

# MOTORSPORT aktuell

€2,00 / Österreich €2,10 / Spanien, Italien €2,70 /  
Kan. Inseln €2,80 / Benelux €2,30

Jeden  
Dienstag  
neu

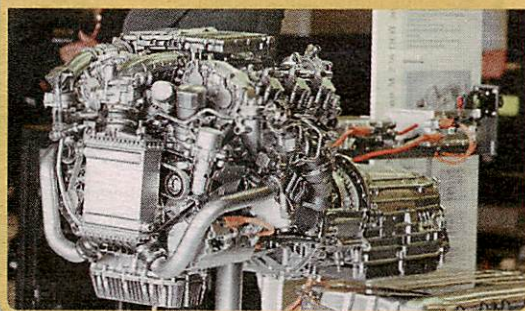
## MotoGP in Sepang

**Márquez: Sieger im  
Hitze-Duell mit Rossi** S. 24



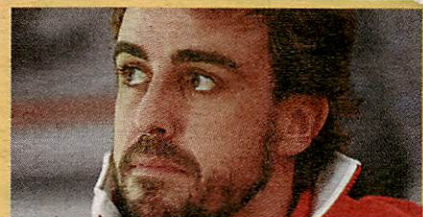
## Formel 1/DTM

**Mercedes: Taktieren  
um PS und Euro** S. 4 und 15



**Rallye-WM: Siebter Saisonsieg, Ogier wieder Weltmeister**

# VW: NÄCHSTER WM-TITEL FIX



## Formel 1

**Honda: Alonso nicht  
das einzige Rätsel** S. 6

## Formel 1

**GP USA: Caterham  
und Marussia fehlen!** S. 3

## Tourenwagen-WM

**López: Citroëns Neuer  
schon Champion** S. 10

## Moto2

**Rabat: Vorzeitig  
Weltmeister** S. 28



## AMA Supercross

**Roczen: Neustart bei  
Suzuki klappt** S. 23

## Motocross-WM

**Cairolì: Das lockere  
Champion-Interview** S. 33

Vorteil für MOTORSPORT aktuell-Abonnenten:  
**Montag auf dem iPad.  
Dienstag in der Post.**

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

Bei der Rallye Spanien machte Volkswagen-Pilot Sébastien Ogier alles klar: siebter Saisonsieg und vorzeitig Fahrer-Weltmeister 2014. Nach der bereits gesicherten Marken-WM

gelang VW damit seine zweite Titelverteidigung. Wie WM-Rivale und Markenkollege Jari-Matti Latvala seine letzte Chance vergab. Wie der Staub fast alle stresste. **Ab S. 16**



## LIEBE LESER!

Für seine immer ganz besondere Logik ist Sir Jackie Stewart ja bekannt. In der weiteren Diskussion des dramatisch schweren Bianchi-Unfalls hat der dreimalige Formel-1-Weltmeister nun einen unlogischen Gedanken ins Spiel gebracht. Es bräuchte «wahrscheinlich einen Todesfall», so Stewart, damit die Fahrer in seinen Augen zu riskante Fahrmanöver in Zukunft unterlassen. Stewart müsste es aus eigener Erfahrung besser wissen. Rennfahrer sind immer schon unverdrossen volles Risiko eingegangen. Auch zu Stewarts aktiven Zeiten, als in den 1960ern und 1970ern der Tod in der Formel 1 und in anderen Motorsportklassen mehrfach pro Jahr zuschlug. Dass heute viel mehr Rennpiloten schwere Unfälle – oft sogar unverletzt – überleben, liegt kein bisschen daran, dass sie vernünftiger fahren. Ursache ist allein die erhöhte Sicherheit der Rennstrecken, der Rennautos und der Fahrerausrüstung. Und konkret zu Bianchi: Geschützt hätte ihn nur ein Gesetz, das bei Bergungsarbeiten ein Tempolimit vorschreibt und es auch durchsetzt – per Safety-Car, per Warnsignale oder per Fernsteuerung des Motormanagements der Autos. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland

Leopold Wieland  
ChefredakteurWER? Daniel Abt (D)  
WO? Indianapolis (USA)

WAS? Sitzprobe im Andretti-IndyCar vor dem ersten Test

WER? Melanie Schulz (D/vorne) und Philipp Ullrich (D)  
WO? Kirchham (D)WAS? Paralleler Raddefekt vorne rechts am Cup-Opel-Adam  
Trophy-Citroën-DS3-R1 bei der Drei-Städte-RallyeWER? Marc Márquez (E)  
WO? Sepang (MAL)

WAS? Kiesbett-Absteiger im Training des Malaysia-MotoGP

## INHALT

## AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE  
Formel 1: Experten klären Bianchi-Unfall; Formel 1: Nun nur noch 18 Autos S. 3
- FORMEL 1 Das Nervenduell um den Titel S. 4
- FORMEL 1 Honda: Der diffuse Neustart S. 6
- FORMELSPORT Renault 3.5 mehr als nur Racing S. 8
- TOURENWAGEN-WM López schon Champ S. 10
- TOURENWAGEN-WM Engstler-Serie vorbei S. 11
- VLN Die Ford-Sensation und das Titeldebüt S. 12
- DTM Die grosse Statistik zur Saison 2014 S. 13
- DTM Der «alte Schwede» Ekström im Interview S. 14
- RALLYE-WM Ogiers souveräne Titelfahrt S. 16
- RALLYE-EM Wiegand darf weiterhoffen S. 22

## MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE  
MotoGP: Rüpel im Visier; Motocross: Was Roczen zu Suzuki sagt S. 23
- MOTOGP Marc Márquez: Hitze und Rossi getrotzt, Rekord eingestellt S. 24
- MOTO2 Titel bleibt weiter in spanischer Hand S. 28
- MOTO2 Schweizer und Deutsche im Aufwind S. 29
- MOTO3 Márquez/Miller hart auf Tuchfühlung S. 31
- MX-WM Interview mit Weltmeister Cairoli S. 33
- EXTREM-ENDURO Jarvis siegt beim Rodeo S. 34

## PANORAMA

- BOXENGEFLÜSTER  
Namen & Nachrichten, Achtung Fahrerlager! S. 38
- IMPRESSUM S. 38
- LESERBRIEFE S. 39
- SERVICE Vorschau, Termine, TV-Programm S. 39

= Titelthemen

Fotos Titelseite:  
SUTTON-IMAGES.COM

## KONTAKT/ONLINE

MOTORSPORT aktuell  
Industriestrasse 28  
CH-8604 Volketswil  
Fax: +41 44 806 55 11  
E-Mails: msa-lesertribune@motorpresse.ch  
www.motorsport-aktuell.com

MOTOR  
SPORT  
aktuell

## Formel 1

## Top-Experten klären auf

Von PETER HAAB

**Ex-Mercedes-Teamchef Ross Brawn und der frühere Ferrari-Rennleiter Stefano Domenicali sind die bekanntesten Persönlichkeiten in jenem FIA-Gremium, das die lückenlose Aufklärung des schweren Unfalls von Jules Bianchi beim Japan-GP sicherstellen soll. Die Resultate der Untersuchungskommission sollen beim FIA-Weltrat-Meeting am 3. Dezember in Doha präsentiert werden.**

Vor rund drei Wochen hatte Marussia-Pilot Jules Bianchi in Suzuka seinen schweren Unfall. Nachrichten zu seinem aktuellen Gesundheitszustand gab es in den letzten Tagen keine mehr. Fakt ist lediglich, dass der 24-jährige Franzose schlimme Kopfverletzungen erlitten hat und im Krankenhaus in Yokkaichi immer noch um sein Leben kämpft. Eine Verlegung in eine andere Klinik war wegen der Schwere der Verletzungen bis jetzt nicht möglich.

Der Internationale Automobil-Verband FIA unternimmt in der Zwischenzeit alles, um die Ursachen und Zusammenhänge der Vorkommnisse lückenlos aufzuklären. Zudem wird fieberhaft nach Lösungen gesucht, wie ein solcher Unfall in Zukunft zu vermeiden ist.



Ross Brawn



Stefano Domenicali



Alexander Wurz

Aus diesem Grund hat Mitte der vergangenen Woche ein von FIA-Präsident Jean Todt ins Leben gerufenes Unfall-Gremium seine Arbeit aufgenommen. Unter dem Vorsitz von Peter Wright, dem Chef der Sicherheitskommission der FIA, soll das Gremium zunächst alle Informationen im Zusammenhang mit dem Bianchi-Unfall zusammentragen. Darauf basierend wird die Task-Force Jean Todt dann entsprechende Lösungsvorschläge unterbreiten.

Der Untersuchungskommission gehören an:

- Ross Brawn (unter anderem früherer Teamchef von Mercedes und Ferrari),
- Stefano Domenicali (bis April 2014 Teamchef von Ferrari),
- Gerd Ensser (Repräsentant der Rennkommissare),

- Emerson Fittipaldi (Formel-1-Weltmeister und Präsident der Fahrerkommission),

- Eduardo de Freitas (Rennleiter Langstrecken-WM),

- Roger Peart (Rennkommissar aus Kanada),

- Antonio Rigozzi (Anwalt aus dem FIA-Berufungsgericht),

- Gérard Saillant (Arzt),

- Alex Wurz (Fahrer Langstrecken-WM und Präsident der Formel-1-Fahrgewerkschaft).

Mit Brawn, Domenicali (siehe auch Seite 38) und Wurz sitzen drei Leute in der neu gegründeten FIA-Kommission, die immer noch einen ganz engen Kontakt zur aktuellen Formel 1 haben. Seit dem 3. Oktober 2014 ist Wurz neuer Vorsitzender der FI-Fahrgewerkschaft GPDA. Der Ex-F1-Pilot und heutige Toyota-Werksfahrer in der Langstrecken-Welt-

meisterschaft (WEC) hat anfangs Oktober die Nachfolge von Pedro de la Rosa angetreten, der über viele Jahre an der Spitze der GPDA stand. Alexander Wurz wird in seiner Funktion von Jenson Button und Sebastian Vettel, die als Direktoren der FI-Fahrgewerkschaft im Amt bestätigt wurden, unterstützt.

## Eng gesteckter Zeitplan

Nur rund sechs Wochen hat das neue FIA-Gremium nun Zeit, um die Vorkommnisse vom 5. Oktober 2014 in Suzuka minutiös aufzuarbeiten. Denn schon am 3. Dezember möchte Jean Todt beim nächsten Weltrat-Meeting der FIA in Doha in Katar auf der Basis der Erkenntnisse seiner Task-Force über weitere konkrete Sicherheitsmassnahmen beraten. ♦

## Formel 1

## Nur noch 18 Autos

Offizielle Stellungnahmen lagen bei Redaktionsschluss von MSA nicht vor – weder von Caterham noch von Marussia. Dennoch ist klar: Beide Teams werden am Wochenende beim GP der USA nicht am Start stehen. Das bestätigte FI-Chef Bernie Ecclestone (84) gegenüber der Nachrichtenagentur Reuters.

Bei Caterham hatte sich das Aus schon vor längerer Zeit angekündigt. Letzte Woche eskalierte der Streit. Die neuen Besitzer (Engvest, eine schweizerisch-arabische Investorengruppe) warf dem ehemaligen Eigentümer Tony Fernandes vor, man habe bezahlt, aber keine Aktien dafür bekommen. Die Gegenseite (Fernandes) konterte am 22. Oktober über Twitter: «Wenn du etwas kaufst, solltest du dafür auch bezahlen.»

Weil eine der zwei Caterham-Firmen (Zulieferer) in den Konkurs schitterte, schritt ein Insolvenzverwalter ein. Dieser machte am Donnerstag das Werk in Leafeld dicht.

