf bekommt 2017 einen neuen Rallyeleiter. Nach vier Jahren gibt Alfred Rommelfanger (61) die sportliche Leitung ab. Sein Nachfolger ist Friedhelm Kissel (67). Der Sportleiter des ADAC Pfalz e.V. war bereits zwischen 1993 und 2002 Leiter der ADAC Rallye Deutschland, als diese zur EM zählte. Beim WM-Lauf war er stellvertretender Leiter.

## 2017 nur noch acht DRM-Läufe

**DRM** Die Deutsche Rallye Meisterschaft 2017 besteht aus nur acht Läufen. Nach der Absage der Rallye Baden-Württemberg fand die Veranstaltung keine Berücksichtigung mehr, wie auch die Rallye Wartburg, deren Platz die Rallye Thüringen übernimmt.

## DRM-Kalender 2017

07.-08.04.	Hessen
05.-06.05.	Sulingen
26.-27.05.	Sachsen
23.-24.06.	Sternwedde
04.-05.08.	Thüringen
08.-09.09.	Niedersachsen
20.-21.10.	3-Städte

## Schwarz plant Zweiwagen-Team

**DRM** Auch Chris Brugger (A) hat angekündigt, dass er 2017 mit einem Ford Fiesta R5 angreifen wird – mit dem WM-erfahrenen Co Klaus Wicha. Mit Teamchef Armin Schwarz wird Brugger von einem der erfolgreichsten deutschen Rallyepiloten betreut. Schwarz will das Rallyeprogramm für René Mandel ausbauen und plant ein Zweiwagen-Team in der nationalen Kategorie R5.

## Nachwuchs erneut beim WM-Lauf dabei

**ADAC Opel Cup 2017** geht es für den Nachwuchscup in die fünfte Saison. Auf dem Programm stehen acht Läufe im Rahmen der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) und der Rallye Deutschland. Die Rallye Niedersachsen und die Rallye Sternwedde Berg kehren in den Terminkalender zurück.

## ADAC Opel Cup 2017

07.-08.04.	Hessen
05.-06.05.	Sulingen
26.-27.05.	Sachsen
23.-24.06.	Sternwedde
19.-20.08.	Deutschland
08.-09.09.	Niedersachsen
20.-21.10.	3-Städte

## Rallycross-WM

## «Eki» zum Zweiten

Von SVEN KOPF

**Das EKS-Team um Rallycross-Weltmeister Mattias Ekström (Audi) sichert sich beim Finale in Argentinien souverän die WM-Krone für Teams. Mehr Spannung bot der Kampf um die Vizeweltmeisterschaft in der Fahrerwertung.**

«Wir fliegen nicht nach Argentinien, um Urlaub zu machen», hatte Weltmeister Ekström im Vorfeld des Saisonfinales in Rosario gesagt. Aber auch die amtierenden Champions von Peugeot Hansen mit Rallye-Weltmeister Sébastien Loeb und Timmy Hansen hatten sich fest vorgenommen, ihren WM-Titel zu verteidigen. Doch diese Messe war bereits nach der Qualifikation gelesen. Hansen verpasste mit Rang 13 die Semifinals. Ergo reichten den EKS-Audi-Piloten Ekström und Toomas Heikkinen die bis dahin erzielten WM-Punkte für den vorzeitigen Titelgewinn in der Teamwertung.

## Opfer Solberg

Mit René Münnich und Timo Scheider (beide Seat) waren auch zwei Deutsche am Start. Letzterer qualifizierte sich für



Das hat gepasst: Die EKS-Truppe um Weltmeister Ekström (r.) jubelt auch über den WM-Titel für Teams

ein Semifinale und machte Werbung in eigener Sache. Der Meister der Qualifikation hieß aber Petter Solberg (Citroën), der alle vier Vorläufe für sich entschied. Der Vizetitel für den ehemaligen zweifachen Rallycross-Weltmeister schien damit so gut wie sicher. Doch als im ersten Semifinale der ungestüme Timur Timerzyanov (Ford) die Konkurrenz durcheinanderwirbelte, war Solberg unter den Opfern. Mühsam zirkelte er den havarierten Citroën, dessen Vorderräder in unterschiedliche Richtungen zeigten, um den

Kurs und verpasste das Finale, während Johan Kristoffersson (VW) den Sieg einfuhr. Zu diesem Zeitpunkt war Solberg (239 Punkte) noch WM-Zweiter vor Kristoffersson (235 Punkte) und Andreas Bakkerud (Ford, 231 Punkte). Das zweite Semifinale ging an Bakkerud. Wieder gab es ein Startgerangel, das Scheider clever nutzte. Im Staub fand das DTM-Ass eine Lücke, hingte sich an den Norweger und zog ins Finale ein.

Dort standen Solbergs Verfolger Bakkerud und Kristoffersson in der ersten Startreihe –

und sie rochen Lunte, da es im Finale jeweils acht Zähler für den Sieg und deren fünf für Platz 2 gibt. Sollten die beiden auf diesen Plätzen das Ziel erreichen, würden sie Solberg auf den undankbaren vierten WM-Rang verbannen. Und siehe da: Der Doppelweltmeister aus Norwegen musste tatenlos mit ansehen, wie Landsmann Bakkerud seinen vierten Saisonsieg einfuhr und Kristoffersson ihm folgte. Damit hatten sie Solberg auf den allerletzten Metern der Rallycross-WM 2016 noch auf Rang 4 verdrängt. ♦



Vizeweltmeister: Kristoffersson



Folgschweres Out: Hansen

## RALLYCROSS-WM / Resultate

## Rosario (RA), 12. von 12 Läufen zur Rallycross-WM.

Nach vier Qualifikationsläufen (Q1-Q4): 1. Petter Solberg (N), Citroën; 2. Andreas Bakkerud (N), Ford Focus RS; 3. Mattias Ekström (S), Audi S1; 4. Sébastien Loeb (F), Peugeot 208; 5. Johan Kristoffersson (S), VW Polo; 6. Reinis Nitiss (LV), Ford Fiesta; 7. Timur Timerzyanov (RUS), Ford Fiesta; 8. Robin Larsson (S), Audi A1; 9. Toomas Heikkinen (FIN), Audi S1; 10. Anton Marklund (S), VW Polo; 11. Janis Baumanis (LV), Ford Fiesta; 12. Timo Scheider (D), Seat Ibiza; 13. Timmy Hansen (S), Peugeot 208; 14. René Münnich (D), Seat Ibiza; 15. Ken Block (USA), Ford Focus RS; 16. Kevin Eriksson (S), Ford Fiesta ST

**Halbfinals:** 1. Lauf: 1. Kristoffersson, 6 Punkte; 2. Ekström, 5; 3. Heikkinen, 4; 4. Timerzyanov, 3; 5. Solberg, 2; 6. Baumanis, 1. 2. Lauf: 1. Bakkerud 6 Punkte; 2. Scheider, 5; 3. Larsson, 4; 4. Marklund, 3; 5. Loeb, 2; 6. Nitiss, 1

**Finale:** 1. Bakkerud, 8 Punkte; 2. Kristoffersson, 5; 3. Heikkinen, 4. Scheider, 3; 5. Ekström, 2; Larsson, 1

**WM-Endstand:** 1. Ekström, 272 Punkte; 2. Kristoffersson, 240; 3. Bakkerud, 239; 4. Solberg, 239; 5. Loeb, 209; 6. Hansen, 178; 7. Heikkinen, 150; 8. Timerzyanov, 117; 9. Larsson, 109; 10. Baumanis, 109

Internet: www.fiaworldrallycross.com

## NACHGEHAKT BEI Timo Scheider

(38/D) Der DTM-Pilot über seinen gelungenen Gaststart, lockere Topstars und weitere Auftritte im Jahr 2017.



Von REINER KUHN

**? In der Rallycross-WM geht es meist turbulent zu. Wie war dein Wochenende? Da war alles dabei (lacht). Als Rookie ist es wichtig, sich an die Strecke zu gewöhnen. Das hat prima funktioniert, zumindest im Trockenem! Im ersten Vorlauf hat es dann geschüttet, und mein Lenkervo war defekt. In den Durchgängen 3 und 4 hatte ich einen sehr guten Speed, aber leider ist mir eine Felge gebrochen. Und so rutschte ich gerade noch ins Halbfinale. Das lief mit P2 mega, sodass ich erstmals ins Finale kam...**

**? Und hast auch dort zuge schlagen? Ich wurde Vierter, wie geil! Mit nur vier Hundertstelsekunden hinter Bakkerud drehte ich zudem die zweitschnellste Rennrunde. Ich bin megahappy, als Gaststarter hier so ein Finale abgeliefert zu haben.**

**? Wie gehen dein langjähriger DTM-Markenkollege Mattias Ekström und du in der Rallycross-WM miteinander um? Hier macht Mattias sein Ding und ich meins. Dann wird auch hart gekämpft. Ach ja, im Finale habe ich den neuen Weltmeister übrigens überholt.**

**? Bekannte Stars wie Petter Solberg, Sébastien Loeb oder Ken Block sind hier am Start. Wie ist der Umgang? Die Atmosphäre im Fahrerlager ist der Hammer. Jeder redet mit jedem, da gibt es keine Allüren. Und seit meinem Rennen in Riga haben einige ordentlich Respekt vor mir.**

**? Werden wir dich 2017 bei Gaststarts oder öfters sehen? An mir soll es nicht liegen. Es gibt Ideen, Pläne und auch ernsthaftige Gespräche, aber fix ist noch nix. Abwarten!**

MotoGP/Superbike-WM

# Millionen umsonst ausgegeben?

Von IMRE PAULOVITS

**In Jerez ist es wieder passiert. Beim gemeinsamen Test von MotoGP- und Superbike-WM-Teams hat Superbike-Weltmeister Jonathan Rea die schnellste Zeit erreicht. Sind die Abermillionen, die für die Entwicklung der Prototypen ausgegeben werden, nur Geldverschwendung?**

Jonathan Rea hatte wieder einmal sein schelmisches Grinsen über das ganze Gesicht. Er hatte auch allen Grund dazu, denn er hat beim letzten Test des Jahres mit der neuen Kawasaki Ninja ZX-10RR nicht nur die gesamte Superbike-WM-Konkurrenz klar in die Schranken gewiesen, sondern auch die MotoGP-Piloten düpiert. Zu Letzterem nahm er zwar offiziell keine Stellung, doch dass so etwas gut für das Ego und das Selbstvertrauen ist, steht ganz außer Zweifel.

Es ist nicht das erste Mal, dass ein Superbike schneller als die sündhaft teuren Prototypen der Königsklasse ist, doch in Anbetracht dessen, wie sehr die Superbike-WM in ihren technischen Möglichkeiten beschnitten und auf Serien-Nähe gebracht wurde, ist diese Zeit doch erstaunlich. Zur Erinnerung: Rea war in Jerez mit 1:38,726 nicht nur schneller als alle anwesenden MotoGP-Piloten, er war auch schneller als die Pole-Position von Valentino Rossi beim Grand Prix von Spanien im Mai. Damals war der neunfache Weltmeister mit 1:38,736 Trainingsschnellster



Ja wo bleiben sie denn? Jonathan Rea war mit der Kawasaki ZX-10RR schneller als die MotoGP

vor Jorge Lorenzo (1:38,858) und Marc Márquez (1:38,891), alle anderen blieben über 1:39.

### Die Kirche im Dorf lassen

Doch was wie eine Weltsensation klingt, sollte etwas differenziert werden. Rea hat mit seiner Zeit sicherlich alle überrascht und zeigt, wie hart Kawasaki nicht nur an seinem Renn-Superbike, sondern auch an dessen Homologationsmodell gearbeitet hat, um gegen die immer härter werdende Konkurrenz zu bestehen. Doch selbst so darf man einige Be-

gleiterscheinungen nicht außer Acht lassen.

Jerez hat in den letzten Jahren bei den Wintertests schon für so manche Fabelzeiten gesorgt, die dann im Sommer nie wieder bestätigt wurden. Der Asphalt auf der andalusischen Strecke hat einfach bei moderaten Temperaturen deutlich mehr Grip, als in der heißen Sommerzeit. Auch liegen die Zeiten der Superbikes auf der engen und recht flüssigen Strecke schon seit vielen Jahren sehr nah an denen der MotoGP-Prototypen. Doch in die-

sem Jahr ist noch mehr hinzugekommen.

Aus der MotoGP-Fraktion waren diesmal die Werksfahrer von Ducati, Honda und Yamaha nicht dabei, und Rea hatte bereits einen, wenn auch leicht verregneten, Testtag mehr hinter sich als die MotoGP-Piloten. Dass die Fahrer immer schneller werden, je mehr sie auf der gleichen Strecke fahren, hat sich auch bei den MotoGP-Tests in Valencia gezeigt. Legt man die Zeiten vom Jerez-GP zugrunde, muss man bedenken, dass die Umstellung auf die Ein-

heits-Elektronik noch in den Kinderschuhen steckte, und dazu Neueinsteiger Michelin nach den Reifenproblemen in Argentinien auf Nummer sicher ging und erst einmal härtere Reifenkonstruktionen brachte.