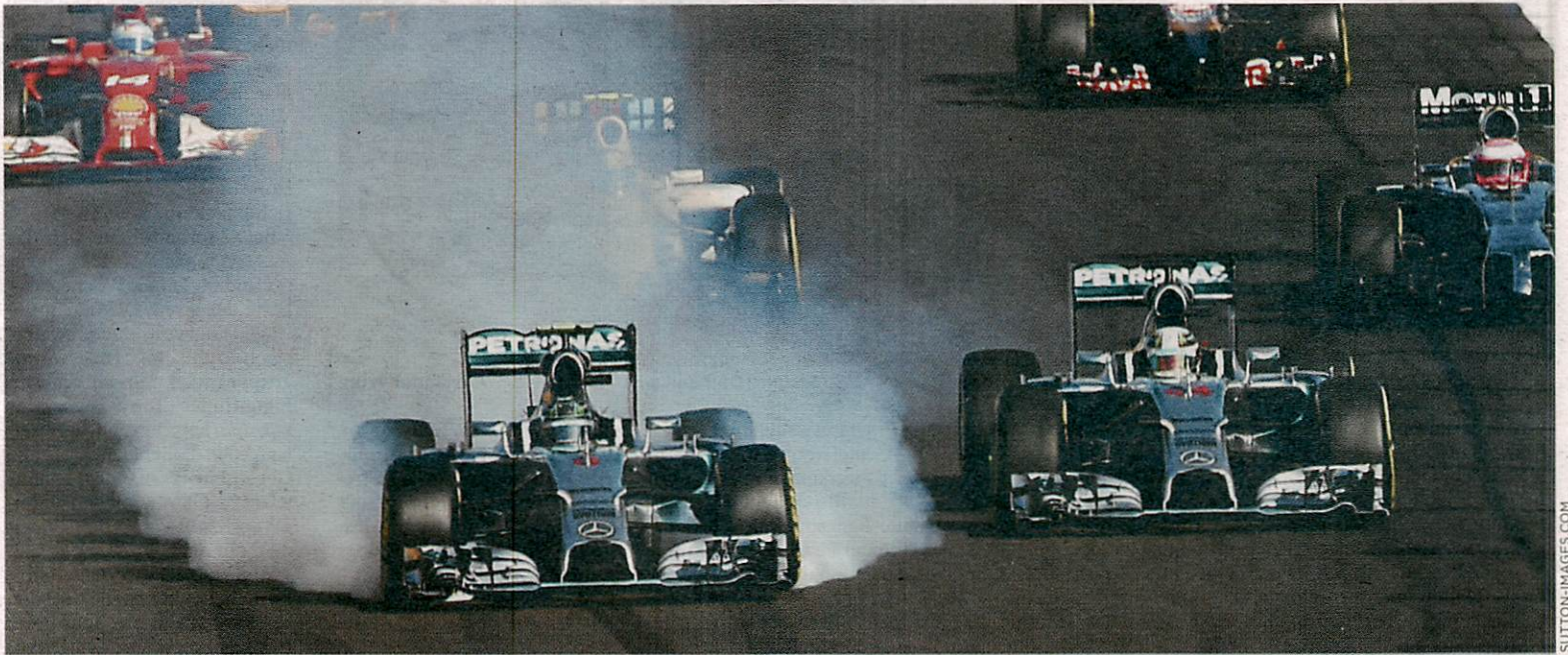
Im Falle von Marussia scheint die Sachlage weniger kompliziert. Dem Russen-Team, das vor drei Wochen wegen des schweren Unfalls von Jules Bianchi in die Schlagzeilen geriet (s. links), ist ganz einfach das Geld ausgegangen. Gerüchten zufolge ist eine chinesische Investorengruppe an einer Übernahme interessiert. Fakt ist: In Austin werden nur 18 Autos am Start stehen. So wenige waren es zuletzt in Monaco 2005. ♦ CE



Rund um den schweren Unfall von Jules Bianchi (Marussia) beim verregneten Grand Prix von Japan in Suzuka gibt es immer noch viele offene Fragen

## Mercedes-Duell

## Drei Nervenproben beim



Mit qualmenden Reifen bläst Mercedes-Pilot Nico Rosberg in Sotschi zum Angriff auf Teamkollege Lewis Hamilton. Im WM-Endspurt wird es weiter heiss zugehen

Von PETER HAAB

**Die Formel-1-Saison 2014 neigt sich mit Riesenschritten ihrem Ende zu. Für die beiden WM-Rivalen Lewis Hamilton und Nico Rosberg stehen ab nächstem Sonntag (GP USA/Austin) innerhalb von drei Wochen drei Nervenproben an.**

Der Vorteil liegt bei Lewis Hamilton. Er hat vor den drei ausstehenden Showdowns ein 17-Punkte-Polster auf seinen Teamkollegen Nico Rosberg. Grund genug also, um in Austin, São Paulo und Abu Dhabi etwas vorsichtiger ans Werk zu gehen? – Weit gefehlt! Hamilton

denkt nicht im entferntesten daran, den Schongang einzulegen: «Ich werde diese drei Rennen so angehen, wie wenn es die ersten der Saison wären. Ich schaue gar nicht auf die Punkteabstände in der Weltmeisterschaft. Ich mache das, was ich immer will: alle Rennen gewinnen.» Hamilton weiss genau, wie schnell 17 Punkte wieder weg sein können. «Nico hatte vor Singapur einen grösseren Vorsprung. Dann kam dieser Defekt...» (E-Defekt im Lenkrad beim Singapur-GP, d. Red.)

Der Gewinn des Russland-GP in Sotschi war für Lewis Hamilton bereits der vierte Sieg in Folge. Zuvor hatte der 29-jährige Brite schon in Monza, Singa-

pur und Suzuka triumphiert. Es ist bereits das zweite Mal, dass dem Weltmeister von 2008 eine solche Siegesserie gelungen ist dieses Jahr. Nach dem missratenen Start in Melbourne gewann Hamilton in Sepang, Bahrain, Shanghai und Barcelona. Zusammen mit seinem Heimsieg in Silverstone hat er nach 16 von 19 Saisonläufen bereits neun Siege auf seinem Konto.

«Nach dem Ausfall in Spa war ich mir nicht mehr sicher, ob es noch klappen wird», gibt Hamilton zu. «Nico hatte einen grossen Vorsprung. Und ich habe befürchtet, dass wir nicht mehr genug Rennen haben, um ihn noch abzufangen.»

Nico Rosberg hat viermal gewonnen und müsste bei Punktgleichheit nach dem Abu-Dhabi-GP den Titel seinem Titelkolle-

**«Ich werde bei allen Rennen auf Sieg fahren.»**

LEWIS HAMILTON

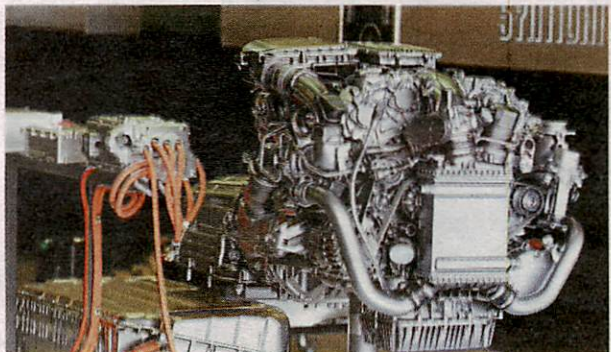


giert: Wenn Hamilton mit einem Vorsprung von 50 Punkten nach Abu Dhabi reisen könnte, ist er bereits vor dem letzten Saisonrennen Weltmeister. Red-Bull-Pilot Daniel Ricciardo hat nach Platz 7 in Sotschi mit 92 Punkten Rückstand auf WM-Leader Hamilton nur noch theoretische Titelchancen.

Weil es in Abu Dhabi erstmals in der über 60-jährigen Geschichte der F1-WM doppelte Punkte für ein einzelnes Rennen gibt, sind Rosbergs Titelchancen noch intakt. Aber nach seinen Verbrennern in Monza und Sotschi muss er bei den letzten drei GP einerseits seine

## Motoren-Reglement 2015

## Das grosse Tauziehen hinter der



In diesem Jahr die klare Nummer 1: Mercedes-Antriebsstrang

Von PETER HAAB

**Vor dem GP der USA in Austin steht Mercedes unter Druck: Die Konkurrenz von Renault und Ferrari fordert für die Saison 2015 eine Lockerung der eingefrorenen Motorenentwicklung. Aber Mercedes will den technischen Vorsprung logischerweise nicht einfach preisgeben. Zudem verweist Motorsportchef Toto Wolff auch auf das Thema Kosten.**

Drei Rennen vor Saisonabschluss gilt immer noch das, was im aktuellen Reglement festgehalten ist: Ab der Winterpause dürfen die Antriebsstränge in gewissen Bereichen weiterentwickelt werden. Mercedes-Sportchef Toto Wolff spricht in dem Zusammenhang von fast 50 Prozent der gesamten Einheit. Noch vor dem Saisonstart 2015 (15.3.) wird die Entwicklung gemäss gültigem Reglement allerdings wieder eingefroren. Im Verlauf einer Saison dürfen keine komplett

neuen Ausbaustufen der V6-Motoren eingeführt werden.

Am Freitag vor dem Russland-GP in Sotschi fand in der Strategiegruppe eine Abstimmung statt. Es ging um das Thema, ob die Antriebseinheiten 2015 nicht nur in der Winterpause, sondern auch während der Saison weiterentwickelt werden dürfen. Laut Insidern hat Mercedes dabei den Daumen nach unten gesenkt, obwohl die Teamleitung der Silberpfeile noch in Singapur eine provisorische Zustimmung zur teilwei-

# Endspurt



Hamilton und Rosberg: Welcher Weg führt zum WM-Titel?

Nerven behalten und gleichzeitig auch viel Risiko gehen. «Die Team-WM ist im Trockenen», hält Rosberg fest. «Jetzt kann ich im Zweikampf mit meinem Teamkollegen alles riskieren und muss nur noch auf mich selbst schauen.»

## Interne Spielregeln bleiben

Gewisse Regeln müssen im heißen WM-Duell zwischen Lewis Hamilton und Nico Rosberg trotzdem eingehalten werden. Aufsichtsrat Niki Lauda hatte zwar nach der teaminternen Kollision beim Belgien-GP noch angedeutet, dass die Mercedes-Teamleitung nicht mehr eingreifen werde, wenn der

Konstruktors-WM-Titel geholt sei. «Wenn wir uns die Team-WM gesichert haben, können sie sich von mir aus wieder gegenseitig in die Kiste fahren», grummelte Lauda Ende August. Doch Mercedes-Sportchef Toto Wolff fordert auch für die drei entscheidenden Rennen um den Fahrertitel Sportsgeist. «Die beiden haben zwar freie Fahrt. Damit wollen wir ausdrücken, dass beide Piloten die gleichen Chancen auf den WM-Titel haben sollen», so Wolff. «Aber wir haben ja bekanntlich intern festgelegte Spielregeln. Und die haben natürlich bis zum Schluss der Weltmeisterschaft ihre Gültigkeit.» ♦

# Kulissen

sen Aufweichung der aktuellen Motorenregeln gegeben haben soll. Toto Wolff befürchtet, dass eine offene Entwicklung eine unkontrollierbare Kostenexplosion zur Folge hätte.

## Auch neue logistische Fragen

Er will daher vorher genau überlegen, welche Änderungen man umsetzt und welche nicht: «Man muss erst einmal abklären, wie man das finanzieren soll.» Wolff sagt ergänzend: «Ausserdem geht es da auch um logistische Herausforderungen.

Wir haben drei Kunden, das macht mit unseren eigenen Motoren insgesamt acht. Wenn jeder Kunde zum gleichen Zeitpunkt den identischen Motor erhalten soll, dann muss man die Entwicklung ziemlich früh beenden.» Robert Fernley, der stellvertretende Teamchef von Mercedes-Kunde Force India stellt klar: «Wenn uns das zusätzlich Geld kostet, sind wir dagegen. Das Letzte, was wir im Moment brauchen, ist ein unkontrolliertes Wettrüsten im Motorenbereich.» ♦

**MESSE  
ESSEN**  
Place of Events

# BENZIN IM BLUT, ESSEN IM KOPE.

**ESSEN  
MOTOR  
SHOW**

**29.11.-07.12.2014**  
FOR DRIVERS AND DREAMS  
Previewday: 28.11.

**DIE NEUE ESSEN MOTOR SHOW APP**  
DIE HEISSESTEN NEWS VOR UND WÄHREND  
DER MESSE IMMER DIREKT AM START

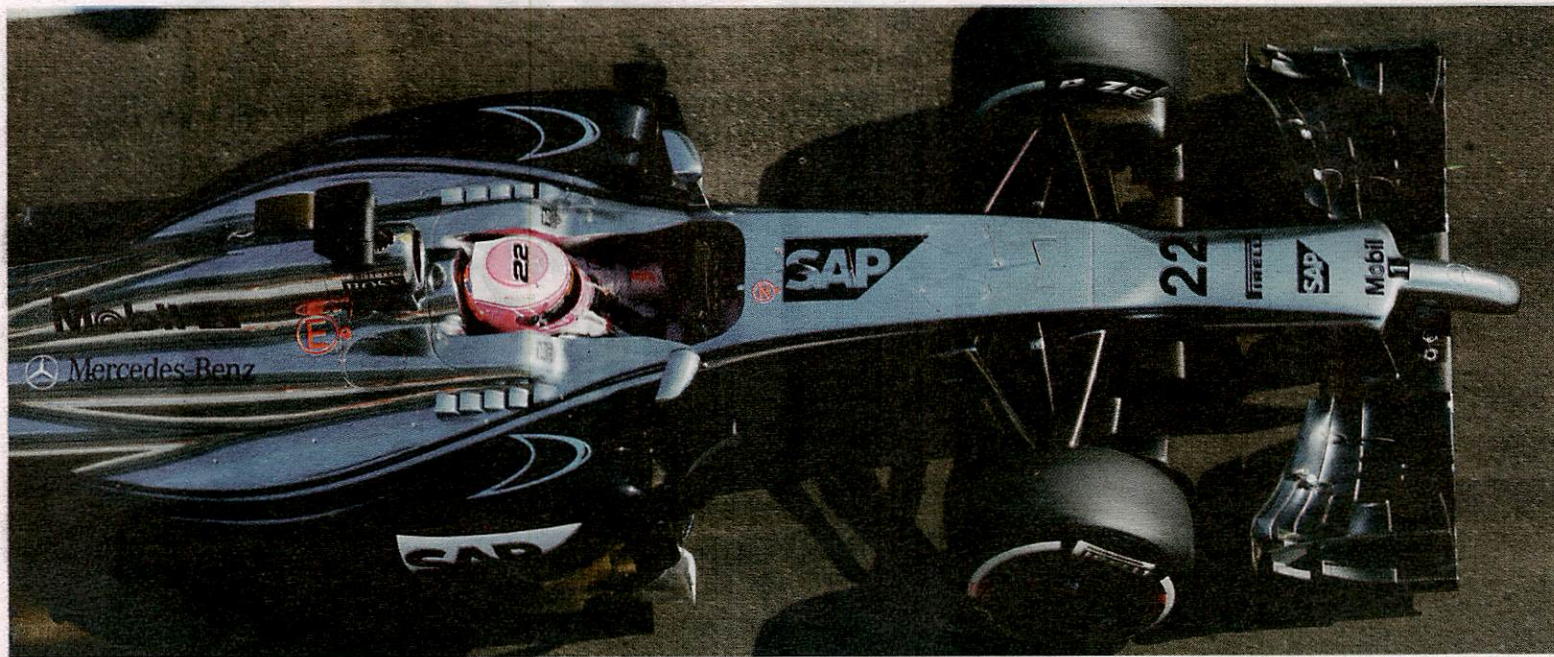
**f** JETZT FAN WERDEN:  
[FACEBOOK.COM/ESSEN MOTORSHOW](http://FACEBOOK.COM/ESSEN MOTORSHOW)

ADAC **ammsport** **sports cars** **SPRIT auto**

**ESSEN-MOTORSHOW.DE**

McLaren-Honda

# Wie russisches Roulette



Begehrtes Cockpit: McLaren geht nächste Saison mit Honda-Power an den Start; das macht das britische Traditionsteam zu einer Topadresse für die Formel-1-WM 2015

Von ELMAR BRÜMMER

**McLaren steht vor einer der grössten Herausforderungen der Teamgeschichte. Der Neuanfang mit Honda birgt Risiken, aber auch grosse Chancen.**

Alles neu bei Ferrari, vieles neu bei Red Bull, komplett alles neu bei McLaren? Die Briten rüsten sich für eine bessere Zukunft. Die Hoffnung und der Geldgeber haben dabei einen Namen: Honda. In Woking entscheidet sich in den nächsten Tagen und Wochen nicht nur die Fahrerfrage, auf deren Beantwortung alle Fans von Fernando Alonso und Jenson Button so sehnlichst warten. Es geht um noch viel mehr Führungsfragen. Bis hin zur Rolle von Ron Dennis (67), der kaum aus dem McLaren-Kosmos wegzudenken ist – jedenfalls, wenn es nach ihm geht. Aber: Auch Don Ron sitzt nicht mehr so fest im Sattel. Honda könnte seinen finanziellen Druck auch dafür nutzen, Dennis aus der Machtzentrale zu drängen – was im Hinblick auf einen Alonso-Transfer neue Perspektiven eröffnen würde.

An den Gerüchtebörsen hält sich hartnäckig, dass Gerhard Berger nach seinem Rücktritt aus der Nachwuchsformel-Kommission der FIA zu seinem ehemaligen Rennstall (1990–92) zurückkehren könnte. Der Österreicher hatte sich bei BMW und Toro Rosso als Ratgeber verdient gemacht und genießt in Japan einen guten Ruf. Er

könnte sowohl auf der McLaren- als auch der Honda-Seite arbeiten – ein idealer Verbindungsmann.

Ein anderer Coach wird McLaren verlassen. Offiziell kehrt Sam Michael der F1 nach 21 Jahren aus privaten Gründen den Rücken. Er will mit seiner Familie eine neue Zukunft in seiner australischen Heimat aufbauen. Doch der Ingenieur ist auch von einer gewissen Glückseligkeit begleitet; nach einem guten Karrierestart bei Jordan und Williams stagnierte seine Erfolgskurve. Als Sportdirektor in Woking konnte Michael nichts gegen den Abschwung tun.

Welche Konsequenzen zwei sieglose Jahre in Folge in der einst siegverwöhnten Truppe haben, war an der Demission von Martin Whitmarsh ablesbar. Der Abgang des 43-Jährigen macht für weitere Revolutionspläne von Eric Boullier den Weg frei. Geschäftsführer Jonathan Neale und Technikerchef Tim Goss standen schon oft zur Debatte. Jedoch bedeutet personeller Radikalschnitt Risiken und Chancen gleichermaßen in einer Phase, in der McLaren nach mehr als anderthalb Jahrzehnten den Motorenhersteller Mercedes gegen einen neuen austauscht.

## Nummer-1-Behandlung

Das ist das grosse Risiko, das der Neuanfang mit sich bringt – auch für die Fahrer. Honda hat nach dem unrühmlichen Abgang 2008 mit dem gescheiter-

ten BAR-Projekt im Schollwinkel gelebt. Von null auf die angestrebte Siegfähigkeit wäre es trotz eines neuen Motorenreglements eine unglaublich steile Lernkurve. Die Japaner aber haben signalisiert, dass sie alles tun werden, um an die erfolgreichen Titeljahre mit Senna und Prost anzuschliessen – vor allem durch hohen finanziellen und personellen Aufwand. Bis zum ersten Einsatz des Interimsautos MP4-29H soll die neue Struktur stehen.

Der Status von McLaren wird sich durch den neuen Partner verändern. Hin zu einem Semi-Werksteam, mit deutlich mehr Einfluss durch Honda als ihn Renault bei Red Bull haben wird. Das lässt Dennis frohlocken und leicht überheblich feststellen, dass Kundenteams künftig keine Chance mehr haben werden, einen WM-Titel zu gewinnen. Was er am eigenen Schicksal in dieser Saison ableitet: «Man muss doch nur den Zeitabstand in der Qualifikation zwischen dem Mercedes-Werksteam und den Kundenrennställen anschauen. Wenn man nicht die besten Motoren von seinem Hersteller bekommt, hat man keine Chance auf den WM-Sieg.» Ohne das nötige Herstellerwissen könne man in diesen Tagen nicht das Optimum aus den Aggregaten herausholen. Deshalb hat McLaren im Abkommen mit Honda auch auf eine Nummer-1-Behandlung gedrängt, egal wie viele weitere Kundenteams es noch geben wird.

Dieser Status ist natürlich ein adäquates Lockmittel für die besten Rennfahrer. Alonso/Button, die schon 2002 bei Renault Teamkollegen waren, wäre eine erfahrene, populäre Paarung – und ein entsprechendes Gegengewicht zu Rosberg/Hamilton bei Mercedes oder Vettel/Räikkönen. Die Auswahl-Situation bei McLaren vergleicht Eric Boullier mit einem «russischen

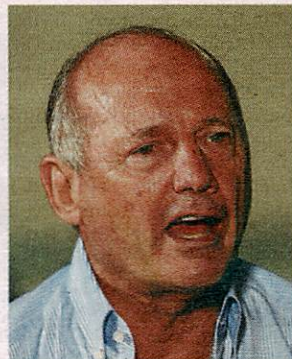
Roulette», was für Aspirant Alonso ebenso unangenehm ist wie für den Statthalter Button, von Talent Kevin Magnussen ganz zu schweigen. Boullier: «Wir sind in der komfortablen Position, in der wir es uns leisten können, zu warten. Man hat nur einen Schuss. Was ist, wenn wir den grossen Namen jetzt bringen, dann aber noch nicht bereit sind?» ♦



Ist raus! Sam Michael



Idealer Mann? Gerhard Berger



Bleibt er? Ron Dennis



Kommt er? Fernando Alonso

Nico Hülkenberg

# Bleiben und Glauben



Nico Hülkenberg: 2015 weiter total fokussiert auf Force India

Von ELMAR BRÜMMER

**Nico Hülkenberg (27) hat nicht überraschend seinen Vertrag bei Force India um ein weiteres Jahr verlängert. Alternativen gab es kaum.**

Da sind es dann schon drei: Das deutsche Fahrer-Trio für die kommende Formel-1-Saison wird durch Nico Hülkenberg vervollständigt. Der 27-Jährige hat für ein weiteres Jahr unterschrieben. Wo, das ist ja klar: Force India. Bis auf das Anfangsjahr 2010 mit Williams und den Ausflug nach Hinwil ist Nico II stets den rasenden Indern treu geblieben. Da weiss er, was er hat. Und das Team auch. Ein Geschäft auf Gegenseitigkeit und Zufriedenheit.

**Vorzug vor Gutiérrez**

Das mag nicht überraschend klingen, ist es aber in Zeiten, in denen die Mittelfeld-Cockpits meistbietend versteigert werden. Was ein Kompliment an Hülkenbergs Talent ist. Auch wenn der derzeitige WM-Achte häufig für seine zurückhaltende Art im Showgeschäft Formel 1 kritisiert werden mag, auf der Strecke ist er alles andere als schüchtern. Weshalb er auch den Vorzug gegenüber Esteban Gutiérrez bekam, der ange-

sichts des kommenden Mexiko-GP mit Sergio Pérez eine rein mexikanische Paarung hätte bilden sollen. Pérez dürfte «Hulk» weiter als Partner und Gegner erhalten bleiben.

Die ewigen Aufstiegspläne des Deutschen (Ferrari, McLaren) liegen damit ein weiteres Jahr auf Eis. Aber was man hat, das hat man. Mehr als einmal dürfte Hülkenberg sich vorgestellt haben, dass er nach der letzten Saison fast bei Lotus gelandet wäre. Da war Force India die bessere Option. Lotus stand für 2015 nicht zur Debatte. Dort sind Pastor Maldonado und Roman Grosjean gesetzt. Und sonst bleibt für einen ambitionierten Piloten nicht mehr viel ausser Williams und Sauber.

Bei den Schweizern aber geht Adrian Sutil davon aus, dass er das deutsche FI-Quartett auch 2015 vervollständigen wird. Für Sauber ist die Fahrerfrage momentan nicht die erste Priorität, was auch an einer längerfristigen Vertragssituation liegen kann. Für Sutil und Gutiérrez bleibt ohnehin kaum eine Alternative.