Überhaupt spielten die Reifen bei dieser Fabelzeit eine sehr wichtige Rolle. Rea fuhr sie mit Qualifyern. Diese sind in allen Belangen speziell darauf ausgelegt, dass sie für wenige Runden optimale Haftung aufbauen. Das wird durch eine sehr weiche Karkasse erreicht, mit der so ein Reifen nie eine Renndistanz überstehen könnte. Wenn auch die Rennreifen, wie sich in der Praxis zeigt, in der Qualifikations-Abstimmung nur für eine oder zwei Runden ihr maximales Potenzial bringen, so sind die Qualifyer doch noch einmal mindestens eine halbe Sekunde schneller.

### Der Kunde profitiert so und so

Reas Fabelzeit hat aber gezeigt: Serien-Motorräder sind auf einem so hohen Stand wie noch nie. Nach Jahren der Stagnation geben die Japaner bei den Sportmaschinen wieder richtig Gas. Bei Kawasaki steht gar die gesamte Rennabteilung dahinter, die früher in der MotoGP gearbeitet hat, und dieses immense Know-how hat sich bei ihnen über die Superbike-WM in die Serie eingebracht. Aber keine Sorge: Die Millionen, die die anderen Werke in der MotoGP ausgeben, kommen genauso der Serie zugute. Man braucht sich nur den aktuellen Jahrgang anzusehen. ♦

Superbike-WM

# Der Kalender 2017 steht – beinahe

**Die FIM hat sehr spät den ersten provisorischen Kalender der Superbike-WM veröffentlicht. Doch die Dorna hat sich bei ihrer Ausarbeitung sehr viel Arbeit gemacht.**

Seit die Dorna sowohl die Grand-Prix- als auch die Superbike-Weltmeisterschaft ausrichtet, achtet die spanische Agentur darauf, dass es möglichst wenig Kollisionen zwischen den beiden Weltmeisterschaften gibt. Da sich die MotoGP in den letzten Jahren so gut entwickelt hat, dass sie mittlerweile alle anderen Motorsportarten überstrahlt, hat man sich bei der Dorna für

2017 zum Ziel gesetzt, der Superbike-WM die größtmögliche Aufmerksamkeit zu geben.

### Nur eine Kollision mit MotoGP

So gibt es bei den 13 Rennwochenenden der Superbike-WM auch nur eine einzige Überschneidung mit der MotoGP, das ist am dritten Oktober-Wochenende, wenn Rossi und Co. in Japan gastieren. Wo an dem besagten Wochenende die Superbike-WM fährt, steht allerdings noch nicht fest, denn für den ausgefallenen Lauf in Malaysia konnte zwar Portimão in Portugal wieder in den Kalender aufgenommen werden, aber es muss noch ein Ersatz für den Lauf gefunden werden,

der dieses Jahr in Jerez stattfand. Die Termine der meisten Austragungsorte sind geblieben, wie sie schon 2016 waren, die WM fängt auch wieder am

letzten Februar-Wochenende in Australien an, der erste Europa-Lauf findet am ersten April-Wochenende in Aragón statt. Gute Nachricht für die deutschen

Fans: Der Lauf auf dem Lausitzring wurde von Mitte September auf den 20. August verlegt, so sollte diesmal besseres Wetter herrschen. ♦ IP



Superbike-WM: 2017 wieder 13 Rennwochenenden

### Provisorischer Superbike-WM-Kalender 2017

- 26. 02. Phillip Island/AUS
- 12. 03. Buriram/T
- 02. 04. Aragón/E
- 30. 04. Assen/NL
- 14. 05. Imola/I
- 28. 05. Donington/GB
- 18. 06. Misano/I
- 09. 07. Laguna Seca/USA
- 20. 08. Lausitzring/D
- 17. 09. Portimao/P
- 01. 10. Magny-Cours/F
- 15. 10. TBA
- 04. 11. Losail/Q

Marc Márquez: Nach fünftem WM-Titel in bester Feierlaune, aber bereits auf die nächste Saison fokussiert



Marc Márquez

«Haben viel Arbeit vor uns»

### Zur Person Marc Márquez

Geburtsdag 17. Februar 1993  
Geburtsort Lleida (E)  
Herkunftsland Spanien

#### WM-KARRIERE

2008 WM-13. 125GP (KTM)  
2009 WM-8. 125GP (KTM)  
2010 Weltmeister 125GP (Derbi), 10 Siege  
2011 WM-2. Moto2 (Suter), 7 Siege  
2012 Weltmeister Moto2 (Suter), 9 Siege  
2013 Weltmeister MotoGP (Honda), 6 Siege  
2014 Weltmeister MotoGP (Honda), 13 Siege  
2015 WM-3. MotoGP (Honda), 5 Siege  
2016 Weltmeister MotoGP (Honda), 5 Siege

#### HOBBYS:

Motocross, Dirt Track, Videospiele

Von IMRE PAULOVITS

**Marc Márquez hat trotz zeitweise unterlegenem Motorrad den WM-Titel zurückerobert. Im MSA-Interview verrät der 23-jährige Spanier, wie ihn dieser Titel verändert hat, und wie es weitergehen soll.**

**Ist der diesjährige WM-Titel etwas Besonderes für dich?**

MARC MÁRQUEZ: Ja. Das Bike war auf vielen Strecken noch nicht bereit. Es war nicht einfach zu akzeptieren, dass mich einige Fahrer überholt und das Rennen vor mir beendet haben, aber ich habe begonnen zu verstehen, dass dies der Weg zur Weltmeisterschaft ist. Das war schon ein Kampf in meinem Kopf. Ich hatte nach dem Verlust meines Titels 2015 im Winter hart trainiert und war voll aufs Gewinnen eingestellt. Aber dann musste ich bei den Tests feststellen, dass unser Motorrad noch ganz weit von den anderen weg ist. Aber meine Mentalität lässt nicht zu, den Glauben zu verlieren. Wir hatten beim Auftakt in Katar in der letzten Stunde noch etwas an der Balance geändert, und damit einen Kompromiss für diese Strecke gefunden. Wie sich gezeigt hat, war das der

beste Kompromiss für die ganze Saison. Ich hatte dann nach den Siegen in Argentinien und Austin die WM-Führung übernommen, das war ein Schlüssel zum Erfolg, und dass ich alle Regenrennen beendet habe, ein anderer.

**Du bist als Fahrer sehr gereift.**

Für mich war früher jedes Wochenende wie ein Finale, das ich unbedingt gewinnen wollte. Jetzt habe ich verstanden, dass jedes Wochenende ein kleiner Teil des wirklichen Finales ist,

und das ist die Weltmeisterschaft.

**Wie war der Test in Valencia für dich?**

Der Test war gut, ich konnte die 2016er und die 2017er Honda intensiv miteinander vergleichen. Zum Schluss wurde die Zeit knapp, so haben wir keinen Angriff mehr auf die Bestzeit machen können. Ich habe aber viele Longruns gemacht und viel an dem Motorrad gearbeitet.

**Du hattest drei verschiedene Motorräder.**

Ja, eines war das Motorrad aus der 2016er-Saison, dann hatte ich eines mit dem neuen Motor, und das dritte Motorrad hatte eine andere Spezifikation dieses Motors, damit wir ihn verstehen lernen. Wir hatten das 2017er Motorrad erstmals in Aragón

probiert, in Valencia hatten wir eine Weiterentwicklung.

**Was habt ihr bei diesem Test speziell probiert?**

Wir haben große Veränderungen gemacht, damit wir das neue Bike verstehen. Wir haben nicht nur mit den Federn und der Dämpfung rumgespielt, die Ingenieure haben unterschiedliche Konzepte bei der Geometrie durchprobiert. Bei den Longruns hatte ich immer ein komplett anderes Motorrad gehabt. Aber auch so war ich schnell. Wir haben auch unterschiedliche Strategien beim Motor probiert, um herauszufinden, wie wir uns in Zukunft verbessern können.

**Was ist dein Feedback an die Ingenieure?**

Honda hat noch viel Arbeit vor sich. Wir haben beim letzten Test zwar noch einige kleine Verbesserungen machen können, aber wenn wir um den Titel kämpfen wollen, dann müssen sie bis zu den Tests in Malaysia noch mehr bringen.

**Wie ist der neue Motor?**

Ich habe mit ihm etwas mehr Grip, ich kann das Gas etwas besser kontrollieren. Es ist aber ein komplett anderer Motor, und wenn die Reifen abbauen, müssen wir sehr viele Dinge anpassen. Die Mappings fürs Drehmoment und für die Motorbremse sind noch alle für den 2016er Motor gemacht worden. Derzeit ist der neue Motor in einigen Situationen noch etwas unberechenbar. Und unser Schwachpunkt ist nach wie vor die Beschleunigung.

**Musst du für das neue Motorrad auch an deinem Fahrstil arbeiten?**

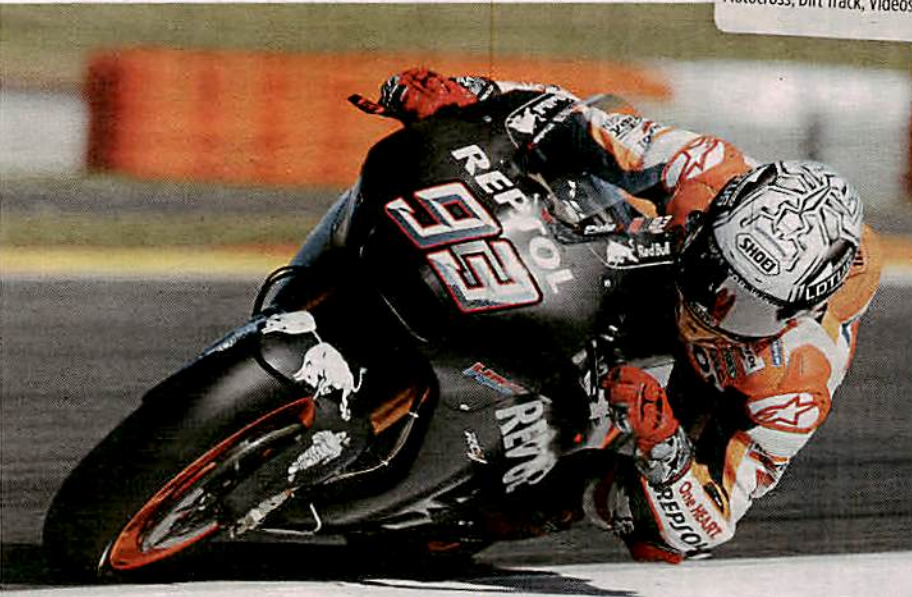
Das habe ich bei den Tests die ganze Zeit gemacht. Durch die großen Veränderungen hatte das Bike eine ganz andere Balance, und ich habe versucht, mich dem anzupassen. Das ist mir zwar gelungen, aber wenn wir vorwärtskommen wollen, brauchen wir noch mehr vom Motorrad.

**Hast du Maverick Viñales auf der Strecke gesehen?**

Nein, aber ich habe erwartet, dass Maverick schnell sein wird. Die Yamaha ist ein Motorrad, das für viele Fahrer gut funktioniert, und Maverick war schon vorher sehr stark. Für mich ist Jorge Lorenzo die größere Überraschung. Er kam mit der Ducati auf Anhieb zurecht und war schnell, auch Andrea Iannone war mit der Suzuki beeindruckend.

**Du bist mit 23 fünffacher Weltmeister. Was glaubst du, was du noch erreichen kannst?**

Es ist leicht zu sagen, jetzt habe ich eine Hand voll, die andere voll zu machen, wäre auch schön. Aber ob das möglich ist, muss sich erst zeigen. Jetzt versuche ich im nächsten Jahr erst einmal den sechsten Titel zu gewinnen, wenn wir es schaffen, kämpfen wir um den nächsten. Wenn wir nur an Zahlen und Rekorde denken, macht das Druck. Man muss Spaß am Fahren haben, wenn man das hat, geht es viel leichter. ♦



Márquez, 2017er Honda RC 213 V: «Muss besser werden, wenn wir um den Titel kämpfen wollen»

MotoGP

# Letztes Testen vor Winterpause

Von IMRE PAULOVITS

**Mehrere MotoGP-Teams testeten letzte Woche vor der Winterpause noch einmal in Jerez. Nach zwei sonnigen Tagen holte sie aber der Regen ein.**

Am Mittwoch und am Donnerstag schien die andalusische Sonne über der Strecke von Jerez und so konnten die Fahrer bei guten Bedingungen noch einmal an ihren Motorrädern für die nächste Saison arbeiten, bevor am Freitag der Regen kam.

Ducati war mit seinem Testteam vor Ort, und da die Strecke mit den Piloten der Superbike-WM geteilt wurde, wimmelte es nur so von Ducati-Technikern, da auch alle MotoGP-Kundenteams vor Ort waren. Jorge Lorenzo bekam für diesen Test genauso keine Freigabe von Yamaha, wie der noch bei den blauen unter Vertrag stehende Pol Espargaró. Auch Andrea Dovizioso wurde nicht aufgeboten, so erledigte Ducati-Testpilot Michele Pirro die Arbeit an der GP17. Dafür war bei Pramac Danilo Petrucci wieder dabei und fuhr erstmals die nächstjüngste Ducati.