«Ich habe ein gutes Gefühl für kommendes Jahr», sagt Nico Hülkenberg - trotz der nicht verstummen wollenden finanziellen Gerüchte um Vijay Malayas Rennstall. ♦



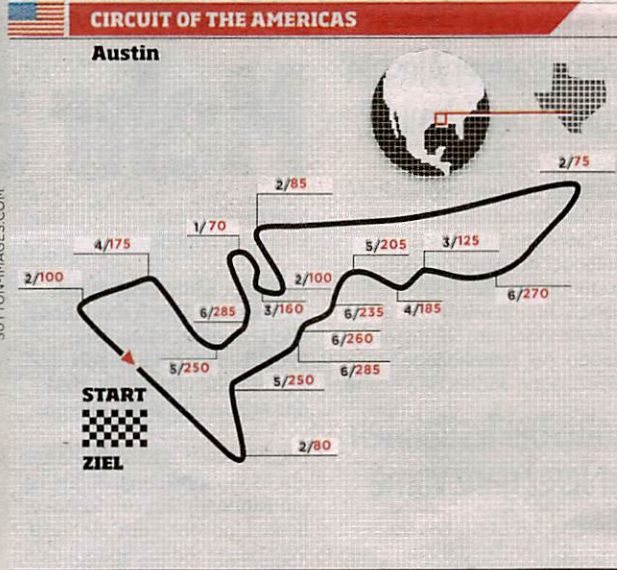
Hat Vertrag: Adrian Sutil



Hat Hoffnung: Van der Garde



Vettel und Siegerpokal 2013



**Zeitplan und Statistik GP USA/Austin**

**Freitag, 31. Oktober**  
17.00-18.30 MEZ 1. freies Training  
21.00-22.30 2. freies Training

**Samstag, 1. November**  
17.00-18.00 3. freies Training  
20.00-21.00 Qualifying

**Sonntag, 2. November**  
21.00-23.00 Rennen (56 Runden)

Infos: www.circuitoftheamericas.com  
Streckenlänge: 5,513 km  
Rennstanz: 308,405 km  
Verwendete Reifen: Soft/Medium

**Sieger 2013:**  
Sebastian Vettel (D), Red-Bull-Renault RB9, 1:30:03,225 h (= 186.671 km/h)

**Pole-Position 2013:**  
Sebastian Vettel (D), Red-Bull-Renault RB9, 1:36,338 min (= 206,124 km/h)

**Schnellste Runde 2013:**  
Sebastian Vettel (D), Red-Bull-Renault RB9, 1:39,856 min (= 198,862 km/h)

**Streckenrekord:** Sebastian Vettel, 2012, in 1:39,347 min (= 199,772 km/h)

**Ergebnis 2013:** 1. Vettel, Red Bull; 2. Grosjean, Lotus; 3. Webber, Red Bull; 4. Hamilton, Mercedes; 5. Alonso, Ferrari; 6. Hülkenberg, Sauber; 7. Pérez, McLaren; 8. Bottas, Williams; 9. Rosberg, Mercedes; 10. Button, McLaren.

**Boxenstopp-Strategie des Siegers 2013:** 1 Stopp - Rd. 27 (von Medium auf Hard)

**Die meisten Siege:** Hamilton, Vettel, je 1  
**Die meisten Poles:** Vettel 2

	TOTAL	WIM-STAND FAHRER											WIM-STAND KONSTRUKTEURE										
		Melbourne/AUS 16.3.	Sepang/MAL 30.3.	Sakhir/BRN 6.4.	Shanghai/RC 20.4.	Barcelona/E 11.5.	Monte Carlo/MC 25.5.	Montreal/CDN 8.6.	Spielberg/A 22.6.	Silverstone/GB 6.7.	Hockenheim/D 20.7.	Hungaroring/H 27.7.	Spa/B 24.8.	Monza/I 7.9.	Singapur/SGP 21.9.	Suzuka/J 5.10.	Sotschi/RUS 12.10.	Austin/USA 2.11.	Sao Paulo/BR 9.11.	Abu Dhabi/UAE 23.11.			
1. Lewis Hamilton (GB)	291	-	25	25	25	25	18	-	18	25	15	15	-	25	25	25	25						
2. Nico Rosberg (D)	274	25	18	18	18	18	25	18	25	-	25	12	18	18	-	18	18						
3. Daniel Ricciardo (AUS)	199	DQ	-	12	12	15	15	25	4	15	8	25	25	10	15	12	6						
4. Valtteri Bottas (FIN)	145	10	4	4	6	10	-	6	15	18	4	15	12	0	8	15							
5. Sebastian Vettel (D)	143	-	15	8	10	12	-	15	-	10	12	6	10	8	18	15	4						
6. Fernando Alonso (E)	141	12	12	2	15	8	12	8	10	8	10	18	6	-	12	-	8						
7. Jenson Button (GB)	94	15	8	-	0	0	8	12	0	12	4	1	8	4	-	10	12						
8. Nico Hülkenberg (D)	76	8	10	10	8	1	10	10	2	4	6	-	1	0	2	4	0						
9. Felipe Massa (BR)	71	-	6	6	0	0	0	12	-	-	10	0	15	10	6	0							
10. Kevin Magnussen (DK)	49	18	2	-	0	0	1	2	6	6	2	0	0	1	1	0	10						
11. Sergio Pérez (MEX)	47	1	-	15	2	2	-	0	8	0	1	-	4	6	6	1	1						
12. Kimi Räikkönen (FIN)	47	6	0	1	4	6	0	1	1	-	0	8	12	2	4	0	2						
13. Jean-Eric Vergne (F)	21	4	-	-	0	-	-	4	-	-	4	-	0	0	0	0	0						
14. Romain Grosjean (F)	8	-	0	0	-	4	4	-	0	0	-	-	0	0	0	0	0						
15. Daniil Kvyat (RUS)	8	2	1	0	1	0	-	-	2	-	0	2	0	0	0	0	0						
16. Jules Bianchi (F)	2	-	-	0	0	0	2	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
17. Adrian Sutil (D)	0	0	-	-	0	0	-	0	0	0	-	0	0	0	-	0	0						
18. Marcus Ericsson (S)	0	-	0	-	0	0	0	-	0	-	0	-	0	0	0	0	0						
19. Pastor Maldonado (VV)	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0	-	0	0	0	0	0	0						
20. Esteban Gutiérrez (MEX)	0	0	-	-	0	0	-	0	0	-	0	-	0	0	-	0	0						
21. Max Chilton (GB)	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	-	0	0						
22. Kamui Kobayashi (J)	0	-	0	0	0	-	0	-	0	0	-	-	0	0	0	0	0						
23. André Lotterer (D)	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
1. Mercedes AMG Petronas F1 Team	565	25	43	43	43	43	43	18	43	25	40	27	18	43	25	43	43						
2. Red Bull Racing	342	-	15	20	22	27	15	40	4	25	20	31	35	18	33	27	10						
3. Williams Martini Racing	216	10	10	10	6	10	6	6	27	18	18	14	15	27	10	14	15						
4. Scuderia Ferrari	188	18	12	3	19	14	12	9	11	8	10	26	18	2	16	0	10						
5. McLaren Mercedes	143	33	10	-	0	0	9	14	6	18	6	1	8	5	1	10	22						
6. Sahara Force India F1 Team	123	9	10	25	10	3	10	10	10	4	7	-	5	6	8	5	1						
7. Scuderia Toro Rosso	29	6	1	0	1	0	-	4	-	3	0	2	2	0	8	2	0						
8. Lotus F1 Team	8	-	0	0	0	4	4	-	0	0	0	-	0	0	0	0	0						
9. Marussia F1 Team	2	0	0	0	0	0	2	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
10. Sauber F1 Team	0	0	-	-	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0						
11. Caterham F1 Team	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	-	0	0	0	0	0						

## NACHRICHTEN

## Verheirateter Aleshin zurück bei Schmidt?

**IndyCar** Der beim Finale in Fontana schwer verunglückte Mikhail Aleshin macht weiter Fortschritte. Der Russe hat unlängst in seiner Heimat sogar geheiratet. Teamchef Sam Schmidt will ihn für 2015 wieder in seinem Rennstall haben. Als Teamkollege von Neuzugang James Hinchcliffe.

## Lotus bei Testfahrten in Jerez ganz vorne

**Renault 3.5** Lotus hat bei zweitägigen Testfahrten in Jerez mit Matthieu Vaxivière und Nicholas Latifi die besten Zeiten markiert. Eurocup-Sieger Nyck de Vries (siehe rechte Seite) wurde bei Dams mit der fünftschnellsten Zeit gestoppt. Aus deutschsprachiger Sicht war nur ein Fahrer dabei: Alex Fontana. Der GP3-Pilot (ebenfalls im Dienste von Lotus) war am ersten Tag Zweitschnellster.

## Gerhard Berger gibt Posten bei der FIA ab

**FIA** Gerhard Berger wird seinen Posten als Präsident der Singleseater-Kommission bei der FIA auf Jahresende



Berger: Gibt FIA-Amt ab

abgeben. Berger ist seit 2012 im Amt und wollte dieses ursprünglich nur ein Jahr lang ausüben. Bergers grösstes Anliegen war die Stärkung (und Wiedereinführung) der Formel-3-Europameisterschaft. Ein Nachfolger wurde bis jetzt noch nicht bestimmt.

## Stroll zu Prema, Auer testet Renault 3.5

**Formel 3** Der Kanadier Lance Stroll, Gewinner der italienischen Formel 4, wird 2015 in der Formel-3-Europameisterschaft antreten. Der Ferrari-Junior hat – wenig überraschend – bei Prema unterschrieben. Ein anderer F3-Pilot, Lucas Auer, hat sich in Jerez bei den Tests der Renault 3.5 umgesehen. Der Österreicher, 2014 Vierter der F3-EM, wird voraussichtlich beim nächsten Test in Alcaniz (3.-5. November) erstmals in einem 3.5-Auto sitzen. ♦ CE

## Renault 3.5

## Mehr als nur Motorsport

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**In erster Linie geht es um Rennsport. Doch das ist bei Weitem nicht alles. Die Worldseries by Renault bietet sehr viel mehr. Und das schon seit zehn Jahren.**

Die Worldseries ist mehr als nur ein Motorsportereignis. Sie ist ein Rummelplatz mit Rennkulisse. Und das zum Nulltarif. Wer Fahrer treffen, Spass haben und im Rennsimulator auf Zeitenjagd gehen will, ist hier am richtigen Ort. Ausserdem stört sich niemand daran, wenn man mit dem Kinderwagen durchs offene Fahrerlager spaziert.

In Jerez, dem 25. Austragungsort eines Worldseries-Events in den letzten zehn Jahren, ging die Saison kürzlich zu Ende. 45000 Zuschauer kamen. Das ist nicht Rekord. Doch aus Sicht von Renault ein Erfolg. Denn die Worldseries ist ein Marketinginstrument. Vor allem in Ländern wie Spanien und Frankreich, wo Renault die Nummer 1 unter den Autobauern ist.

## Was ist besser: GP2 oder 3.5?

Angefangen hat alles 2005. Als Nachfolgeserie der Nissan Open legte die Worldseries im belgischen Zolder los. Der Zuprsuch war gross. Von Anfang an. Beim vierten Rennen in Le Mans kamen 160000 Zuschauer. Gendarmerie und Organisation rechneten mit 30000. Das Chaos war enorm. Die Leute campierten auf den Strassen rund um die Strecke. Es war die Geburtsstunde einer Serie, die sich bis heute eisern hält. Noch immer streiten sich Experten, welche Meisterschaft die bessere Vorbereitung ist: GP2 oder Renault 3.5. Eine finale Antwort wird es darauf wohl nie geben.

Von den 210 Fahrern, die in der Renault 3.5 an den Start gingen, brachten es 14 zum GP-Piloten – einer (Sebastian Vettel) sogar zum mehrfachen Weltmeister.



Hat einiges zu bieten: Die Renault 3.5 im Rahmen der Worldseries

Mehr als 40 weitere Fahrer haben Formel 1 getestet. Zum Vergleich: In der GP2 sind in derselben Zeitspanne 148 Fahrer angetreten. 25 stiegen als Festbeschäftigte in die F1 auf. Weltmeister wurde (bisher) aber auch nur einer: Lewis Hamilton.

Dass die GP2 anhand der nackten Zahlen besser dasteht, liegt in der Natur der Sache. Die Felder dort sind grösser. Und die Nähe zur Formel 1, als ihr fester Bestandteil im Rahmenprogramm, hilft natürlich auch. Dafür sind die Budgets in der Renault 3.5 bescheidener. Wer keine 1,5 Millionen Euro hat, um GP2 zu fahren, kriegt für ein Drittel weniger ein Top-Cockpit in der 3,5-Liter-Klasse.

Vom Speed her muss sich das Flaggschiff der Worldseries ebenfalls nicht verstecken. In Monte Carlo, wo beide Cham-

pionate am selben Wochenende fahren, zeigt sich, wie klein der Unterschied ist. GP2-Sieger Jolyon Palmer war auf seiner besten Runde nur sechs Zehntelchen schneller als der Sieger im 3,5-Liter-Auto Norman Nato.

## Vettel und Winkelhock top

Aus deutschsprachiger Sicht sticht Sebastian Vettel als 3,5-Absolvent hervor. Drei Siege zog der Noch-Red-Bull-Pilot an Land, zweimal stand er auf Pole, einmal drehte er die schnellste Runde. Und das in nur elf Einsätzen. Ebenfalls drei Siegerpokale hat Markus Winkelhock zuhause stehen. Der Schwabe wurde in der Premiersaison Dritter – hinter Robert Kubica und Adrian Vallés, der heute ein eigenes Team in der 3,5 besitzt.

Der erfolgreichste Schweizer 3,5-Pilot war Nico Müller. Der

## MEISTER FAHRER

Jahr	Fahrer
2005	Robert Kubica (PL)
2006	Alx Danielsson (S)
2007	Alvaro Parente (P)
2008	Giedo Van der Garde (NL)
2009	Bertrand Baguette (B)
2010	Mikhail Aleshin (RUS)
2011	Robert Wickens (CDN)
2012	Robin Frijns (NL)
2013	Kevin Magnussen (DK)
2014	Carlos Sainz jr. (E)

## MEISTER TEAMS

Jahr	Fahrer
2005	Epsilon Euskadi (E)
2006	Interwetten (A)
2007	Tech 1 Racing (F)
2008	Tech 1 Racing (F)
2009	Int. Draco Racing (P)
2010	Tech 1 Racing (F)
2011	Carlin (GB)
2012	Tech 1 Racing (F)
2013	Dams (F)
2014	Dams (F)

Audi-Werksfahrer holte im Vorjahr zwei Siege – in Monaco und Ungarn. Nur einmal erklang die österreichische Hymne: 2005 in Estoril dank Andreas Zuber. Der Rest der deutschsprachigen Fraktion – von A wie Daniel Abt bis Z wie Christopher Zanella – schaffte es nie ganz nach oben.

Insgesamt wurden in einem Jahrzehnt 170 Rennen ausgetragen. Die Siege verteilen sich auf 64 Fahrer. Die erfolgreichste Nation ist Spanien mit 13 Siegfahrern – gefolgt von Frankreich (10) und Grossbritannien (8).

Bei den meisten Starts gehen die ersten drei Ränge an Russland. Der Rekordstarter der Renault 3.5 heisst Daniil Move. Der Moskauer hat an 109 Rennen teilgenommen. Gewonnen hat er nie. Spass hatte er trotzdem – Renault sei Dank! ♦

## MEISTE RENNEN

Fahrer	Anzahl
1. Daniil Move (RUS)	109
2. Mikhail Aleshin (RUS)	104
3. Anton Nebylitskiy (RUS)	60
4. Miguel Molina (E)	53
Sten Pentus (EST)	53
6. Miloš Pavlović (RS)	51
Arthur Pic (F)	51
Jake Rosenzweig (USA)	51
Marco Sörensen (DK)	51
Will Stevens (GB)	51
James Walker (GB)	51

## MEISTE SIEGE

Fahrer	Anzahl
1. António Félix da Costa (P)	7
Esteban Guerrieri (RA)	7
Carlos Sainz jr. (E)	7
4. Bertrand Baguette (B)	6
Kevin Magnussen (DK)	6
Jean-Eric Vergne (F)	6
Robert Wickens (CDN)	6
8. Alvaro Parente (P)	5
Daniel Ricciardo (AUS)	5
Giedo van der Garde (NL)	5

## MEISTE POLE-POSITIONS

Fahrer	Anzahl
1. Kevin Magnussen (DK)	11
2. Daniel Ricciardo (AUS)	10
3. Robert Wickens (CDN)	8
4. Carlos Sainz jr. (E)	7
5. Jules Bianchi (F)	5
Esteban Guerrieri (RA)	5
Pastor Maldonado (YV)	5
8. Mikhail Aleshin (RUS)	4
Robin Frijns (NL)	4
Félix Porteiro (E)	4
Jean-Eric Vergne (F)	4

## MEISTE SCHNELLSTE RUNDEN

Fahrer	Anzahl
1. Jules Bianchi (F)	7
Brendon Hartley (NZ)	7
Daniel Ricciardo (AUS)	7
Carlos Sainz jr. (E)	7
Robert Wickens (CDN)	7
6. Charles Pic (F)	6
Ben Hanley (GB)	6
Pastor Maldonado (YV)	6
9. Esteban Guerrieri (RA)	5
Marco Barba (E)	5

**Nyck de Vries**

# «Meine Schwester ist mit Max liiert»

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Seit 2010 ist er im McLaren-Förderprogramm. Mit seinen Titeln im Renault Eurocup 2.0 respektive in der Renault Alps 2.0 hat sich Nyck de Vries für höhere Aufgaben empfohlen.**

**Gratulation zu deinen Titeln im Eurocup und der Formel Alps. Was bedeuten sie dir?**

**NYCK DE VRIES:** Ich bin stolz darauf. Es war mein drittes Jahr in der 2-Liter-Renault. Man hat von mir erwartet, dass ich beide Titel hole. Es geschafft zu haben, bedeutet mir viel.

**Hattest du dir mehr Druck als in der Vergangenheit gemacht?**

Nein, eigentlich nicht. Wir hatten am Anfang des letzten Jahres zu viele Punkte verloren. Das konnten wir dann aber abstellen. Und wir haben eine gute Basis für 2014 geschaffen. Deshalb hat es dieses Jahr auch so gut geklappt.

**Es war also nicht dein Plan, drei Jahre im 2-Liter-Cup zu fahren?**

Nein. Ursprünglich nicht. Ich hatte letztes Jahr am Saisonende das Gefühl, ich müsse eine Klasse aufsteigen. In Richtung Formel 3. Weil es eben in der zweiten Saisonhälfte sehr gut lief. Aber mein Management und McLaren als das Team, das mich fördert, haben entschieden, dass ich noch ein Jahr anhängen. Rückblickend war das sicher die richtige Entscheidung.

**Dafür kannst du jetzt eine Stufe überspringen. Ich sehe dich nämlich nicht in der Formel 3.**

**(Lacht.)** Mal schauen. Ich habe letzte Woche im Anschluss an die Rennen in Jerez das 3,5-Liter-Auto von Dams getestet.



McLaren-Junior Nyck de Vries

**Und wie war's?**

Ich bin sehr zufrieden. Vor allem mit den Morgensessions. Da habe ich mich mit frischen Reifen sehr wohl gefühlt.

**Wie wichtig war das Preisgeld in Bezug auf deine weitere Karriere? Du hast für den Titel im Eurocup 500000 Euro in Aussicht. Die kriegst du aber nur, wenn du 3,5 Liter fährst. Also ist klar, dass du für Dams antrittst.**

Wie gesagt: Es ist noch nichts offiziell.

**Hast du eigentlich ein Mitspracherecht? Oder sagt man dir, wo du jeweils fahren musst?**

Alle involvierten Parteien werden angehört. Also auch ich. Aber die finale Entscheidung treffe nicht ich.

**Stört dich das?**

Nein. Die bisherigen Entscheidungen waren auch alle richtig.

**Wie stark bist du in das McLaren-Programm eingebunden?**

Ich bin einmal im Monat in Working in der Fabrik. Und einmal im Monat in Genf. Dort ist McLaren-Hausarzt Aki Hintsa daheim. Er kümmert sich um meinen Trainingsplan.

**Du bist also nicht mit Formel-1-Aufgaben beschäftigt?**

Du meinst Simulatorarbeit? Nein. Ich kann aber bei McLa-

ren sämtliche Werkzeuge gebrauchen.

**Hast du auch Medientraining?**

Nein.

**Wärst du ohne die Unterstützung auch so weit gekommen?**

Definitiv nicht. Und das betrifft nicht nur den finanziellen Support. McLaren bietet ein wirklich gutes Rundumpaket.

**Kommt ein junger Fahrer wie du heute überhaupt noch ohne ein solches Förderprogramm aus?**

Es gibt noch Fälle – ja. Aber es ist ohne schon sehr schwierig.

**Hast du Sorgen, man könnte dich von heute auf morgen aus dem Förderprogramm streichen?**

Das hängt von einem Faktor ab: deiner Leistung. Passt die, musst du dir keine Sorgen machen.

**Wo siehst du Unterschiede in den Förderprogrammen von McLaren und Red Bull?**

Da steckt eine andere Philosophie dahinter. McLaren sucht Fahrer, die man dann in der Regel lange Zeit fördert und sehr behutsam aufbaut. Bei Red Bull ist die Fluktuation grösser. Und wie im Falle von Kvyat oder Verstappen kommt der Aufstieg früher als man denkt. Aber beide Programme sind gut.

**Hast du den Motorsport mit der Muttermilch aufgezogen?**

Mein Vater hatte ein kleines Team im Renault Clio Cup. Aber das war's.

**Du bist älter als dein Landsmann Max Verstappen, hast mehr Rennerfahrung und bist in einem soliden Förderprogramm. Du solltest schon längst F1 fahren.**

**(Lacht.)** Man sollte da nicht nur nach dem Alter gehen. Sein Aufstieg ist aussergewöhnlich. Er ist sehr talentiert. Als ich so alt war wie Max, war ich noch nicht so reif. Er ist physisch und mental viel weiter entwickelt. Und ich weiss, wovon ich spreche. Meine Schwester und er sind liiert. ♦

**Zur Person Nyck de Vries**

**Geburtsort** Sneek (NL)  
**Geburtsdatum** 6. Februar 1995  
**Herkunftsland** Niederlande

**KARRIERE**  
2000–2011 Karting (Weltmeister 2010 und 2011), Aufnahme ins McLaren-Juniorprogramm 2010  
2012 Renault Eurocup (5.), NEC (10.)  
2013 Renault Eurocup (5.), Alps (8.)  
2014 Renault Eurocup (1.), NEC (1.)

**HOBBYS**  
Golf, Tennis, Karting, Wassersport



2014 beide Titel geholt: Nyck de Vries und sein Team Koiranen GP

**Langstrecken-WM**

# Letzte Tests vor Endspurt



Soll nach Fuji-Feuer für Shanghai wieder fit sein: Lotus-LMP1

**Alle drei LMP1-Works-teams nutzten die dreiwöchige Pause zwischen den Rennen in Fuji und Shanghai für Testfahrten.**

Audi und Toyota absolvierten nach dem ELMS-Finale in Estoril (Portugal) Reifentests mit Ausrüster Micheli, Porsche testete für vier Tage in Aragón (Spanien). Dabei legte der 919 Hybrid stramme 4284 Kilometer zurück. Beim letzten Test des Jahres für die Weissacher lösten sich nicht nur die Stammpiloten Timo Bernhard, Romain Dumas und Neel Jani am Lenkrad ab. Mit Richard Lietz, Patrick Pilet und Nick Tandy bekamen auch drei GT-Fahrer aus dem Werkskader Gelegenheit, das LMP1-Auto kennenzulernen.

Porsche wäre damit auf den Einsatz eines dritten Autos in Le Mans 2015 vorbereitet. Die Entscheidung darüber ist noch nicht gefallen. In Fuji verwies Entwicklungsvorstand Wolfgang Hatz darauf, dass in den letzten Jahren in Le Mans «dritte Autos kaum einmal das Rennen gewonnen haben».