Die Schnellsten waren aber andere. Am ersten Tag legte Avintia-Ducati-Pilot Héctor Barberá mit der für ihn durch die beiden Vertretungs-Jobs in Motegi und Phillip Island sowie dem Test in Valencia bereits bekannten Ducati GP16 die schnellste Zeit hin, am Donnerstag konterte Aspar-



Álvaro Bautista: Gut an Ducati gewöhnt und Bestzeit gefahren

Ducati-Pilot Álvaro Bautista, der mit der GP16 immer besser zurechtkommt. Teamchef Jorge Martínez war entsprechend zufrieden: «Nicht nur die schnellste Zeit von Álvaro war für uns sehr zufriedenstellend, sondern auch seine Racepace. Durch die Abstimmung am Fahrwerk und an der Elektronik konnten wir auch einen Fortschritt beim Reifenverbrauch erzielen.»

Ähnlich glücklich war man auch bei Avintia, wo neben Barberá auch Loriz Baz auf der GP15 sehr gute Zeiten fuhr. Barberá war trotzdem nicht hundertprozentig zufrieden. «Dieser Test hatte einen bittersüßen Geschmack für mich», fasste Barberá zusammen. «Wir konnten weiter das Potenzial der GP16 zeigen, und ich konnte eine Menge Michelin-Reifen probie-

ren, doch ich hatte bereits in Valencia ein Problem mit dem Getriebe, und das kam in Jerez wieder. So musste ich am Donnerstag frühzeitig aufhören.»

Da Alex Rins noch länger an den Verletzungen, die er eine Woche zuvor in Valencia erlitten hat, laborieren muss, testete Suzuki einen Tag mit Andrea Iannone, nur Testfahrer Takuya Tsuda setzte die Datensammlung für Fahrwerk, Motor und Elektronik weiter fort.

Bei Aprilia war Aleix Espargaró wieder schnell und sein Crewchief Marcus Eschenbacher freute sich über den Fortschritt seines Piloten. Sam Lowes hingegen hat noch eine harte Lehrzeit in der MotoGP vor sich. Nach Valencia stürzte er auch in Jerez, so konnte er nicht das volle Programm absolvieren. ♦



Loris Baz: Mit Ducati GP15 zweit schnellste Zeit am Donnerstag

TESTZEITEN MOTOGP / Jerez

Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP16	1:38,946
2. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP15	1:39,184
3. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP16	1:39,542
4. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1:39,675
5. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP17	1:39,766
6. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP15	1:39,776
7. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP17	1:39,887
8. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP16	1:39,985
9. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	1:40,149
10. Jack Miller (AUS)	Honda RC213V	1:40,307
11. Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	1:40,505
12. Takuya Tsuda (J)	Suzuki GSX-RR	1:40,942
13. Hiroshi Aoyama (J)	Honda RC213V	1:41,003
14. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	1:41,621
15. Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	1:42,312

MotoGP

# KTM testet mit Smith und Kallio

Da Pol Espargaró in Jerez nicht testen durfte, fuhr KTM mit Bradley Smith und Testfahrer Mika Kallio dorthin. Die meiste Arbeit erledigte dabei Kallio. «Man darf nicht vergessen, dass Bradley von seiner Knieverletzung noch alles andere als genesen ist, so wollten wir mit ihm auch kein Risiko eingehen», erklärte KTM-Teamchef Mike Leitner. «Wir haben uns deshalb darauf konzentriert, dass er mit dem Motorrad arbeitet und wir größere Verstellungen machen. Wir wollten dabei sehen, wie das Motorrad reagiert, und wie Bradley auf sie reagiert. Und das ist richtig gut gegangen.»

Smith selbst war auch froh, diese Testtage mitnehmen zu können. «Es war gut, hier mit

Mika Kallio zusammen zu testen», erklärte Smith. «Er kennt das Motorrad ja von seiner Arbeit über das ganze Jahr, so war es immer gut, sich mit ihm auszutauschen. Er ist das Motorrad hier ja bereits bei anderen Bedingungen gefahren, mit anderen Reifen, als wir sie jetzt haben, so kann er genau erklären, wie das Motorrad auf Veränderungen reagiert. So konnte ich anhand seiner Aussagen auch überprüfen, ob ich nicht vielleicht irgendwo danebenliege.»

Während Kallio in Jerez viel am Heck der KTM arbeitete, konzentrierte sich Smith auf das Vorderrad. «Ich habe am Einlenkverhalten gearbeitet, und dass wir schneller einbiegen können», so Smith. «Dafür ist Jerez eine sehr gute Strecke.

Ich denke, dieser Test war noch einmal sehr gut, wir konnten vor dem Testverbot noch einmal Daten für die Ingenieure sammeln.»

**Viel Arbeit im Winter**

«Mika hat noch einige Neuteile probiert, dazu neue Reifen von Michelin», ließ Leitner durchblicken. «Jetzt haben wir erst mal den Input von unseren Grand-Prix-Fahrern, haben hier noch Daten bekommen, wir kennen unsere Schwachstellen und wissen, was wir im Winter verbessern wollen. Jetzt versuchen wir bis Sepang noch einen Schritt zu machen. Da wird die Zeit eh eng, wir haben nur noch den Dezember und den halben Januar, da müssen wir im Werk ziemlich Gas geben.» ♦ IP



Bradley Smith: «Gut, mit Mika Kallio zusammen zu testen»

## Moto2

# «Die Suter ist völlig anders»

Von MARKUS LEHNER

**In Valencia testete das Dynavolt Intact Team mit Marcel Schrötter und Sandro Cortese erstmals mit der neuen Suter. Die ersten Eindrücke waren durchweg positiv.**

Mit einem positiven Gefühl und vielen Daten über die neue Suter im Gepäck reiste das Dynavolt Intact Team (2017 weiterhin mit Sandro Cortese und neu mit Marcel Schrötter am Start) nach den beiden Testtagen in Valencia in die Winterpause. Am ersten Tag war es trocken und angenehm warm, am zweiten zwölf Grad kühl und nass.

Cortese und Schrötter zählten im Trockenen auf Anhieb zu den schnellsten anwesenden Fahrern. Gemäß inoffizieller Zeitmessung reihten sich die beiden direkt hinter dem Tages-schnellsten Takaaki Nakagami ein. Der 23-jährige Schrötter war mit 1:47,692 auf nasser Strecke sogar der Schnellste.

## Lingg: «Absolut zufrieden»

Teamchef Jürgen Lingg war die Erleichterung nach den ersten beiden Testtagen mit der Suter anzusehen. «Ich in absolut zufrieden. Beide sind viel und schnell gefahren. Im Trockenen sind wir meist mit gebrauchten



Marcel Schrötter war mit der neuen Moto2-Suter in Valencia im Regen sehr flott unterwegs

Reifen gefahren, dabei war ich überrascht, wie lange speziell der Hinterreifen hält. Wir mussten für Öhlns noch ein paar Sachen aussortieren, damit sie eine Richtung für die Arbeit im Winter haben, insbesondere in Bezug auf die Steifigkeit der Front. Im Nassen war es am Anfang schwieriger, da das Motorrad für uns neu war. Aber am Ende war vor allem Marcel super happy und auch richtig schnell. Die Suter hat echt Potenzial. Nur Nakagami war schneller als wir.»

Neuzugang Marcel Schrötter zog ein positives Fazit. «Die unterschiedlichen Bedingungen waren willkommen. Bei der Suter ist alles anders. Man sitzt viel höher, das Motorrad ist schmaler. Auch das Gefühl für die Reifen ist anders. Dieses Jahr hatte ich im Regen immer große Probleme. Mit der Suter lief es von der ersten Runde an wirklich gut, der letzte Run am frühen Nachmittag war noch mal viel besser. Jetzt gehe ich mit einem guten Gefühl in die Winterpause. Zumal auch die

ersten beiden Tage in meinem neuen Umfeld sehr positiv verlaufen sind.»

## Cortese: «Sind bei der Musik»

Auch Teamkollege Cortese war glücklich: «Klar haben wir noch viel Arbeit vor uns, die Suter ist komplett anders als die Kalex – im Trockenen und im Nassen. Die Sitzpositionen sind total verschieden. Wir haben stark angefangen und sind bei der Musik dabei, was etwas Ruhe verleiht. Aber das heißt nicht, dass wir uns jetzt ausruhen.» ♦

## Moto2

## Nakagami der Schnellste



Takaaki Nakagami: In Jerez und Valencia am flottesten unterwegs

**Der Japaner Takaaki Nakagami war sowohl bei den Tests in Jerez als auch in Valencia der Schnellste aller Moto2-Piloten.**

17 Moto2-Piloten testeten vergangene Woche in Valencia. Am ersten Tag war es trocken, am zweiten nass. Der Japaner Takaaki Nakagami, WM-Sechster 2016 und neben Vizeweltmeister Tom Lüthi und dem WM-Vierten Franco Morbidelli einer der Favoriten für den WM-Titel 2017, war wie bereits in der Wo-

che zuvor in Jerez mit der neuen 2017er-Kalex der Schnellste. Gemäß inoffizieller Zeitmessung war er am trockensten ersten Testtag sogar eine ganze Sekunde flotter unterwegs als die Konkurrenz. Auch die ohne Transponder fahrenden Sandro Cortese und Marcel Schrötter büßten eine Sekunde auf Nakagami ein. Die Tests des Japaners auf nasser Strecke am folgenden Tag endeten rasch. Bei einem wilden Crash blieb Nakagami unverletzt, aber die Kalex war Schrott. ♦ ML

## Moto2

## Weltmeister Binder verletzt

**Pech für Moto3-Weltmeister Brad Binder: Beim Moto2-Test mit der neuen KTM in Valencia brach er sich den linken Unterarm. Er wurde bereits operiert.**

Bereits am ersten der beiden Testtage in Valencia rutschte Binder in Turn 9 aus und wurde von der durch die Luft wirbelnden Maschine am linken Arm getroffen. Dabei ging die Speiche zu Bruch, und auch das Handgelenk wurde in Mitleidenschaft gezogen. Binder wurde bereits am nächsten Tag in Barcelona von Dr. Mir operiert.

«Wegen der Verschiebung der Knochen mussten wir eine Platte und sieben Schrauben einsetzen. In etwa drei Wochen wird die Bewegungsfreiheit des Unterarms zurückkehren, die Heilungszeit wird jedoch mindestens vier bis fünf Wochen in Anspruch nehmen», erklärte der auf Rennsportverletzungen spezialisierte Dr. Mir.

Wegen des Wintertestverbots wird Binder bis zu den nächsten

KTM-Tests im Februar 2017 wieder fit sein.

«Die Verletzung von Brad ist die schlechte Nachricht», sagte Teamchef Aki Ajo. «Die gute Nachricht ist, dass unsere vier Testtage in Jerez und Valencia sehr gut verlaufen sind. Wir haben unterschiedlichste Bedingungen vorgefunden, und vor allem Miguel Oliveira ist sehr viel gefahren. Ich bin mit den Fortschritten mit dem neuen Motorrad zufrieden, wir haben uns jeden Tag verbessert.» ♦ ML



Brad Binder: Arm gebrochen

## NACHRICHTEN

## Test unter Ausschluss der Öffentlichkeit

**MotoGP** Wie viel Spannung die Entwicklung in der höchstwertigen Motorsportklasse bei den Werken erzeugt, zeigt die diesjährige Nachsaison sehr deutlich. Dass Fahrer, die zu einem anderen Hersteller gewechselt sind, bis Ende des Jahres nichts zu ihren neuen Fahrzeugen sagen durften, war auch bislang geläufig. Bei den vielen Markenwechseln für 2017 gibt es so sehr wenig von den Fahrern über den nächsten Jahrgang zu hören. Doch wurde den meisten nach dem Valencia-Test jedes weitere Fahren mit ihrem nächstjährigen Gefährt untersagt – und Yamaha ging jetzt noch einen Schritt weiter. Sie testeten die neue M1 außerhalb der Blicke der Konkurrenz und der Öffentlichkeit in Sepang, und keiner der Fahrer, auch nicht die der Satelliten-Teams durfte sich zu diesen Tests äußern.

## Enea Bastianini Schnellster in Valencia

**Moto3** Auch die Moto3-Piloten nahmen an den beiden Testtagen in Valencia teil, von denen der zweite verregnet war. Enea Bastianini, der vom Gresini-Moto3-Team zu dem von Estrella Galicia gewechselt ist, war trotz seiner Verletzungspause von Phillip Island bis zum WM-Finale in Valencia Schnellster. Der 19-jährige Italiener schaffte 1:39,762 (schnellste Runde im Rennen eine Woche zuvor: Brad Binder mit 1:39,684). «Dies war mein zweiter Test mit dem Team nach Jerez, und wir haben viel mit dem neuen Motorrad gearbeitet», so Bastianini. «Obwohl wir nur einen optimalen Tag hatten, fühle ich mich auf der 2017er-Honda bereits sehr wohl.» ♦ IP

## KOMPAKT

**Motorrad-WM** Die Saison hatte am Sonntagabend ihren krönenden Abschluss mit der FIM-Gala in Berlin, wo alle Weltmeister noch einmal geehrt wurden.

**Moto2/Moto3** Den «Dunlop Forever Forward Award» für die meisten Überholmanöver gewann Gresini-Moto3Pilot Fabio Di Giannantonio. Außerdem wurde der MotoGP-Rookies-Cup-Zweite von 2015 bester Rookie der Moto3-WM. ♦ IP

MotoGP-Statistik 2016

# Márquez: Speed und Konstanz

MOTOGP / Saisonstatistik 2016



Fahrer	Fahrzeug/Team	gestartet	gewertet	gepunktet	Ø Startplatz	gesamt pro Rennen	Katar	Argentinien	Americas	Spanien	Frankreich	Italien	Katalonien	Niederlande	Deutschland	Österreich	Tschechien	Großbritannien	San Marino	Aragon	Japan	Australien	Malaysia	Valencia	
1. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	18	17	17	2.4	298 16.6	3	1	1	3	13	2	2	2	1	5	3	4	4	1	1	NC	11	2	
2. Valentino Rossi (I)	Yamaha Factory Racing	18	14	14	3.9	249 13.8	4	2	NC	1	2	NC	1	NC	8	4	2	3	2	3	NC	2	2	4	
3. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha Factory Racing	18	15	14	4.1	233 12.9	1	NC	2	2	1	1	NC	10	15	3	17	8	3	2	NC	6	3	1	
4. Maverick Viñales (E)	Team Suzuki Ecstar	18	17	17	5.9	202 11.2	6	NC	4	6	3	6	4	9	12	6	9	1	5	4	3	3	6	5	
5. Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	18	13	13	6.0	171 9.5	2	13	NC	NC	NC	5	7	NC	3	2	NC	6	6	11	2	4	1	7	
6. Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Team	15	13	13	8.1	155 10.3	5	3	NC	4	4	4	3	12	6	7	12	5	1	6	-	-	-	NC	
7. Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda MotoGP	18	12	11	7.7	141 8.3	NC	NC	16	11	NC	6	NC	2	15	1	2	8	5	5	1	NC	NC	NC	
8. Pol Espargaró (E)	Monster Yamaha Tech 3	17	16	16	9.4	134 7.9	7	6	7	8	5	15	5	4	NC	10	13	NS	9	8	6	5	9	6	
9. Andrea Iannone (I)	Ducati Team	14	8	8	5.8	112 8.0	NC	NC	3	7	NC	3	NC	5	5	1	8	NC	-	-	-	-	NC	3	
10. Héctor Barberá (E)	Avintia Racing Ducati	18	16	15	10.3	102 5.7	9	5	9	10	8	12	11	6	9	DQ	5	14	13	13	17	NC	4	11	
11. Aleix Espargaró (E)	Team Suzuki Ecstar	18	12	12	8.6	93 5.2	11	11	5	5	6	9	NC	14	NC	NC	7	NC	7	NC	7	4	NC	13	8
12. Álvaro Bautista (E)	Aprilia Racing Team Gresini	18	15	13	16.1	82 4.6	13	10	11	NC	9	NC	8	NC	10	16	16	10	10	9	7	12	7	10	
13. Eugene Laverty (GB)	Aspar MotoGP Team Honda	18	17	15	14.7	77 4.3	12	4	12	9	11	13	13	7	11	18	6	12	14	14	NC	14	12	16	
14. Danilo Petrucci (I)	Octo Pramac Yakhnich Ducati	15	13	12	9.3	75 5.0	NS	-	-	7	8	9	NC	NC	11	7	9	11	17	8	9	10	12	14	
15. Scott Redding (E)	Octo Pramac Yakhnich Ducati	18	15	11	12.1	74 4.1	10	NC	6	19	NC	NC	16	3	4	8	15	17	15	19	9	7	15	14	
16. Stefan Bradl (D)	Aprilia Racing Team Gresini	18	15	14	15.3	63 3.5	NC	7	10	14	10	14	12	8	NS	10	14	NC	12	10	10	11	17	13	
17. Bradley Smith (GB)	Monster Yamaha Tech 3	15	12	11	12.7	62 4.1	8	8	17	12	NC	7	NC	13	13	9	NC	-	-	-	13	8	14	9	
18. Jack Miller (AUS)	Estrella Galicia 0,0 MarcVDS Honda	9	8	6	21.2	57 6.3	14	NC	NS	17	NC	NC	10	1	7	NS	-	16	NS	-	NC	10	8	15	
19. Michele Pirro (I)	Ducati Team	9	8	7	15.7	36 4.0	-	12	8	16	-	10	15	NC	-	12	-	-	7	12	-	-	-	-	
20. Loris Baz (F)	Avintia Racing Ducati	14	10	6	17.1	35 2.5	NC	NC	15	13	12	NC	-	-	17	13	4	NS	-	18	16	NC	5	18	
21. Tito Rabat (E)	Estrella Galicia 0,0 MarcVDS Honda	17	15	9	20.2	29 1.7	15	9	13	18	NC	NS	14	11	16	14	10	15	17	NC	14	16	18	17	
22. Yonny Hernández (COL)	Pull & Bear Aspar Team Ducati	18	12	6	16.3	20 1.1	NC	NC	14	15	NC	16	17	NC	18	17	11	11	16	16	12	13	NC	NC	
23. Katsuyuki Nakasuga (J)	Yamalube Yamaha Factory Racing	1	1	1	16.0	5 5.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	
24. Alex Lowes (GB)	Monster Yamaha Tech 3	3	1	1	15.0	3 1.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	NC	NS	-	-	-	-	
25. Hiroshi Aoyama (J)	Repsol Honda Team	2	2	1	19.5	5 2.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	-	16	-	
26. Nicky Hayden (USA)	Repsol Honda Team	2	2	1	13.0	4 2.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	-	17	-	
27. Mike Jones (AUS)	Avintia Racing Ducati	2	2	-	20.0	2 1.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	17	-	-	
28. Mika Kallio (FIN)	Red Bull KTM Factory Racing	1	-	-	20.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	NC	

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

**Meiste Pole-Positionen**

- Marc Márquez 7
- Jorge Lorenzo 4
- Valentino Rossi 3
- Andrea Dovizioso 2
- Andrea Iannone 1
- Cal Crutchlow 1

**Meiste Siege Teams**

- Movistar Yamaha MotoGP 6
- Repsol Honda Team 6
- LCR Honda Moto MotoGP 2
- Ducati Team 2
- Team Suzuki Ecstar 1
- Estrella Galicia 0,0 MarcVDS Honda 1

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

- Movistar Yamaha 20 (6/9/5)
- Repsol Honda Team 15 (6/4/5)
- Ducati Racing 9 (2/3/4)
- LCR Honda MotoGP 4 (2/2/-)
- Team Suzuki Ecstar 4 (1/-/3)
- Estrella Galicia Marc VDS 1 (1/-/-)
- Octo Pramac Yakhn. Ducati 1 (1/-/-)

**Meiste Rennkilometer**

- Maverick Viñales 2065
- Héctor Barberá 1997
- Marc Márquez 1996
- Eugene Laverty 1974
- Jorge Lorenzo 1936
- Pol Espargaró 1920
- Scott Redding 1880
- Aleix Espargaró 1867
- Álvaro Bautista 1857
- Tito Rabat 1810

**WM-Endstand Hersteller**

- Honda 369
- Yamaha 353
- Ducati 261
- Suzuki 208
- Aprilia 101

**Bester Startplatz**

- Marc Márquez Pole-Position (7)
- Jorge Lorenzo Pole-Position (4)
- Valentino Rossi Pole-Position (3)
- Andrea Dovizioso Pole-Position (2)
- Andrea Iannone Pole-Position (1)
- Cal Crutchlow Pole-Position (1)
- Maverick Viñales 2. Startplatz (2)
- Héctor Barberá 2. Startplatz (1)
- Scott Redding 3. Startplatz (1)
- Pol Espargaró 3. Startplatz (1)

**Schnellste Rennrunden Fahrer**

- Marc Márquez 4
- Cal Crutchlow 3
- Andrea Iannone 2
- Maverick Viñales 2
- Valentino Rossi 2
- Jorge Lorenzo 2
- Andrea Dovizioso 1
- Dani Pedrosa 1
- Daniilo Petrucci 1

**Meiste Führungsrunden Fahrer**

- Jorge Lorenzo 105
- Marc Márquez 91
- Valentino Rossi 78
- Andrea Iannone 42
- Andrea Dovizioso 36
- Maverick Viñales 26
- Cal Crutchlow 25
- Jack Miller 11
- Dani Pedrosa 7
- Daniilo Petrucci 7

**Meiste Trainingskilometer**

- Tito Rabat 7563
- Valentino Rossi 7434
- Maverick Viñales 7176
- Álvaro Bautista 7097
- Cal Crutchlow 7051
- Pol Espargaró 7048

**WM-Endstand Teams**

- Movistar Yamaha MotoGP 482
- Repsol Honda Team 454
- Ducati Team 296
- Team Suzuki Ecstar 295
- Monster Tech3 Yamaha 199
- Octo Pramac Racing 161
- Aprilia Racing Team Gresini 145
- LCR Honda MotoGP 141
- Avintia Racing 139
- Pull & Bear Aspar Team 97
- Estrella Galicia 0,0 Marc VDS 87

**BMW M Award (Startplatz-Wertung)**

- Marc Márquez 345
- Valentino Rossi 297
- Jorge Lorenzo 291
- Andrea Dovizioso 210
- Maverick Viñales 204
- Cal Crutchlow 168
- Andrea Iannone 163
- Aleix Espargaró 136
- Dani Pedrosa 125
- Pol Espargaró 121

**Schnellste Rennrunden Teams**

- Repsol Honda Team 5
- Movistar Yamaha MotoGP 4
- Ducati Racing 3
- LCR Honda Moto MotoGP 3
- Team Suzuki Ecstar 2
- Octo Pramac Yakhnich Ducati 1

**Meiste Führungsrunden Teams**

- Movistar Yamaha MotoGP 183
- Repsol Honda Team 98
- Ducati Team 78
- Team Suzuki Ecstar 26

**Meiste Siege Fahrer**

- Marc Márquez 5
- Jorge Lorenzo 4
- Valentino Rossi 2

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

- Marc Márquez 12 (5/4/3)



Gegen Márquez (#93) hatte Rossi (#46) heuer keine Titelchance

## Superbike-WM

# Noch einmal ausgiebig testen

Von IMRE PAULOVITS

Die gesamte letzte Woche stand den Superbike-WM-Piloten in Jerez zum Testen zur Verfügung. Jonathan Rea beeindruckte, doch auch Chaz Davies war sehr schnell.

Die, die den größten Teil ihres Testprogramms auf Mittwoch und Donnerstag gelegt hatten, hatten Glück, denn an diesen beiden Tagen herrschten optimale Bedingungen, während der Montag und der Freitag komplett verregnet waren und am Dienstag die Strecke erst am Nachmittag aufdickte. Entsprechend sind auch die Zeiten zu werten.

Weltmeister Jonathan Rea hatte aber an allen drei trockenen Tagen die Nase vorn. Der Titelverteidiger war mit der neuen ZX-10RR dazu sowohl mit Rennreifen als auch mit Qualifyern schnell. «Das neue Motorrad hat mehr Leistung, und das Fahrwerk ist so ausgelegt, dass man mehr in die Kurven hineinbremsen kann», verriet Rea. «Es verlangt deshalb mehr nach einem Stop-and-go-Fahrstil, ich konnte mich aber gut umstellen.»

Stefan Bradl fuhr nur am Montag und am Dienstag, musste aber allein die Testarbeit für



Jonathan Rea: Mit Bestzeit an allen trockenen Tagen Anspruch auf Titelverteidigung angemeldet

Honda machen, da sich Nicky Hayden beim Dirt-Track-Training das rechte Knie verletzt hatte und operiert werden musste. «Der Asphalt war zwar auch am Dienstag nie ganz trocken, trotzdem gehe ich mit einem guten Gefühl in den Winter», gestand Bradl. «Ich habe jetzt ein Gefühl für das Motorrad und auch für die Pirelli-Rennreifen.»

Markus Reiterberger hatte zwei verregnete Tage, konnte dem aber auch etwas Gutes abgewinnen. «Wir haben viel probieren können, sowohl von der Chassis-, als auch von der Elektronik-Seite her.»

## TESTZEITEN SUPERBIKE-WM / Jerez

Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1:38,721 (Do.)
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	1:39,116 (Do.)
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1:39,461 (Do.)
4. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	1:39,694 (Do.)
5. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	1:40,124 (Do.)
6. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	1:40,693 (Do.)
7. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	1:41,048 (Mi.)
8. Eugene Laverty (GB)	Aprilia RSV4 R	1:41,692 (Mi.)
9. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	1:41,830 (Mi.)
10. Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR	1:42,500 (Di.)
11. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	1:42,800 (Di.)
12. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	1:43,500 (Di.)
13. Ayrton Badovini (I)	Kawasaki ZX-10R	1:55,000 (Di.)
14. Ondrej Jezek (PL)	Kawasaki ZX-10R	1:56,000 (Di.)

## ADAC Northern Europe Cup

# Kiefer-Team schickt Armada los

Das Kiefer-Racing-Team verstärkt das Engagement auf nationaler Ebene und schickt 2017 satte sechs Fahrer im ADAC Northern Europe Cup an den Start.