**Neue BoP in den GT-Klassen**

Auf der Fahrerseite gibt es am kommenden Wochenende in Shanghai einige Umbesetzungen. So hat Toyota Nicolas Lapierre, der in Fuji fehlte, wieder in der Startnummer 8 an der Seite von Sébastien Buemi und Anthony Davidson nominiert. Bei der Kolles-Mannschaft aus Greding ersetzt Lucas Auer den Franzosen Chris-

tophe Bouchut, der nach dem Feuerunfall und internen Differenzen nicht mehr ins Cockpit des CLM P1/01-AER zurückkehrt. Die Fertigstellung des beschädigten Autos für Shanghai ist jedoch ein Wettlauf mit der Zeit.

Inmitten der Überlegungen einiger LMP2-Teams für ein WEC-Programm 2015 verstärken in Shanghai zwei HPD-ARX 03b des US-Teams Extreme Speeds Motorsport das LMP2-Feld. Die Fahrertrios: Scott Sharp/Ryan Dalziel/Ricardo Gonzalez sowie Ed Brown/Johannes van Overbeek/David Brabham. ESM peilt für 2015 WEC-Einsätze und die 24h Le Mans an.

Bessere Chancen als in Fuji versprechen sich die Porsche-Werksfahrer auf dem Kurs in Shanghai. Hinzu kommt, dass die beiden 911 RSR 10 kg ausladen dürfen, während die bisher überlegenen Aston Martin 10 kg zuladen müssen. Ob das die Karten im Kampf um die Herstellerwertung tatsächlich neu mischt, bleibt abzuwarten. In der Fahrerwertung dürfte der führende Ferrari von Gianmaria Bruni und Toni Vilander kaum abzufangen sein.

Schwund gibt es in der Klasse GTE-Am zu verzeichnen. Angesichts der Dominanz von Aston Martin haben offenbar die Bezahlfahrer von AF Corse die Lust verloren. Die Startnummern 61 und 81 bleiben deshalb im Container stehen. Im 8-Star-Ferrari ersetzt Matteo Cressoni Jeff Segal. ♦ GB



W. Hatz

Suzuka

# López schon am WM-Ziel



Jubeln mit und im Team: Champ López im Weltmeister-Trikot



Erster Saisonsieg: Tarquini



Erstes WTCC-Podest: Borkovic

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Bereits vor dem grossen Finale in der Spielerstadt Macau nutzte José María López seinen ersten Matchball und holte mit Saisonsieg Nummer neun vorzeitig den Fahrer-WM-Titel.**

Dem als WM-Leader angereisten Argentinier hätten beim ersten WTCC-Auftritt auf der langen Streckenvariante von Suzuka schon 17 Zähler gereicht, um den Titel einzufahren. An taktisches Fahren dachte der Gaucho aber gar nicht. Im Gegenteil: Er schlug erneut sowohl Yvan Muller und Sébastien Loeb um den Citroën-internen Kampf um die Pole und hatte die ersten fünf Punkte schon am Samstag im Sack.

P4 hätte im ersten Rennlauf somit gereicht, um uneinholbar an der WM-Tabellenspitze zu liegen. Pustekuchen! Zwar erlitt Muller ein Reifenschaden, López lag aber von Beginn an in Führung und fuhr spätestens nach Mullers Aus ungefährdet dem Sieg und – 57 Jahre nach Juan Manuel Fangio als letztem Automobil-Weltmeister aus Ar-

gentinien – auch dem WM-Titel entgegen.

«Es bedeutet mir sehr viel, hier in Suzuka den Titel einzufahren, wo mein Idol Ayrton Senna zweimal zum F1-Champion gekrönt wurde», rang der frisch gekürte Weltmeister nach dem Rennen um Fassung, dankte jedem im Team und auch im persönlichen Umfeld. Selbst die Mama hatte die lange Reise nach Suzuka auf sich genommen, um den möglichen WM-Titel mitzufeiern.

## Endlich: Tarquini erlöst JAS

Das wurde dann auch gemacht: In Trikots, angelehnt an die der argentinischen Fussball-Nationalmannschaft, wurde frenetisch gejubelt. Und der frisch gebackene Champ bekam eine ebenso frisch gebackene Sahnetorte ins Gesicht geklatscht – dem Gaucho dürfte es ziemlich egal gewesen sein.

Ganz und gar nicht egal war der Auftritt gleich zweier Akteure im zweiten Rennlauf. Während die Citroën-Meute sich auf der überholunfreundlichen Strecke erfolglos abmühte, das Bollwerk Tom Coronel von P4 zu verdrängen, fuhr an der

Spitze Gabriele Tarquini seinem ersten Saisonsieg entgegen. Der Italiener hatte dabei von vornherein auf die Pole-Position für Lauf 2 geschielt und sich diese mit Platz 10 im Qualifying gesichert.

Den Platz an der Sonne behielt der 53-Jährige bis zum Schluss, womit er sich und das JAS-Team – zwei Wochen nach dem ersten Honda-Saisonsieg durch Proteam-Privatier Mehdi Bannani – endlich erlösen konnte. Jetzt stehen die Chancen für Tarquini gar nicht schlecht, nach dem vermutlich letzten Auftritt der WTCC in Macau als «Best of the Rest», also auf WM-Rang 4, das Jahr abzuschliessen.

Ähnlich (freuden-)tränenreich wie López nach seinem Titelgewinn zeigte sich auch Ex-Berg-Europameister Dusan Borkovic, als er im zweiten Lauf mit P2 endlich sein erstes WTCC-Podium eingefahren hatte. Der 2,07 m grosse Serbe, der immer für einen Spass gut ist und im Rahmen der Fluthilfe in diesem Jahr auch schon ein grosses Herz bewies, beendet damit eine Serie von Pleiten, Pech und Pannen. ♦

## TOURENWAGEN-WM / Resultate

Suzuka/J: 26. Oktober 2014; 21. und 22. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 11 Runden à 5,807 km (= 63,877 km); Wetter/Strecke: sonnig/trocken

### 1. Lauf (20 Fahrer gestartet, 17 gewertet)

Pos.	Klasse	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.	TC1	José María López (RA)	Citroën C-Elysée	11	23:54,353	+60 kg
2.	TC1	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	11	+8,473	+30 kg
3.	TC1	Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée	11	+9,693	+60 kg
4.	TC1	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	11	+10,414	+30 kg
5.	TC1	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	11	+12,153	+30 kg
6.	TC1	Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	11	+12,707	+30 kg
7.	TC1	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	11	+13,514	+30 kg
8.	TC1	Dusan Borkovic (SRB)	Chevrolet Cruze	11	+14,340	+30 kg
9.	TC1	Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	11	+16,507	+30 kg
10.	TC1	Gianni Morbidelli (I)	Chevrolet Cruze	11	+17,846	+30 kg
11.	TC1	Mehdi Bannani (MAR)	Honda Civic	11	+20,907	+30 kg
12.	TC1	Rob Huff (GB)	Lada Granta	11	+21,696	0 kg
13.	TC1	James Thompson (GB)	Lada Granta	11	+22,802	0 kg
14.	TC1	Mikhail Kozlovskiy (RUS)	Lada Granta	11	+32,602	0 kg
15.	TC2 (P)	Franz Engstler (D)	BMW 320 TC	11	+1:16,593	0 kg
16.	TC2 (P)	John Filippi (F)	Seat Leon	11	+1:19,083	0 kg
17.	TC2 (P)	Henry Kwong (HK)	Seat Leon	11	+2:15,944	0 kg
nicht klassiert						
	TC1	Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	7	Reifen	+60 kg
	TC1	René Münnich (D)	Chevrolet Cruze	7	Vibrationen	+30 kg
	TC2 (P)	Filipe De Souza (MAC)	BMW 320 TC	2	Technik	0 kg

(P) = Privatfahrer

\* Basisgewichte: TC1 = 1100 kg; TC2 = 1150 kg

### 2. Lauf (19 Fahrer gestartet, 16 gewertet)

Pos.	Klasse	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.	TC1	Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	11	23:55,783	+30 kg
2.	TC1	Dusan Borkovic (SRB)	Chevrolet Cruze	11	+1,725	+30 kg
3.	TC1	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	11	+4,360	+30 kg
4.	TC1	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	11	+5,497	+30 kg
5.	TC1	Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	11	+6,116	+60 kg
6.	TC1	José María López (RA)	Citroën C-Elysée	11	+6,346	+60 kg
7.	TC1	Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée	11	+6,665	+60 kg
8.	TC1	Gianni Morbidelli (I)	Chevrolet Cruze	11	+14,062	+30 kg
9.	TC1	Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	11	+14,791	+30 kg
10.	TC1	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	11	+15,104	+30 kg
11.	TC1	Rob Huff (GB)	Lada Granta	11	+16,916	0 kg
12.	TC1	James Thompson (GB)	Lada Granta	11	+18,818	0 kg
13.	TC1	Mikhail Kozlovskiy (RUS)	Lada Granta	11	+26,036	0 kg
15.	TC2 (P)	John Filippi (F)	Seat Leon	11	+1:26,585	0 kg
16.	TC2 (P)	Filipe De Souza (MAC)	BMW 320 TC	11	+1:50,307	0 kg
17.	TC1	René Münnich (D)	Chevrolet Cruze	11	+2:21,310	+30 kg
nicht klassiert						
	TC1	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	5	Kollision	+30 kg
	TC2 (P)	Henry Kwong (HK)	Seat Leon	5	Technik	0 kg
	TC2 (P)	Franz Engstler (D)	BMW 320 TC	4	Technik	0 kg
nicht gestartet						
	TC1	Mehdi Bannani (MAR)	Honda Civic	–	Technik	+30 kg

### WM-Stand Fahrer

1.	López	422
2.	Muller	305
3.	Loeb	275
4.	Monteiro	174
5.	Michelisz	169
6.	Tarquini	167
7.	Coronel	148
8.	Chilton	144
9.	Morbidelli	108
10.	Bannani	85
11.	Valente	70
12.	Huff	66
13.	Ma	65
14.	Borkovic	41
15.	Thompson	20
16.	Kozlovskiy	11

### WM-Stand Privatfahrer

1.	Engstler	226
2.	Filippi	143
3.	Di Sabatino	98
4.	De Souza	26
5.	Echevarria	12

### WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	927
2.	Honda	649
3.	Lada	371

### WM-Stand Privatteams

1.	Roal Motorsport	231
2.	Campos Racing	148
2.	Zengo Motorsport	146
3.	All-Inkl.com Münnich Motorsport	144
5.	Proteam Racing	97
6.	Liqui Moly Team Engstler	49

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 159,56 km/h, 2. Lauf 159,40 km/h

Schnellste Runden: 1. Lauf López in 2:09,279 min (= 161,706 km/h), 2. Lauf Tarquini in 2:09,063 min (= 161,977 km/h)

Nächstes Rennen: 16. November 2014, Macau/MAC

Internet: www.fiawtcc.com

**Privatfahrer WTCC Suzuka**

# Siegesserie ist gestoppt

**Es bleibt dabei: Auf der Strecke bleibt Franz Engstler unbezwingbar. Aber dank Technik-Defekt beim Allgäuer holte John Filippi seinen ersten Sieg.**

Als BMW-Land ist Suzuka, speziell die in diesem Jahr gefahrene lange Variante, nicht gerade bekannt. Dementsprechend schob Franz Engstler die Favoritenrolle für die Japan-Rennen auch zu Seat-Pilot John Filippi hinüber. Aber: Auf der Strecke war gegen den Oldie im Starterfeld erneut kein Kraut gewachsen.

Im Qualifying setzte er sich einmal mehr gegen den Franzosen sowie Teamkollege Filipe de Souza und Gaststarter Henry Kwong im zweiten Campos-Seat durch. Im ersten Lauf baute Engstler seine Siegesserie auf deren 15 (!) in Folge aus, auch wenn Filippi wie erwartet in Schlagdistanz zum BMW-Piloten blieb.

Im zweiten Durchgang wurde die beeindruckende Serie dann durch einen technischen Defekt beendet – und der 19-jährige John Filippi nutzte seine vermutlich letzte Chance auf einen Sieg 2014 aus.

**Macau: Letzter TC2-Auftritt**

Filipe de Souza, der im ersten Lauf noch der Defekthege zum Opfer fiel, holte sich mit P2 in der TC2-Klasse einen weiteren Sieg in der Sonderwertung der Asia Trophy.