In der weltweiten Grand-Prix-Szene ist das renommierte Kiefer-Racing-Team eine große Nummer. Nun wird auch im NEC aufgerüstet. In der deutschen Moto3-Nachwuchsklasse bleiben mit Dirk

Geiger, Toni Erhard, Kevin und Leon Orgis alle vier bisherigen Fahrer an Bord. Geiger gewann 2016 den Meistertitel in der Serie und soll ihn 2017 verteidigen. Bis auf Kevin Orgis sind die Jungs in der Moto3-Standardklasse angemeldet, in der auf 48 PS starken 250-ccm-Hondas NS-F250R gekämpft wird. Nur der 16-jährige Sachse setzt eine KTM ein und fährt in der offenen Moto3 GP-Klasse. Das

macht Sinn, da er parallel seine zweite Saison im internationalen Red Bull MotoGP Rookies Cup bestreitet, der ebenfalls auf KTM veranstaltet wird.

### Nummer 5 und 6 zusätzlich

«Alle Jungs müssen ihre Zeiten noch mehr verbessern», sagt Chef Stefan Kiefer. Winkt zur Belohnung ein Wild-Card-Einsatz bei der WM? «Eher nicht», so Kiefer. «Aber Ziel

ist es definitiv, ein bis zwei Fahrer an den letzten beiden Läufen zur Spanischen Meisterschaft antreten zu lassen. Kiefers Grund, sich auch auf den NEC einzulassen, war, mehr Talente aus Nordeuropa nach vorn zu bringen. 2017 sind bei ihm zusätzlich Nummer 5 und 6 am Start: Mate Laczko aus Ungarn, ADAC Junior Cup-Sieger 2016, und der Belgier Sasha de Vits, Gesamt-Achter im NEC. ♦ AWI



Der Weg zum Moto3-Titel führt über Kevin Orgis und Dirk Geiger



Neu im Team: Mate Laczko, 14 Jahre, ADAC-Junior-Cup-Sieger

## NACHRICHTEN

### Saisonauftritt fixiert, Reglements in Arbeit

IDM Die Verantwortlichen der Arbeitsgruppe «Motorrad» haben getagt. Definitiv fest steht: Der IDM-Saisonauftritt 2017 findet vom 12. bis 14. Mai auf dem Nürburgring statt. Des Weiteren stehen Termine in Ost- und Westdeutschland auf dem Kalender, die später genannt werden. Außerdem sei man in positiven Verhandlungen mit dem DMSB. Die Reglements für die zu erwartenden Klassen seien ebenfalls final abgestimmt. Sie werden nun beim DMSB zur Ausarbeitung und Veröffentlichung eingereicht.

### HPC: Motorräder für vier Fahrer am Start

IDM Superbike Das HPC-Power Suzuki Racing Team steckt in den Saisonvorbereitungen für 2017, wenn auch noch ohne Fahrer. Mit der sechsten Auflage der Suzuki GSX-R 1000 sollen zwei Fahrer in der höchsten deutschen Straßenrennsport-Klasse antreten. Ebenfalls zwei Piloten sind in der 600er-Klasse angedacht. Mit dem Superstock-Motorrad fuhr Kevin Wahr 2016 Siege ein. Insgesamt drei GSX-R 600 sind für den Renneinsatz aufgebaut.

### Anschubfinanzierung für Hoffnungsträger

ADAC Die ADAC Stiftung Sport unterstützt im nächsten Jahr 33 Nachwuchsmotorsportler, davon fünf im Motorrad-Straßenrennsport. Ex-Mini-Biker Belczykowski (12) steigt in den ADAC Junior Cup auf. Jan Ole Jähmig, der dort 2016 Vize wurde, geht in den Northern Europe Cup, den Dirk Geiger (14) gewann. Im Junior Cup fahren auch Simon Langenfelder (12) und Cato Nickel (11). ♦ AWI

## KOMPAKT

NEC Die Einschreibung für 2017 ist online unter [www.adac.de/moto3](http://www.adac.de/moto3) möglich. Es sind wieder zehn Rennen im Rahmen von sieben Veranstaltungen geplant, darunter der Sachsenring-Grand Prix.

ADAC Junior Cup Der Cup geht in die 25. Saison. Die Partnerschaft mit KTM ist dabei bis 2019 gesichert. ♦ AWI



**NACHRICHTEN**

**Ullrich und Heidecke weiter mit Sarholz**

**Motocross** Dennis Ullrich und Angus Heidecke werden 2017 ein weiteres Jahr bei Sarholz-KTM fahren. Beide Fahrer nehmen an einigen MXGP-WM-Läufen teil, aber ihr Hauptziel bleibt weiterhin das ADAC-MX-Masters. Rekordmeister Ullrich (2013-14-16) wird sein 2017er-Debüt beim Endlauf zur ADAC-Supercross-Serie in der Dortmunder Westfalenhalle geben. Dabei steigt er auf eine SX250 Zweitakter um und will die Serie



Auch 2017 GP: Dennis Ullrich

aufwirbeln. Schon in der Vergangenheit haben Zweitaktfahrer in der engen Halle für Aufregung gesorgt.

**Schweden erstmals in Langbahn-WM**

**Langbahn-WM** Bei der Langbahn-Team-WM am 24.09.2017 in Roden (NL) startet erstmals als siebtes Team Schweden. Die Skandinavier könnten WM-Rückkehrer Kylväkorpi einsetzen. Bei der WM-Qualifikation in Marienbad (CZ) am 24.6.17 starteten 25 statt 15 Piloten, darunter vier Deutsche und erstmals ein Belgier. Die Top 12 qualifizierten sich für die WM-Challenge in Berghaupten, aus der die drei Erstplatzierten in den GP 2018 kommen. ♦ AH/TS

**KOMPAKT**

**Motocross-WM** Der MXGP-Lauf in San Marino, vorgesehen für den 8./9. Juli, wurde gestrichen. Youthstream und der Zwergstaat wollen ihn 2018 nachholen. Maggiora (jetzt 25.6.) und Pietramurata (Ostern, 16.04.) haben die Termine getauscht.  
**Rallye-WM** Die Russin Anastasiya Nifontova wurde nach der Oilibya-Rallye von der FIM vorläufig suspendiert, da beim Dopingtest der WADA Spuren der verbotenen Substanz Meldonium in ihrer Probe gefunden wurden. ♦ AH/TS

**ADAC-SX-Cup Chemnitz**

**Zweimal zwei ist eins**

Von THORSTEN HORN

**Neun Tage in Deutschland und schon zweifacher König. Nach seinem Sieg in der Vorwoche in München triumphierte der US-Amerikaner Kyle Cunningham auch in Chemnitz.**

Die dritte Station des ADAC SX Cups 2016/2017 begann mit einer Schrecksekunde und danach mit einem Novum. Im ersten SX1-Vorlauf verlor der Vorjahressieger Jace Owen am Ende des Waschbretts die Kontrolle über sein Bike, das über die Absperrung katapultiert wurde und dort zum Glück keinen größeren Schaden anrichtete. Die Strecke wurde daraufhin umgebaut. Aus zwei flachen

Anliegern wurden Steilwandkurven, sodass die Piste einen etwas anderen Charakter bekam. Den Fahrern wurde anschließend eine Besichtigungsrunde gewährt, wobei man die Fahrer des abgebrochenen Laufes vergaß. Das hatte einen Protest des Teams von Nicholas Schmidt zur Folge, denn der Tabellenleader hatte sich nicht für das Finale qualifiziert. Die Sache könnte nun beim DMSB landen und eine Entscheidung nicht vor dem Finalrennen in Dortmund getroffen werden.

Das Main Event wurde eine sichere Beute für Gavin Faith, der letztlich vor Kyle Cunningham gewann. Der 27-jährige Texaner hatte einen bescheidenen Start und kämpfte sich aus dem Mittelfeld vor. Dritter wurde der

Franzose Charles Lefrancois und Lokalmatador Dominique Thury Neunter.

**Strecke erneut geändert**

Über Nacht wurden die beiden neuralgischen Kehren geglättet, sodass die Akteure eine dritte Variante vorfanden.

Gavin Faith dominierte auch dieses Finale vom Start weg, doch in der vorletzten Runde stürzte er. Der bis dahin ebenso sichere Zweitplatzierte Nick Schmidt kam so unverhofft zum Rennsieg, und Kyle Cunningham landete nach seiner neuerlichen starken Aufholjagd auf dem zweiten Rang. Damit hatte er sich nun auch zum «König von Chemnitz» gekrönt, worüber er sich nur eingeschränkt freute. «Meine

Starts haben mich in Bezug auf einen Tagessieg gekillt. Mit einem Zwei-Zwei-Resultat zu gewinnen, macht mich nicht so richtig glücklich. Dafür waren es gestern wie heute sehr unterhaltsame Rennen für mich», resümierte Cunningham.

In der SX2 ruhten die Hoffnungen auf dem Stuttgart- und München-Sieger, Stephan Büttner. Zwar verteidigte der Schköleener mit zwei Top-Platzierungen seine Tabellenführung, doch an beiden Abenden war er je einmal zu ungestüm, stürzte und betrieb danach mit einem fünften sowie siebten Platz lediglich Schadensbegrenzung. Der niederländische Rookie Luca Nijenhuis schaffte mit konstant vorderen Plätzen seinen ersten Prinzentitel. ♦



Zum zweiten Mal mit zweiten Plätzen «König»: Kyle Cunningham

**SUPERCROSS / Resultate**

Chemnitz (D): 25./26. November, 5.+6. Cup-Lauf  
**Finale SX1 Freitag:** 1. Gavin Faith (USA/Honda), in 8:39,158 min; 2. Kyle Cunningham (USA/Suzuki), +5,645 sec; 3. Charles Lefrancois (F/Suzuki), +6,974 sec; 4. Jace Wayne Owen (USA/Honda); 5. Jesse Wentland (USA/Suzuki); 6. Filip Neugebauer (CZ/Kawasaki).  
**Finale SX1 Samstag:** 1. Nicholas Schmidt (USA/Suzuki), in 8:39,156 min; 2. Cunningham +1,484 sec; 3. Christopher Blose (USA/Yamaha), +10,515; 4. Steven Clarke (GB/Husqvarna); 5. Dominique Thury (D/KTM); 6. Steve Mages (USA/Yamaha).  
**Tageswertung SX2 Freitag:** 1. Julien Lebeau (F/Kawasaki) 3-1; 2. Luca Nijenhuis (NL/Kawasaki) 2-2; 3. Stephan Büttner (D/Kawasaki) 1-5; 4. Adrien Malaval (F/Suzuki) 4-3.  
**Tageswertung SX2 Samstag:** 1. Malaval 3-1; 2. Nijenhuis 1-4; 3. Lebeau 2-3; 4. Büttner 7-2; 5. Clement Briatte (F/Kawasaki) 4-6; 6. Glen Meier (DK/KTM) 5-5.  
**Stand SX1:** 1. Schmidt, 108 Punkte; 2. Cunningham 85; 3. Faith 70; - ferner: 6. Thury 51.  
**Stand SX2:** 1. Büttner, 125,5 Punkte; 2. Lebeau 98,0; 3. Nijenhuis 98,0; 4. Malaval 78,5.

Nächstes Rennen: 13.-15.01.2017, Dortmund Internet: www.supercross-chemnitz.de

**Langbahn-Weltmeisterschaft 2017**

**Eine WM sucht nach Fahrern**

Von THOMAS SCHIFFNER

**Deutschland stellt den Titelverteidiger und ist die erfolgreichste Langbahn-Nation. Wie lange noch?**

Außer dem amtierenden Weltmeister Erik Riss konnte sich kein Deutscher für die Langbahn-WM 2017 qualifizieren: Matten Kröger hat seine Karriere beendet; Jörg Tebbe und Stephan Katt schiedenen verletzten 2016 vorzeitig aus und kamen nicht unter die ersten acht. Jetzt ließ Erik Riss aufhorchen, da er seine Anknüpfung, die WM 2017 zu fahren, noch einmal infrage stellte: Der Titelverteidiger hat offenbar die Möglichkeit, die Speedway-Best-Pairs-Serie zu fahren und die soll wie der Langbahn-GP-Auftakt in Herxheim am 25. Mai wieder einen Lauf in Landshut beinhalten. Die FIM vergab vorletzte

Woche die drei permanenten Wildcards an den vierfachen Weltmeister Joonas Kylväkorpi, den Briten Chris Harris und Stephan Katt. Auch auf der Standby-Liste der potenziellen Aufrücker mit 1. Michael Härtel, 2. Hynek Stichauer (CZ) und 3. Theo di Plama (F) taucht Tebbe, die letzten 13 Jahre lang immer im GP am Start, nicht auf.

**Härtel anstelle von Bergé**

Gewinner der FIM-Nominierungen ist der erst 18-jährige Härtel. Der WM-Fünfte Dimitri Bergé wird seinen WM-Fixplatz nicht einnehmen: «Meine Verletzung von Vechta ist ausgeheilt, aber ich will mich 2017 auf meine Speedwayteams in Großbritannien und Polen konzentrieren», so der 19-jährige Franzose. Damit hat Härtel einen WM-Fixplatz 2017 sicher, obwohl der Brite Glen Phillips

seine Karriere auch 2017, zumindest in der Langbahn-WM, fortsetzen wird.