Beim Saisonabschluss in Macau (16. November) gibt es noch einmal ein grosses Hurra für die nach dem Finale 2014 endgültig aus der WTCC aussortierten TC2-Boliden: Mit Pepe Oriola kehrt ein absoluter Top-Pilot ins Feld zurück. Dazu werden in guter Tradition einige Lokalmatadoren zu den permanenten Startern stossen – hoffentlich mit weniger Kleinholz als im vergangenen Jahr. ♦ MBR



Erster Saisonsieg: John Filippi erbt im zweiten Lauf

**NASCAR Martinsville**

# Junior: Endlich Martinsville

**Dale Earnhardt Jr. hat seinen ersten Martinsville-Sieg eingefahren. Teamkollege Jeff Gordon verpasst Chance auf Finalticket.**

Zwei der acht verbliebenen Titelaspiranten erwischten einen besonders schlechten Start in die Eliminator Round, den dritten Teil des neuen Chase. Kurz vor Rennhalbwert wurde Kevin Harvick vom herumschreitenden Matt Kenseth auf die Hörner genommen und flog in die Mauer. Nach Reparaturpause «revanchierte» sich der Stewart-Haas-Pilot beim Gibbs-Fahrer: Als der überholen wollte, blockierte Harvick und Kenseth beschädigte sich die Frontpartie. Harvick fuhr letztlich auf P33 in Wertung, Kenseth kam mit Knautschfront noch auf P20.

Einmal mehr hatte auch Brad Keselowski Pech. Nach einem

Schaden an der Kraftübertragung crashte Casey Mears in seinen Penske-Ford und löste mit einem «Big One» die erste von zwei kurzen Rotphasen aus. Keselowski lief nach Reparatur auf P21 ein.

**Keine Stallregie**



Earnhardt Jr.

An der Spitze kämpften vor allem Jeff Gordon und Denny Hamlin um den Tagessieg. Doch die vielen Unterbrechungen und Neutralisationen in der Schlussphase brachten auch Dale Earnhardt Jr. ins Spiel. Der eine

Woche zuvor aus dem Chase ausgeschiedene Hendrick-Fahrer machte dabei gemäss Rick Hendricks keine Stallregie-Philosophie keine Anstalten, Jeff Gordon auf P2 durchzuwickeln und diesem das Final-Ticket für Homestead zu servieren. Gordon ist nach Rennen 1 der Eliminator Round aber wieder Tabellenleader. ♦ MBR

**NASCAR SPRINT CUP / Resultate**

Martinsville/Virginia (USA): 500 Rdn. à 0,847 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken  
 1. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 2. Jeff Gordon (Chevrolet); 3. Ryan Newman (Chevrolet); 4. Tony Stewart (Chevrolet); 5. Joey Logano (Ford); 6. Matt Kenseth (Toyota); 7. Clint Bowyer (Toyota); 8. Denny Hamlin (Toyota); 9. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 10. David Ragan (Ford); 11. Kyle Busch (Toyota); 12. Austin Dillon (Chevrolet); 13. Greg Biffle (Ford); 14. Paul Menard (Chevrolet); 15. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 16. Jamie McMurray (Chevrolet); 17. Justin Allgaier (Chevrolet); 18. Cole Whitt (Toyota); 19. Landon Cassill (Chevrolet); 20. Carl Edwards (Ford); 21. Aric Almirola (Ford); 22. David Gilliland (Ford); 23. Marcos Ambrose (Ford); 24. Michael Annett (Chevrolet); 25. Josh Wise (Chevrolet); 26. Mike Wallace (Toyota); 27. Brian Vickers (Toyota); 28. Kyle Fowler (Ford); 29. Alex Bowman (Toyota); 30. Kyle Larson (Chevrolet); 31. Brad Keselowski (Ford); 32. Jimmie Johnson (Chevrolet); 33. Kevin Harvick (Chevrolet).  
 Stand nach 33 von 36 Rennen (Top 8 = Eliminator-Teilnehmer): 1. Gordon 4044 Punkte; 2. Newman 4041; 3. Logano 4040; 4. Kenseth 4039; 5. Hamlin 4037; 6. Edwards 4024; 7. Keselowski 4013; 8. Harvick 4011; 9. Kyle Busch 2230; 10. Allmendinger 2198; 11. Earnhardt Jr. 2196; 12. Johnson 2186; 13. Biffle 2178; 14. Kahne 2173; 15. Kurt Busch 2155.  
 Nächstes Rennen: 2. November, Fort Worth/Texas (USA)  
 Internet: www.nascar.com

**KOMPAKT**

» ADAC GT Masters Das Event in Spa (20./21.6.2015) wird zum GT-Festival deklariert. Im Rahmenprogramm fährt auch die Französische GT-Meisterschaft (GT Tour).

» V8 Supercars Shane van Gisbergen/Jonathan Webb und Jamie Whincup/Paul Dumbrell (alle Holden) haben beim Gold Coast 600 die Siege geholt. Leader bleibt Whincup.

» GT4-EM Bernhard van Oranje und Ricardo van der Ende (BMW) haben sich beim Finale in Monza mit P3 und P6 den Titel gesichert. Die Siege gingen an Daniel Roos/Erik Behrens (Aston Martin) und Manuel Lasagni (Ginetta). Jörg Viebahn (Porsche) wurde mit einem Klassensieg Vizemeister.

» Ferrari Challenge Die Sieger in Istanbul: Vadim Gitlin und Daniele Di Amato (Pirelli) sowie Rick Lovat und Jacques Duyver (Shell).

» Blancpain Sprint Series Für das Finale, die Baku World Challenge kommendes Wochenende, sind insgesamt 30 Autos am Start. Unter den Gaststartern sind auch die GT-Masters-Teams Abt, Callaway, Zakspeed und Schütz.

» Ital. GT-Meisterschaft Vorläufig sind der Singener Thomas Schöffler sowie Marco Mapelli (Audi) «nur» Vizemeister hinter Raffaele Giammaria/Lorenzo Casè (Ferrari) – die Titelentscheidung fällt am Grünen Tisch. Die Siege beim Finale in Monza gingen an Stefano Costantini/Alex Frassinetti (Ferrari) und Francesco Sini/Tomas Enge (Chevy Camaro). ♦ AW/MBR

**Audi Sport TT Cup**

# Der Neue ist schon jetzt ein Renner

Kaum wurde der Start des Audi Sport TT Cup als Nachfolge-Serie des VW Scirocco R-Cup im Rahmen der DTM vorgestellt, gingen auch schon die ersten Bewerbungen auf die Fahrerplätze ein. Bereits am ersten Tag bewarben sich 30 Anwärter auf eines der 18 Stamm-Cockpits. Weitere sechs Autos werden zwar eingesetzt, diese sind aber für Rennprofis, Promis und Journalisten reserviert. Das Rezept für den sich jetzt schon abzeichnenden Erfolg

ist denkbar einfach: Das Saisonpaket liegt bei nur 99000 Euro zzgl. MwSt. und natürlich Schäden und Reisekosten. Dafür bekommt man 310 PS (plus 30 PS Push-to-pass) auf 1125 kg, Frontantrieb mit Sperrdifferenzial, Sechsgang-Wippschaltung, ein fettes Aerodynamik-Paket – und Sicherheit auf dem Niveau des GT3-Renners Audi R8 LMS ultra. Noch offen sind vor allem zwei Punkte: zum einen der Reifenpartner, zum anderen das

Auslandrennen, das als sechstes Event neben fünf Events à zwei Rennläufen im Rahmen von DTM-Rennen in Deutschland über die Bühne gehen soll. Die Zeichen deuten auf Österreich und Spielberg. Als Fahrercoach wird für die Markenpokal-Piloten und –ausdrücklich erwünschten – Pilotinnen Markus Winkelhock fungieren. Cup-Leiter ist Rolf Michl, der von Ex-VW-Motorsportchef Kris Nissen beratend unterstützt wird. ♦ MBR



Seine Cockpits sind begehrt: Der Audi-Sport-TT-Cup-Bolide

## VLN 9. Lauf

# Ford-Sensation und Titeldebüt

Von MARTIN BERRANG

**Rolf Derscheid und Michael Flehmer krönten ihren ersten VLN-Titelgewinn mit einem neuerlichen Klassensieg. Jürgen Alzen holte sich im Ford GT zusammen mit Dominik Schwager seinen 29. Gesamtsieg – den ersten seit sieben Jahren – und ist damit neuer Alleinführer der VLN-Bestenliste.**

Nach dem Qualifying hatte es wahrlich nicht nach einem Ford-Triumph ausgesehen. Alzen war auf einer Ölspur abgeflogen und musste nach einer langen und, wie sich später zeigte, nicht einmal erfolgreichen

Reparatur aus der Boxengasse nachstarten. Vorne spulte der von P2 gestartete Bentley Continental GT3 mit Steven Kane am Steuer die ersten Führungsrunden auf der Nordschleife ab. Nach drei Runden war der Nebel, insbesondere im Bereich der Grand-Prix-Strecke und auf den höher gelegenen Streckenteilen, so dicht, dass die Rennleitung das Rennen unterbrach.

## Schwager mit Schlusspunkt

Zu dem Zeitpunkt stand der GT längst wieder in der Box und die Ford-Truppe arbeitete an einem defekten Bremssattel, den man in der Hektik der ersten Reparatur übersehen hatte. Wegen der Entscheidung der Rennleitung, das Rennen wie-

derum nach den Trainingszeiten zu starten, konnte der neue Rekordhalter jetzt vom 20. Startplatz ins Rennen gehen. Zunächst übernahm nochmals der Bentley kurzzeitig die Spitze, doch dann begann die Show von Frédéric Makowiecki im Porsche 911 GT3 R von Manthey. Der Porsche-Werkspilot trotzte dem Nebel und den Ölspuren auf der diesmal extrem schwierig zu fahrenden Nordschleife perfekt und zog dem Rest des Feldes auf und davon.

Schwager, für die letzten zwölf Runden im GT, konterte und knabberte den Vorsprung immer weiter ab. Als dann Otto Klohs den führenden Porsche übernommen hatte, zog der Münchner endgültig vorbei

und sicherte sich und Alzen den Sieg. Übrigens der erste Gesamtsieg für Schwager und der erste für Ford in der VLN seit 1990. Platz 2 ging an Sabine Schmitz, Klaus Abbelen, Frank Stippler und Patrick Huisman im Frikadelli-Porsche, nachdem der Holländer in der Schlussphase Klohs noch auf Platz 3 verdrängt hatte.

## Zwei Urgesteine neue Meister

Die neuen Champions Derscheid und Flehmer lieferten auch im Finale eine meisterliche Vorstellung ab und gewannen mit ihrem BMW 325i die Klasse V4 zum achten Mal. Wenige Tage vor seinem 55. Geburtstag holte sich Derscheid den ersten Meistertitel. «Das

war einfach eine megageile Saison. Mein ganz besonderer Dank gilt meinem Team von freiwilligen Helfern, die das ganze Jahr über perfekt und konstant gearbeitet haben», freute sich der Mucher. «Das galt aber auch für uns Piloten, wir ergänzten uns perfekt.» Der Software-Designer hat eine klassische Nordschleifen-Karriere hinter sich. 1999 Einstieg in die GLP, dann RCN und schliesslich VLN.

2003 begann er in der heimischen Garage eigene Autos aufzubauen und 2006 kam Flehmer (Overath) dazu. Der 47-jährige Innenausbauer hatte 1990 im Käfer-Slalom-Cup angefangen und war ebenfalls 2003 in die VLN eingestiegen. ♦



Grosser Jubel der neuen Meister mit Team: Rolf Derscheid (vorne l.) und Michael Flehmer (vorne r.)