Mit Chris Harris startet erstmals ein 2016 noch aktueller Speedway-GP-Pilot auf der Langbahn. Martin Smolinski ist nicht dabei: Der Olchinger lehnte die von der FIM angebo-

tene Wildcard ab, u.a. wegen der Kollision des Herxheim-GPs mit dem Best Pairs in Landshut. Auch die GPs La Reole und Enrum kollidieren mit Speedway-WM-Qualifikationsläufen. «Meine Grundausrüstung liegt 2017 erneut auf Speedway», so Smolinski. ♦



Fährt er oder fährt er nicht? Weltmeister Erik Riss

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Chevrolet



**Camaro 3,6i RS Optik - WR - wenig KM, EZ 07/2010, 30860 km, 224 kW (304 PS), rot, Leder, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., EUR 25.900,-. Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103 - 105, 45663 Recklinghausen, 02361/90746-26/-27, www.autohausued.de**

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36160

## Jeep



**Grand Cherokee SRT, NW, 6,4 Liter HEMI V8-Power, 344 kW (467 PS), Automatik, Sportsitze, Brembo, Europa Version, 4 Jahre Garantie. Fahrzeuge sind in versch. Farben sofort lieferbar. Kraftstoffverbr. 14,0 l/100 km (kombi.); 20,7 l/100 km (innero.); 10,1 l/100 km (außero.); CO2-Ausst. 327 g/km, Effizienzkl. G, 66.900,- € (MwSt. awb.) GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str. 6-8, 81677 München, Tel. 089/427164-13, www.geigercars.de**

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36126

## Maserati



**Maserati GranCabrio MC, à la Borussia...!\*, neu, Vollausstg., Verbrauch nach ECE: innerorts 22,5 l/100 km, außerorts 9,8 l/100 km, Gesamt 14,5 l/100 km, CO2-Emission 337,0 g/km, Energieeffizienzklasse G, EUR 179.900,-. Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103 - 105, 45663 Recklinghausen, 02361/90746-26/-27, www.autohausued.de**

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36169

## Mercedes

**SL 320 R129, für Liebhaber und Sammler, gepf. Sommerfahrzeug, EZ 7/2001, 165 kW (224 PS), schwarz, Leder, Klimaautomatik, Xenon, SHZ, NR-Fzg., VB 28.500,- EUR. Tel. 0171/5394978**

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36230

**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**



**Mercedes Benz S-Klasse 450 SEL 6,9, Bj. 10/1975. 906 grau blau-metallic. Polster Velours blau. Fahrgestellnummer 272. 125000 original Kilometer, Erstausslieferung Schweiz, Fahrzeug wurde teilrestauriert, Blech komplett original und ungeschweisst. Unterboden eisgestrahlt, Fahrwerk und Achsen komplett überholt. Lackierung komplett neu. Innenraum original erhalten. Bordmappe mit Wartungsheft und Bedienungsanleitung original erhalten. Classic Data Wertgutachten über 60.000,- EUR mit Zustandsnote 1. Tel. 0151-14177562, georg.joerg@gmx.de**

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36229

## 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**

## Porsche



**Porsche 911 / Cayman gesucht! Biete Suzuki RG 500/2, Bj. 1977, voll restauriert, mit Teilen, € 28.000,-. Tel. 0043/699/62026101**

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

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

## Renn/Rallye

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

**DUNLOP  
MOTORSPORT  
Sport- & Rallyereifen**

**Lütticke motorsport  
02354-7046993  
www.lms-racing.com**

## Motorradmarkt

**YAMAHA**



**Kawasaki**



**aprilia**



**Werner Keller's  
Chlaus-Märit ☆☆☆☆**

**2. - 4. Dezember 2016**

Freitag 14 bis 20 Uhr

Samstag 9 bis 20 Uhr

Sonntag 9 bis 18 Uhr

**Winterzeit = Schnäppchenzeit  
10% Rabatt auf alles!**  
(ausgenommen Motos und Roller, keine Kumulation mit anderen Rabatten und reduzierter Ware möglich)

**BEREITS EINGETROFFEN**

Die ersten neuen Modelle 2017 von  
Yamaha, Kawasaki, Aprilia

**PROFITIEREN**

Sie von vielen **Sonderangeboten**, speziell auf unser  
Bekleidungsassortiment! Zum Teil bis 50% Rabatt!

**...UND AUSSERDEM**

Abverkauf unserer Mietfahrzeugflotte  
mit Werksgarantie zu unschlagbaren Preisen.

Grill, Glühwein, Guetzi  
und Samichlaus mit Überraschungen.

Kommen Sie vorbei, wir beraten Sie gerne!  
Unser Team freut sich auf Ihren Besuch.

**Werner Keller & Team  
CH-5301 Siggenthal-Station  
Tel. +41 56 281 13 13  
www.keller-motos.ch**



www.Rennsportshop.com

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



www.berlin-tuning.com



www.allrad-daewel.de 0651/86503



T5 Spezialaufbau (Sonder KFZ), 2,8 / 4,5 t, L/B/H: 9250 x 2550 x 3700 mm - ideal für den Motorsport oder Promotion. Verkauf wegen Bedarfsänderung. Bj. 2006, 128 kW, Diesel, Gesamtläufi. 76000 km - Preis VB 45.000,- inkl. MwSt. (MwSt. awb). T. 0173-6252333, 0511-5905472

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



RENNSPORT clickvers.de VERSICHERUNGEN CLICKversichert ins Ziel!

Versicherungen für den Motorsport Rennkasko Veranstalterhaftpflicht sportvers.de

Zubehör

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

Motorradmarkt

Zubehör

wilbers.de

FERODO Motorsport- und High Performance Bremsbeläge

Service - Verkauf - Beratung

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

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

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



MOTORMARKT

ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8-18 Uhr, Fr. von 8-16 Uhr)

Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG Fahrzeugmarkt MSA D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter www.bestell-coupon.de/msa

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

Grid for entering advertisement text (30 characters per line).

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

- MOTORSPORT aktuell € 2,00
MOTORRAD € 3,90
auto motor und sport € 3,90
sport auto € 4,20

Bitte veröffentlichen Sie den Text \_\_\_\_\_ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik \_\_\_\_\_

unter Autos Motorräder

als Privatanzeige

als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,- € gewerblich zzgl. 50,- € (Mindestgröße 3 Zeilen)

unter Chiffre zzgl. 10,- €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Table with columns: Gewünschte Kombination, Anzeigenpreise privat, Anzeigenpreise gewerblich, jede weitere Zeile. Rows include MOTORSPORT, MOTORSPORT + MOTORRAD, MOTORSPORT + auto motor sport + sport auto.

\* zzgl. MwSt.

Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)



Tracktest Kia Cee'd TCR

# Kundenspurt

Exklusiver Frühstart: MSA-Sonderkorrespondent Reiner Kuhn durfte auf dem Slovakiaring im Kia Cee'd TCR tracktesten

Von REINER KUHN

**In knapp zwei Jahren beschleunigte die TCR-Kategorie mit nationalen, kontinentalen und weltweiten Serien nach vorne. Besser noch: Die Kunden können mittlerweile zwischen zahlreichen Fahrzeugmodellen von Audi über Honda und Opel bis zu Volkswagen wählen. Mit dem Kia Cee'd TCR kommt ein Wettbewerber dazu. Willkommen beim exklusiven Frühstart.**

Hurra, schon wieder Erster! Das gilt nicht nur für den Autor dieser Zeilen, sondern auch für Manfred Stohl, der es in seiner Rallyekarriere bis zum Titel in der Produktionswagen-WM brachte und der als Privatier im WRC neben den Champions Loeb, Grönholm und Solberg immerhin sechsmal das WM-Podium erntete. Geschichte. Denn längst hat der Österreicher aus dem Team Stohl Racing eine (noch) kleine, aber feine Entwicklungsschmiede aufgebaut. Eines der neuesten und wohl spannendsten Projekte ist der Kia Cee'd TCR für die weltweit boomenden Tourenwagen-

serien. Um das Potenzial des völlig neuen Kundensportmodells zu erfahren, dürfen wir bei einem der finalen Konfigurationstests ans Steuer des mit üppigen, angewachsenen Radhäusern, einer mächtigen Frontschürze und schickem Heckflügel stylish daherkommenden Kompakt-Koreaners. Dumm nur, dass uns der Slovakia-Ring an diesem kühlen Novembertag mit fünf Grad Asphalttemperatur alles andere als einen warmen Empfang bereitet.

Das Startprozedere ist bekannt: Hauptschalter rein, Zündung an und den Startknopf drücken. Aber bis auf ein grünes Licht, das über dem mit zahl-

reichen Schaltern für Licht, Wischer, Blinker, Trinkflasche aber auch Launch Control und Speedlimiter übersäten Lenkrad aufleuchtet, passiert nichts. «Sobald du die Kupplung trittst, springt der Wagen an», sagt Michael Sakowicz, TCR-Projektleiter und Geschäftsführer von STARD (Stohl Advanced Research & Development). «Die Idee haben wir aus unserem Rallycrossauto übernommen. Sollte man sich drehen, was dort öfters vorkommt, und das Auto geht aus, muss man nicht den Startknopf suchen, sondern nur die Kupplung treten und kann sofort weiterfahren.» Bleibt nur zu hoffen, dass

wir das innovative Detail nicht gleich auf der Strecke nutzen müssen. Denn schon auf dem Weg aus der Boxengasse spürt man, wie verzweifelt die Michelin-Einheitsreifen aus der TCR International bei diesen Bedingungen nach Haftung suchen.

Soll heißen, die ersten Meter will das Gaspedal gestreichelt werden. Noch in den mittleren Gängen lassen kleinste Bewegungen die Drehzahlen des zwangsbeatmeten 2-l-Vierzylinders sofort nach oben schnellen und die angetriebenen Vorderräder durchdrehen. Dann gilt es, die wild umherzackende Fuhre mit strenger Hand und viel Gefühl in der Spur zu halten. Nach

zwei Runden steht der besprochene Boxenstopp an. Ein kurzer Check der Reifentemperaturen, Luftdruck nachjustieren – und die nun warmen Vorderräder werden auf die Hinterhand gewechselt. Nach drei weiteren Umläufen sind neben den Bremsen auch die Reifen in einem nutzbaren Temperaturfenster. Jetzt fängt der Spaß an.

## Hightech State of the Art

Das Triebwerk leistet satte 350 PS, hängt munter am Gas und soll Kunden auch mit hoher Standfestigkeit beglücken. «Neben Leistung und Fahrbarkeit lag unser Hauptaugenmerk auf hohen Laufzeiten», erklärt Sakowicz und sieht sich für jene Reglementänderung gewappnet, nach welcher TCR-Triebwerke künftig eine volle Saison halten sollen. Die Macher aus Österreich wollen mit Hightech überzeugen, wie ein Blick unter die Motorhaube zeigt. Um sich von der etablierten Konkurrenz, zum Beispiel des Konzern-Trios Seat Leon, VW Golf und Audi RS3 abzuheben, ist im Kia Cee'd statt modifizierter Serienelektrik ein Kabelbaum mit hochwertigen Autosportsteckern verbaut. «Dadurch sind wir



Handlungskammer: Der Autor bei der Testarbeit



Innovatives Detail: Tief platzierte Bremszangen



STARD-Duo: Sakowicz (l.) und Stohl zwischen zwei Cee'd TCR



Kraftquelle: Sakowicz (r.) erklärt Kuhn das Kia-Triebwerk



Bloß nicht zu viel zeigen: Cee'd beim Test-Austritt noch im Tarnkleid

beim Deckungsbeitrag eher nicht ganz vorne dabei, wohl aber bei der Qualität», rührt Sakowicz die Werbetrommel für das Projekt.

### Zwei Getriebevarianten

Wie gut die Neukonstruktion funktioniert, erlebt der Gastfahrer in freier Wildbahn. Schnell fühlt man sich wohl, wird mutiger und der rechte Fuß schwerer. Mittels Schaltwippe zapfen wir uns um den selektiven Kurs. Bei 6500/min steht der Gangwechsel an. Hundert Umdrehungen später verlangen nun rote Schallämpchen nach der nächsten Schaltstufe im sequenziellen Sechsganggetriebe der britischen Edelschmiede X-trac, bevor bei 7000/min der Drehzahlbegrenzer einsetzt. «Unser Auto ist nach dem neuen, ab 2017 gültigen Reglement homologiert. Abgesehen von der Leistungsanhebung von 330 PS auf 350 PS dürfen künftig zwei Getriebevarianten verbaut werden. Deshalb bieten wir auch ein Getriebe von 3MO an. Auch um Lieferengpässen aus dem Weg zu gehen», so der Projektleiter.

Bei einsetzendem Nieselregen entern Mensch und Maschine erneut die Boxengasse. Regen-

reifen liegen bereit. Zwei Aufwärmrunden später folgt der obligatorische Stopp zum bekannten Räderwechsel von vorne nach hinten, und der Proberitt geht weiter. Trotz nasser Piste bleibt die Gangart hoch. Das spricht neben den bei kalten Temperaturen scheinbar besser funktionierenden Regenreifen und angepassten Einstellungen der Stabilisatoren auch für das Konzept des Kundensportrenners von STARD. Die Gewichtsverteilung vorne zu hinten von 59:51 Prozent zählt zu den besten in der noch jungen TCR. Ob der mit viel Liebe zum Details konzipierte Kia Cee'd – man beachte zum Beispiel die Position der hinteren Bremszangen, die für einen tieferen Schwerpunkt an der Unterseite der Bremscheibe zupacken – gar zum Hecht im Karpfenteich avanciert, wird sich zeigen. Preislich begegnet er seinen Wettbewerbern schon mal auf Augenhöhe. 98000 Euro kostet die mit einem modifizierten Serienkabelbaum daher kommende Basisversion, 122000 Euro sind für die «Full spec»-Version mit 3MO-Getriebe, 127000 Euro für das gleiche Paket mit X-trac-Schaltbox zu entrichten. ♦

### Kia Cee'd TCR – Technische Daten

#### MOTOR

Bauart: Reihen-Vierzylinder, 2 Nockenwellen, 4 Ventile pro Zylinder  
 Aufladung: Abgasturbolader mit Ladeluftkühlung  
 Hubraum: 1999 ccm; Bohrung x Hub: 86 mm x 86 mm  
 Leistung: 257 kW/350 PS bei 6400/min  
 Drehmoment: 440 bei 2000–4.000/min  
 Motormanagement: Motec M142

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb: Frontantrieb; Kupplung: Zweischeiben-Sintermetall, ZF Sachs Racing; Getriebe: 6-Gang, sequenziell über Schaltwippe, ww. X-trac oder 3MO; Differenzial: mech. mit verstellbarer Lamellensperre

#### FAHRWERK/LENKUNG/BREMSE

Aufhängung: vorne McPherson-Federbeine mit verstellb. Dämpfern (KW) und Stabilisator; hinten Mehrlenker-Hinterachse mit verstellbaren Dämpfern (KW) und Stabilisator; Räder: Aluminium-Felgen 10x18 Zoll, STARD OZ Wheels; Reifen: ww. 27/65-18 Michelin oder 265/660-18 Hankook; Lenkung: elektrohydraulische Servolenkung; Bremsen: hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit Waagebalkensystem; Scheiben vorne Ø 378 mm belüftet mit Sechskolben-Bremsstäben, AP Racing; Scheiben hinten Ø 280 mm mit Zweikolben-Bremsstäben, AP Racing

#### CHASSIS/KAROSSERIE

Aufbau: verstärkte Leichtbau-Rohkarosserie mit eingeschweißter Stahl-Sicherheitszelle; Maße: Länge 4651 mm, Breite 1950 mm, Höhe 1430 mm, Radstand 2672 mm  
 Tank: FIA-Sicherheitsstank ATL FT3, 100 Liter Inhalt  
 Mindestgewicht: leer 1145 kg (mit Fahrer rennfertig 1285 kg)

#### FAHRLEISTUNGEN

0–100 km/h: 4,4 sec; Höchstgeschwindigkeit: ca. 251 km/h

### NACHGEHAKT BEI Manfred Stohl

(44/A) Der Rallyeprof und STARD-Eigner über die Zusammenarbeit mit Kia und Unterschiede zur TCR-Konkurrenz.



#### Von REINER KUHN

**Wie kam es zu diesem Projekt?** Vor drei Jahren haben wir, basierend auf unsere Kooperationen mit Hyundai Kia in Korea, intensiv nach motorsportlichen Betätigungsfeldern mit Kia-Modellen gesucht. In einem vom Projekt unabhängigen Meeting mit Hyundai Kia-Vizepräsident und Entwicklungsvorstand Albert Biermann habe ich mich, trotz meiner anfänglichen Zweifel, für die TCR entschieden. «TCR ist die Zukunft», sagte Herr Biermann. Bald darauf hatten wir die Autorisierung von Kia, um zu homologieren.

**Welche Erfahrungen hat STARD mit der Entwicklung von Rennautos?** In den vergangenen Jahren haben wir eine Vielzahl von Projekten abgewickelt, bei denen wir immer die Prototypen selbst aufgebaut, in Betrieb und oft auch die Renneinsätze durchgeführt haben. Eines der nicht vertraulichen Projekte ist das Ford Fiesta Rallycross Supercar des World RX Teams Austria, das zwei WM-Streckenrekorde hält, oder ein Elektro-Rallye-Peugeot auf S2000-Basis. Mit einer koreanischen

Herstellergruppe haben wir bei Motorsportprojekten kooperiert, Details dazu unterliegen der Geheimhaltung, sind aber teilweise bekannt.

**Wie schätzt du den TCR-Markt insgesamt ein und wie für euer Unternehmen?** Die TCR boomt wie keine andere Kategorie. Schon deshalb ist es schwer abzuschätzen, wie viele Autos der Weltmarkt in den kommenden Jahren umfasst. Das Interesse, auch der Hersteller verspricht einiges. Unsere Zielsetzung für das erste Jahr sind 20 Autos.

**Was unterscheidet euer Konzept von anderen?** Unser Kia ist wohl das erste Auto, das konsequent auf das neue 2017er-TCR-Reglement ausgelegt wurde. Zudem zielt es nicht auf Stückzahlen, weshalb wir konsequenter und radikaler technische Lösungen umsetzen. In Kombination mit neuen Serviceangeboten wie einem Fahrersimulator in F1-Spezifikation und vom Kunden einsetzbaren «On-Track»-Simulationsprogrammen zur Setup-Optimierung versuchen wir, unserem Kia Cee'd TCR ein technisches Sahnehäubchen aufzusetzen.

### Zum Thema

## Neue Tourenwagen

**Willkommen im Club. Zwar ist der Kia Cee'd TCR der neueste Mitspieler in der boomenden TCR-Kategorie, aber weitere Wettbewerber scharren mit den Hufen.**

Die Basis ist ziemlich klar definiert: Erlaubt sind in der TCR zweiradangetriebene Tourenwagen mit Zweiliter-Vierzylinder-Turbomotoren und mindestens vier Türen – ergo klassische Kompaktwagen aus der viel zitierten Golf-Klasse. Dementsprechend lang ist nicht nur die Liste der möglichen Basismodelle, sondern der schon jetzt angebotenen Rennboliden. Es gibt TCR-Modelle von Alfa, Audi, Ford, Honda, Opel, Seat, Subaru und Volkswagen. Ab Januar auch jenes von Kia.

Als Nächstes dürfte der Peugeot 308 TCR in den Ring um die Gunst der rennsportbegeisterten Kunden steigen. Im Frühjahr wollen die französischen Werkssportler einen Kit für die preiswerte, aber in der TCR-Klasse unterlegene Cup-Version des 308 anbieten. 2018 soll ein reinrassiger TCR folgen.

Dann dürfte auch Hyundai den Fehdehandschuh in den Ring werfen. «Noch binden das auf dem dreitürigen i20 basierende neue World Rally Car und der fünftürige i20 R5 für den Kundensport unsere Kapazitäten», sagt Teamchef Michel Nandan, bestätigt aber, dass die Evaluierung abgeschlossen und die CAD-Konstruktion eines Hyundai i30 TCR für 2018 im Gange sei. Das Vorgehen erinnert an jenes des Volkswagen-Konzerns. Auch dort war die Tochtermarke Seat zuerst am Start. Auf den Leon Supercopa folgte der VW Golf GTI und nun der Audi RS3 LMS. Es wäre naheliegender, wenn man im koreanischen Entwicklungszentrum Namyang eine ähnliche Strategie verfolgte. Sollte der Kia Cee'd aus Österreich ein Erfolg werden, würde durch den Technologietransfer wohl auch Hyundai profitieren. ♦ RK



Wuchtbrumme: Kia Cee'd TCR

Motorrad-Stars gestern &amp; heute

## ACHTUNG FAHRERLAGER!

## ROGER BURNETT



1988



2016

Ich mag Rennfahrer mit viel Selbstvertrauen. Das Paradebeispiel davon habe ich 1988 beim Superbike-WM-Lauf auf dem Hungaroring erlebt, als ich Roger Burnett fragte, was sein Ziel in dieser neuen Klasse wäre. Er sagte ohne Umschweife: «Weltmeister werden.» Nun, Weltmeister ist er nicht geworden, trotzdem hat der charmante Engländer tiefere Spuren hinterlassen, als man es von ihm damals erwartet hätte. Denn weil er zu aktiven Zeiten Teams und Sponsoren von sich überzeugen konnte, wurde er nach seiner aktiven Zeit einer der erfolgreichsten Fahrermanager der Branche und ein supererfolgreicher Unternehmer.

Roger Burnett hat als Mechaniker seines Nachbarn Roger Marshall mit dem Motorsport begonnen, doch 1983 wollte er selbst fahren. Er hatte einen kometenhaften Aufstieg, und bereits zwei Jahre später nahm ihn Honda Britain unter Vertrag. Er fuhr für sie die Britische Meisterschaft bei den 500ern, in den großen Viertakt-Klassen und die TT. 1986 gewann er die Britische Meisterschaft bis 1300 ccm und die Senior-TT. Schon seit 1985 fuhr Burnett sporadisch in der 500er-WM mit, 1987 ermöglichte ihm Honda Britain eine volle 500er-WM-Saison, die er als Gesamt-11. abschloss, mit dem sechsten Platz in Misano als bestem Ergebnis.

Als 1988 die Superbike-WM in Donington Park ihren Anfang nahm, war Burnett bei seinem Heimrennen der erste Pole-Setter der neuen WM-Serie, und im zweiten Lauf fuhr er als

Dritter hinter Marco Lucchinelli und Fred Merkel auf Podest. Doch dies sollte auch schon der Höhepunkt gewesen sein, er schloss auch die Superbike-WM 1988 als Elfter ab, in der 500er-WM reichte es ihm in dem Jahr noch für Gesamtplatz 18. Dazu wurde er bei der Senior-TT Dritter hinter Joey Dunlop und Nick Jefferies und von Carl Fogarty. 1989 wurde er in der Superbike-WM 19., in der 500er-WM 38., dann wechselte er zu Suzuki Britain, bevor er Ende 1991 den Helm an den Nagel hängte.

Doch was danach folgte, sollte die gesamte aktive Karriere von Roger Burnett weit in den Schatten stellen. Er begann sich um die Karriere von anderen Fahrern zu kümmern und verwirklichte als Manager gleich mehrfach den Traum, den er selbst als Fahrer hatte. Mit Neil Hodgson und James Toseland wurde er dreimal Superbike-Weltmeister. «Ich kann mir als Fahrer keinen besseren Manager vorstellen», hatte mir Neil Hodgson einmal gesagt. «Es ist unglaublich, wie er innerhalb von vier Sekunden in London alle an einen Tisch bringen kann, die gerade für einen Deal benötigt werden.»

Die Firma Roger Burnett Promotions gilt als eine der führenden Sport-Marketing und Promotion-Firmen in England, dazu hat der heute 56-Jährige 2011 den Lacey Manor Golf Club gekauft. Auch im MotoGP-Fahrerlager ist Burnett präsent: als Manager von Aprilia-Werkspilot Sam Lowes.

PEPI BÖRÖCZKY\*/IP

\* Autor Pepi Böröczky, der im September 2011 gestorben ist, hat den MSA-Lesern fast 100 Folgen der beliebten Serie hinterlassen.



Roger Burnett: 1987 500er-WM-11. mit Rothmans-Honda

## Namen &amp; Nachrichten

## Schumacher-Ersatz wird 50

» James Hinchcliffe Fast, aber nicht ganz: James Hinchcliffe hat bei der amerikanischen Version von «Let's Dance» den zweiten Platz belegt. Der Kanadier wäre nur zu gerne in die Fußstapfen von Hélio Castroneves getreten. Der IndyCar-Kollege hat die erste Staffel von «Dancing with the Stars» 2007 gewonnen.

» Thomas Preining Der 18-jährige Österreicher ist einer von zwei neuen Porsche-Junioren für 2017. 2016 beendete er sein erstes komplettes Jahr im Automobilsport als Gesamt-Vierter der ADAC Formel 4. Für sein erstes «Lehrjahr» in Diensten der Zuffenhausener erhält der Linzer eine Fördersumme von 150000 Euro für eine Saison im Porsche Carrera Cup Deutschland. Zweiter neuer Förderkandidat ist der Australier Matt Campbell (21). Der gewann in diesem

Jahr seinen heimischen Carrera Cup und wird 2017 mit 200000 Euro im Supercup unterstützt.

» Mika Salo Morgen Mittwoch feiert der finnische Ex-Formel-1-Rennfahrer seinen 50. Geburtstag. Salo gab 1994 in Japan sein GP-Debüt für Lotus (PIO) und bestritt insgesamt 110 Grands Prix. Sein bestes Jahr war 1999, als er für sechs Rennen für den verletzten Michael Schumacher einsprang und zweimal aufs Podest fuhr. Den GP von Deutschland hätte Salo unter normalen Umständen gewinnen sollen. Doch der Blondschof musste Teamkollege Eddie Irvine, der um den WM-Titel kämpfte, Platz machen. Nach seiner F1-Karriere feierte Salo diverse Erfolge bei den Sportwagen. Seit 2011 hat er in Finnland eine eigene TV-Sendung: «Test Drive by Mika Salo». ♦ CE/MBR



Hinchcliffe als Tänzer



Porsche-Junior Preining



Geburtsstagskind Salo

## LESERBRIEFE

Ein wirklich Großer  
Zum Nachruf Paul Rosche,  
MSa 49/2016

Mit großem Bedauern für den gesamten Automobilsportbereich habe ich durch Ihren Artikel erst jetzt vom Ableben von Herrn Paul Rosche erfahren. Als ehemaliger freier Mitarbeiter von Formel 1 Arrows-BMW und Schnitzer-BMW hatte ich das Glück, Herrn Rosche kennenzulernen. Es gibt einige Anekdoten, über die ich heute gerne berichten möchte und die auch zeigen, was für ein toller Mensch er war.

Zu Zeiten von Arrows-BMW schaute Herr Rosche in Hockenheim bei unserem Motorhome vorbei. Es war Samstagabend vor dem Rennen am Sonntag, und da Herr Rosche auch wusste, dass er bei uns sein «Lieblingsgetränk» bekam, wurde es ein langer, gesprächiger Abend in anschaulicher Runde, und nun wollte Herr Rosche ins Hotel. Er hatte sehr wohl mitbekommen, dass ich keinen Alkohol zu mir genommen hatte und bat mich, ihn ins Hotel zu bringen und ihn auch am nächsten Morgen abzuholen und an den Hockenheimring zu bringen. Da ich in Karlsruhe in meiner Wohnung übernachten konnte, überließ er mir seinen Dienstwagen. Dies war wirklich kein «normaler 7er-BMW», wie man sich denken kann. Dieses entgegen-

gebrachte Vertrauen und diese Übersicht in allen Situationen machte mich ein wenig stolz. Für mich als Neuling in diesem Bereich war das einfach toll. Natürlich brachte ich den 7er aufgetankt zusammen mit Herrn Rosche zur Rennstrecke am Sonntag zurück. Als Schnitzer-BMW mit Joachim Winkelhock und Steve Soper in Großbritannien starteten, besuchte uns auch einmal Herr Rosche. Sonntagmorgen bat mich Herr Schnitzer, in unser Hotel zurückzufahren und Herrn Rosche abzuholen. Gesagt, getan trafen wir uns in der Lobby unseres Hotels und fuhren los. Auf dem Weg zur Rennstrecke haben wir uns «verfahren» und nahmen uns die Zeit und erfreuten uns der wunderschönen Parkanlagen und der schönen alten Schlösser auf dem Weg zur Rennstrecke. Natürlich kamen wir viel später an die Rennstrecke als angedacht, und man wollte uns schon suchen lassen. Auf die Frage hin «Habt ihr euch verfahren?», schauten Herr Rosche und ich uns kurz an, schmunzelten kaum erkennbar und Herr Rosche sagte: «Ja.» Damit war dies erledigt. Viele, die ihn kannten, schätzten und lauschten seinen Erzählungen aus vergangenen Tagen, die sehr häufig in lautem und herzlichem Lachen endeten. Neben seiner wirklich verdienstvollen Lebens-

arbeit für BMW werde ich ihn als einen wirklich Großen in Erinnerung behalten.  
Michael Ryba  
D-76327 Pfinztal

Regeln gelten für alle  
Zu «Mortara: Verwarnung  
und Strafe», MSa 48/2016

Nichts gegen Edo Mortara, aber Regeln müssen von allen beachtet werden. Hat man bewusst erst jetzt die Katze aus dem Sack gelassen, um die DTM 2016 nicht zu gefährden? Im Ernst: Was hätte denn Audi davon gehabt, wenn sich der beste Fahrer schon ab Saisonmitte mit Mercedes einig ist? Toller Champion, wenn dann die Nr. 1 auf dem Stern geklebt hätte. Sehr schade für das tolle Abt-Team, das den Fahrern eine tolle Basis bietet. Und wenn man jetzt vom DMSB eine Sperre verhängt, dann geht diese max. bis März – und bis dahin sind eh keine Rennen. Einem Privatfahrer hätte man sofort die Rote Karte gezeigt!  
Thomas Emmerling  
D-97222 Rimpf

## KONTAKT

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

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

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

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

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

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

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

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

**Schlussredaktion:**  
 Schlussredaktion.de

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

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

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

**Gesamtanzeigingleitung Automobil:**  
 Markus Eibinger

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

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

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

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

**Herstellung:**  
 Rainer Jüttner (verantwortlich)

**Syndication/Lizenzen:**  
 Tel.: +49 (0)711 182 1579 / 2579

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

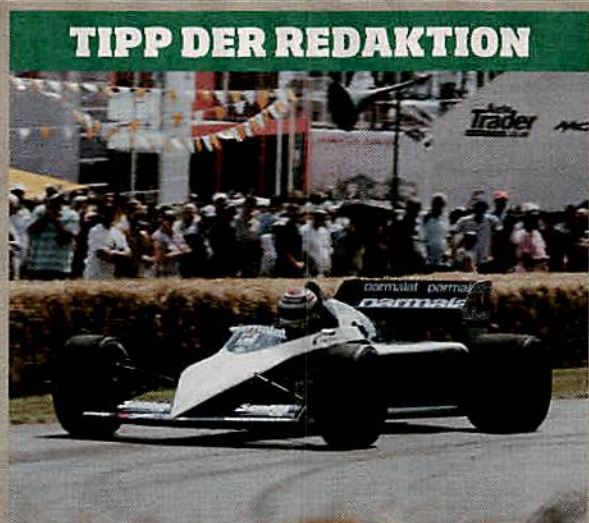
**Vertrieb:**  
 DPV Deutscher Pressevertrieb  
**Vertriebsleiter:** Andreas Jastrau

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

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

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

**Abonnentenservice:**  
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,  
 70138 Stuttgart, Telefon 07 11-52 06 88 88,  
 Telefax 07 11-182 25 50,  
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de  
 © 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 1421-8468



Wieder vereint: Piquet und sein BT52 2013 in Goodwood

**Erinnerung an «Nocken-Paule»** Als Nelson Piquet 1983 seinen zweiten von insgesamt drei WM-Titeln in der Formel 1 holte, feierte auch BMW. Die Münchner stellten mit dem Siegerrauto, dem Brabham BMW F1BT 52, den ersten Turbo-Weltmeister. Vater des Vierzylinder-Turbo-Motors war der am 15. November verstorbene Paul Rosche. 2013, oder 30 Jahre nach dem Titel, wurde das «Meisterstück» von «Nocken-Paule» nochmals zum Leben erweckt und fuhr unter anderen beim Festival of Speed in Goodwood. Dieses Video zeigt Eindrücke der Restaurierung.

Youtube.com: BMW BT 52 Turbo F1 car back alive!

**TERMINE**

**AUTOMOBIL**

3./4.12.16	Trophée Andros, Val Thorens	F	
4.12.16	Asian Le Mans Serie, Fuji	J	
9./10.12.16	Trophée Andros, Andorra	AND	
10./11.12.16	Sportwagen, 12h Sepang	MAL	
16./17.12.16	Trophée Andros, L'Alpe d'Huez	F	
17.12.16	Sportwagen, 12h Abu Dhabi	UAE	
2.-14.1.17	Rallye/Marathon, Paris - Dakar	F/SEN	
6./7.1.17	Trophée Andros, Isola	F	
13./14.1.17	24h Series, 24h Dubai	UAE	
14./15.1.17	Trophée Andros, Hautes Alpes	F	
20.-22.1.17	Rallye/WRC, Rallye Monte Carlo	WM	MC
21./22.1.17	Race of Champions, Miami/Florida	USA	
20./21.1.17	Trophée Andros, Isère	F	
28./29.1.17	Sportwagen/ISCC, 24h Daytona/Florida	USA	
28.1.17	Trophée Andros, Clermont-Ferrand	F	

**MOTORRAD**

10.12.16	SuperEnduro, Krakow	WM	PL
2.-14.1.17	Rallye/Marathon, Paris - Dakar	F/SEN	
6.1.17	Eisspeedway, Steingaden	D	
7.1.17	AMA Supercross, Anaheim/Kalifornien	WM	USA
8.1.17	Eisspeedway, Weißenbach/Tirol	A	
13.-15.12.17	Supercross, Dortmund	D	
14.1.17	AMA Supercross, San Diego/Kalifornien	WM	USA
21.1.17	AMA Supercross, Anaheim, Kalifornien	WM	USA
18.1.17	Freestyle-Motocross/Night of the Jumps, Basel	WM	CH
21./22.1.17	Eisspeedway, Champex-Lac	SM	CH
28.1.17	AMA Supercross, Phoenix/Arizona	WM	USA

**MOTORSPORT IM TV**

**AUTOMOBIL**

**DIENSTAG, 29.11.**

12.20 Classic Races: Porsche Carrera Cup 1990 (Dok.) **MOTORVISION TV**

20.20 Langstrecken-WM, 6h Bahrain (BRN), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

22.00 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

23.05 WTCC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT 1**

**MITTWOCH, 30.11.**

1.30 ADAC GT Masters, Saisonrückblick 2016 (Zus.) **MOTORS TV**

8.35 WTCC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT 1**

9.30 WTCC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT 2**

12.15 Classic Races: Die Rallye Korsika (Dok.) **MOTORVISION TV**

12.45 Classic Ride: Kultige Rennwagen (Dok.) **MOTORVISION TV**

13.30 Langstrecken-WM, 6h Bahrain (BRN), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

18.00 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

19.55 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

**DONNERSTAG, 1.12.**

8.15, 16.05 Rallye-WM, Rallye Australien, Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

10.15 WTCC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT 1**

11.20 Formel-3-EM, Saisonrückblick 2016 (Zus.) **MOTORS TV**

12.20 Classic Races: Die Rallye Portugal (Dok.) **MOTORVISION TV**

13.30 WTCC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT 2**

15.50 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**

17.45 GT World Cup, Macau-Grand-Prix (MAC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

19.05 Formel 3, Macau-Grand-Prix (MAC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

20.45 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Rennen (W) **SKY SPORT 1**

**MOTORRAD**

**DIENSTAG, 29.11.**

13.55 Macau-Grand-Prix (MAC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

23.30 Langstrecken-WM, Saisonrückblick 2016 (Zus.) **EUROSPORT 1**

**MITTWOCH, 30.11.**

4.05 Macau-Grand-Prix (MAC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

8.30 Freestyle-Motocross-WM, Gdansk (PL), Night of the Jumps (Zus.) **EUROSPORT 2**

13.00 Langstrecken-WM, Saisonrückblick 2016 (Zus.) **EUROSPORT 2**

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

**DONNERSTAG, 1.12.**

0.00 Freestyle-Motocross-WM, Gdansk (PL), Night of the Jumps (Zus.) **EUROSPORT 2**

**FREITAG, 2.12.**

1.00 WTCC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT 1**

7.40 Formel-3-EM, Saisonrückblick 2016 (Zus.) **MOTORS TV**

11.30 WTCC All Access: Magazin zur Tourenwagen-WM **EUROSPORT 2**

12.20 Classic Races: Pikes Peak Bergrennen 1987 (Dok.) **MOTORVISION TV**

15.50 ADAC GT Masters, Saisonrückblick 2016 (Zus.) **MOTORS TV**

17.30 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

18.20 Langstrecken-WM, 6h Bahrain (BRN), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

**SAMSTAG, 3.12.**

0.20 Langstrecken-WM, 6h Bahrain (BRN), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**

11.10 Wunder der Technik: Formel-1-Rennwagen (Magazin) **N-TV**

12.50 Super Cars: Blancpain Endurance 1000-km-Rennen (Report) **MOTORVISION TV**

18.15 FIA Motorsport-Gala 2016, Wien (A/Zus.) **ORF 1**

21.50 NASCAR - The List: Die denkwürdigsten Momente (Dok.) **MOTORVISION TV**

22.20 NASCAR - The List: Die heftigsten Kämpfe und Fehden (Dok.) **MOTORVISION TV**

**SONNTAG, 4.12.**

15.10 NASCAR - The List: Die wildesten Finishes (Dok.) **MOTORVISION TV**

18.45 Formel 1, Abu Dhabi (UAE), Rennen (W) **SKY SPORT 2**

**MONTAG, 5.12.**

1.10 Wunder der Technik: Formel-1-Rennwagen (Magazin) **N-TV**

12.15 Classic Races: Die 24 Stunden von Le Mans 1952 (Dok.) **MOTORVISION TV**

**DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL**

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

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



**IM NÄCHSTEN HEFT/06.12.2016**

**AUTOMOBIL**  
 Formel 1: Nach dem Finale Trophée Andros: Auftakt

**MOTORRAD**  
 MotoGP: Hintergrundstorys

**MOTORSPORT**  
aktuell

# ALLESKÖNNER

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** plus Steckschlüsselsatz **GRATIS** dazu!

**GRATIS**

## MANNESMANN-Steckschlüsselsatz

130-teiliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl im praktischen Tragekoffer. Mit Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, T-Gleitgriff, 13 Steckschlüssel-Einsätzen, 7 Innensechskantschlüssel, Hakenschauber und Bit-Adapter.



BRÜDER  
**MANNESMANN**  
WERKZEUGE

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registereintrich Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Leimann, Vertrieb: Beizweigung, Beizweigung und Inkaasie erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorstand), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1509367

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Halbjahresabo (25 Ausgaben) für zzt. nur 43,- € (D, A) (CH: 74.50 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 50,- € (D) (A: 52,50 €; CH: 74.50 SFr.) im Einzelkauf. Mein Geschenk, den **MANNESMANN-Steckschlüsselsatz**, erhalte ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug wird vorab eine GRATIS-Ausgabe geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes 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, Rockale-Motor-Presses GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an [widerruf@dpv.de](mailto:widerruf@dpv.de) widerrufen.

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

IBAN \_\_\_\_\_

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

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 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.

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

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

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