## VLN/Resultate

39. DMV Münsterlandpokal/D (24,369 km); 25. Oktober 2014, 9. Lauf VLN-Meisterschaft; 21 Rdn. (= 511,749 km); 164 Teams gestartet, 130 gewertet; Wetter/Strecke: neblig/trocken  
1. Alzen/Schwager (Ford GT GT3) in 3:10:09,961 h (= 161,391 km/h); 2. Abbelen/Schmitz/Huisman/Stippler (Porsche 911 GT3 R) +1:21,088 min; 3. Klohs/Makowiecki (Porsche 911 GT3 R) +1:30,998; 4. Kaufmann (Porsche 911 GT3 KR) +2:53,169; 5. Seefried (Porsche 911 GT3 Cup) +2:55,344; 6. Klingmann/Buurman/Mayr-Melnhof (BMW Z4 GT3) +4:27,034; 7. Stephano/van Lagen/Schmidt (Porsche 911 GT3 Cup) +4:29,796; 8. Hennes/Gerling/Kappeler (Porsche 911 GT3 Cup) +5:14,216; 9. Oeverhaus/Walkenhorst (BMW Z4 GT3) +5:29,249; 10. Schelp/Tischner/Menzel (Porsche 911 GT3 Cup) +8:10,927.  
Klassensieger CUP1: Merten/Nett (Opel Astra OPC); CUP2: Stephano/van Lagen/Schmidt (Porsche 911 GT3 Cup); CUP3: T. Groneck/D. Groneck (Renault Clio Cup); CUP4: Wrabetz/Hoffmeister (Toyota GT86 Cup); CUP5: Henkola/Krohn (BMW M235i); H1: Sigwart (BMW 318is); H2: Beckmann/Hass/Strycek (Opel Manta); H3: Schmitz/Drzensla/Sommerberg (BMW M3); H4: Reggiani/Bravetti (Porsche 911 Cup 996); SP10: Bermes/Weber/Still (Aston Martin Vantage V8); SP2T: Utsch/Raab (Renault Clio); SP3: Lommel/Hanf/Leger (Renault Clio RS3 Cup); SP3T: Krognes/Niederberger/Wieninger (Audi TTRS2); SP4: Quinland/Ledoux (BMW 390L); SP4T: Rusinov/Polomskiy (Audi TT RS); SP5: Funaro/Tepel (BMW 1 M Coupé); SP6: Weidenbrück/Schmickler (Porsche 911); SP7: Kaufmann (Porsche 911 GT3 KR); SP8: Kohlhaas/Kuhs/Still (Ferrari F458); SP8T: Krohn/Cerruti/Edwards (BMW M235i); SP9: Alzen/Schwager (Ford GT GT3); SP X: Nathan (Porsche 911 GT3 Cup); V2: Thomas/Schmitz (BMW 318is); V3: Kuhlmann/Giesbrecht/Neugebauer (Honda Civic); V4: Derscheid/Flehmer (BMW 325i); V5: Herwerth/Gusenbauer/Georges (BMW 330i); V6: Jacoma/Metzger/Schmitz (Porsche Carrera); VT2: Paatz/Kocsis/Kluge (VW Scirocco GT-RS); VT3: Leyherr/von Danwitz/Ulvedal (Audi TT RS).  
Schnellste Runde: Smith/Kane/Meyrick in 8:11,193 min (=178,522 km/h)  
Endstand nach 9 Rennen (inkl. 1 Streichergebnis): 1. Derscheid/Flehmer 76,03; 3. Luostarinen/Schrick 73,36; 5. Osieka 70,79; 6. Partl/Weidinger 67,71. – (647 Fahrer)  
Internet: www.vln.de

ANZEIGE

## AMG Driving Academy.

Schreiben Sie Ihre eigene Peak Performance Story im SLS AMG GT3.  
Informieren Sie sich jetzt: [www.mercedes-amg.com/driving-academy](http://www.mercedes-amg.com/driving-academy)



Mercedes-Benz

Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart, Deutschland

**Saisonbilanz DTM**

# Wittman hatte alle klar im Griff

DTM / Saisonbilanz 2014



Fahrer	Fahrzeug	gestartet	gewertet	gepunktet	Startplatz	gesamt	pro Rennen	Hockenheim 1 (D)	Oschersleben (GB)	Hungaroring (A)	Norrsring (D)	Moskau (RUS)	Spielberg (A)	Nürburgring (D)	Lausitzring (D)	Zandvoort (NL)	Hockenheim 2 (D)
1. Marco Wittmann (D)	BMW M4 DTM	10	10	9	4,4	156	15,6	1.	19.	1.	6.	4.	1.	1.	6.	2.	5.
2. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5 DTM	10	8	7	9,9*	106	10,6	2.	13.	9.	3.	3.	7.	—	—	1.	1.
3. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5 DTM	10	9	7	8,1*	72	7,2	4.	2.	10.	8.	—	13.	2.	10.	15.	2.
4. Christian Vietoris (D)	AMG Mercedes C-Coupé	10	10	6	15,3	69	6,9	15.	1.	20.	21.	7.	9.	6.	2.	5.	14.
5. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5 DTM	10	10	6	11,9**	68	6,8	22.	3.	4.	4.	9.	16.	3.	16.	4.	22.
6. Martin Tomczyk (D)	BMW M4 DTM	10	9	7	15,5*	49	4,9	7.	9.	13.	—	13.	4.	8.	8.	3.	7.
7. Maxime Martin (B)	BMW M4 DTM	10	9	4	10,7	47	4,7	20.	14.	6.	17.	1.	14.	7.	14.	6.	—
8. Pascal Wehrlein (D)	AMG Mercedes C-Coupé	10	8	5	9,8*	46	4,6	11.	—	14.	5.	8.	—	10.	1.	7.	20.
9. Timo Scheider (D)	Audi RS 5 DTM	10	7	7	11,2	44	4,4	9.	7.	—	10.	—	5.	—	3.	9.	6.
10. Jamie Green (GB)	Audi RS 5 DTM	10	8	4	7,0	43	4,3	—	18.	7.	2.	—	8.	14.	17.	14.	3.
11. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4 DTM	10	10	4	10,6	42	4,2	6.	12.	3.	11.	2.	10.	12.	15.	16.	12.
12. Robert Wickens (CDN)	AMG Mercedes C-Coupé	10	8	4	12,9	41	4,1	18.	—	11.	1.	14.	00	9.	5.	8.	17.
13. Augusto Farfus (BR)	BMW M4 DTM	10	8	5	10,7*	39	3,9	8.	5.	21.	14.	10.	2.	—	7.	—	16.
14. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5 DTM	10	8	5	9,3	36	3,6	3.	10.	5.	9.	—	6.	11.	18.	—	19.
15. Paul di Resta (GB)	AMG Mercedes C-Coupé	10	7	3	15,1	36	3,6	14.	4.	18.	15.	—	18.	4.	—	—	4.
16. Timo Glock (D)	BMW M4 DTM	10	8	3	10,9	33	3,3	5.	—	19.	16.	6.	3.	16.	—	12.	11.
17. Miguel Molina (E)	Audi RS 5 DTM	10	9	4	11,3**	32	3,2	13.	6.	2.	22.	12.	11.	—	9.	18.	8.
18. Daniel Juncadella (E)	AMG Mercedes C-Coupé	10	9	2	15,4	22	2,2	19.	—	16.	13.	15.	15.	5.	4.	17.	21.
19. Nico Müller (CH)	Audi RS 5 DTM	10	7	1	11,5	10	1,0	16.	16.	12.	18.	5.	19.	—	—	—	13.
20. Joey Hand (USA)	BMW M4 DTM	10	10	3	15,4	8	0,8	10.	15.	15.	7.	17.	12.	17.	11.	10.	15.
21. António Félix da Costa (E)	BMW M4 DTM	10	8	2	12,4	6	0,6	21.	11.	8.	20.	11.	—	13.	—	13.	9.
22. Gary Paffett (GB)	AMG Mercedes C-Coupé	10	9	2	15,3	5	0,5	12.	8.	—	12.	16.	17.	15.	13.	19.	10.
23. Vitaly Petrov (RUS)	AMG Mercedes C-Coupé	10	10	0	21,4	0	0,0	17.	17.	17.	19.	18.	20.	18.	12.	11.	18.

\*Strafversetzungen (2–5 Plätze) wegen Aktionen in vorhergehendem Rennen oder Qualifying (Ekström/Tomczyk 2x, Rest 1x) \*\*Rückversetzung auf letzten Startplatz wegen technischer Vergehen (Mortara 1x, Molina 2x)

**Qualifying Bilanz Q1 (2014)**

So viele Male scheiterte ein Fahrer in Q1:

Vitaly Petrov	9
Paul di Resta	4
Daniel Juncadella	4
Gary Paffett	4
Christian Vietoris	4
António Félix da Costa	3
Martin Tomczyk	3
Robert Wickens	3
Timo Glock	2
Joey Hand	2
Edoardo Mortara	2
Mattias Ekström	1
Augusto Farfus	1
Timo Scheider	1
Adrien Tambay	1
Pascal Wehrlein	1

**Qualifying Bilanz Q3 (2014)**

Wie oft schaffte es ein Fahrer in Q3?

Marco Wittmann	9
Miguel Molina	7
Jamie Green	6
Mattias Ekström	5
Edoardo Mortara	5
Mike Rockenfeller	5
Pascal Wehrlein	5
Augusto Farfus	4
Timo Scheider	4
Adrien Tambay	4
António Félix da Costa	3
Maxime Martin	3
Nico Müller	3
Bruno Spengler	3
Paul di Resta	2
Timo Glock	2
Daniel Juncadella	2
Gary Paffett	2
Martin Tomczyk	2
Christian Vietoris	2

Robert Wickens	2
<b>Bester Startplatz (2014)</b>	
1. Wittmann	Pole-Position (3)
2. Wickens	Pole-Position (2)
3. Martin	Pole-Position (1)
Molina	Pole-Position (1)
Rockenfeller	Pole-Position (1)
Tambay	Pole-Position (1)
Wehrlein	Pole-Position (1)
8. Ekström	2. Startplatz (2)
Glock	2. Startplatz (2)
10. Di Resta	2. Startplatz (1)
Mortara	2. Startplatz (1)
Spengler	2. Startplatz (1)
13. Green	3. Startplatz (3)
14. Félix da Costa	3. Startplatz (1)
Müller	3. Startplatz (1)
16. Farfus	4. Startplatz (2)
Scheider	4. Startplatz (2)
Juncadella	5. Startplatz (1)
Paffett	5. Startplatz (1)
20. Vietoris	6. Startplatz (1)
Tomczyk	6. Startplatz (1)
22. Hand	7. Startplatz (1)
23. Petrov	14. Startplatz (1)

<b>Bestes Rennergebnis (2014)</b>	
1. Wittmann	1. Platz (4)
2. Ekström	1. Platz (2)
3. Martin	1. Platz (1)
Vietoris	1. Platz (1)
Wehrlein	1. Platz (1)
Wickens	1. Platz (1)
7. Rockenfeller	2. Platz (3)
8. Farfus	2. Platz (1)
Green	2. Platz (1)
Molina	2. Platz (1)
Spengler	2. Platz (1)
12. Mortara	3. Platz (2)
13. Glock	3. Platz (1)

Scheider	3. Platz (1)
Tambay	3. Platz (1)
Tomczyk	4. Platz (3)
Di Resta	4. Platz (1)
Müller	5. Platz (1)
Hand	7. Platz (1)
Félix da Costa	8. Platz (1)
Paffett	8. Platz (1)
Petrov	11. Platz (1)

<b>Meiste Pole-Positions Fahrer (2014/insg.)</b>	
1. Bernd Schneider	0/22
2. Mattias Ekström	0/19
3. Bruno Spengler	0/16
4. Klaus Ludwig	0/14
Kurt Thiim	0/14
6. Timo Scheider	0/11
7. Harald Grohs	0/10
8. Tom Kristensen	0/9
Gary Paffett	0/9
10. Armin Hahne	0/8
Martin Tomczyk	0/8
12. Jamie Green	0/7
Manuel Reuter	0/7
14. Laurent Aiello	0/6
Paul di Resta	0/6
Klaus Niedzwiedz	0/6
Jörg van Ommen	0/6
... Mike Rockenfeller	1/4
... Marco Wittmann	3/4
... Robert Wickens	2/3
... Augusto Farfus	0/3
... Miguel Molina	1/3
... Maxime Martin	1/1
... Edoardo Mortara	0/1
... Adrien Tambay	1/1
... Christian Vietoris	0/1
... Pascal Wehrlein	1/1

**Meiste Pole-Positions Marken (2014/insg.)**

1. Mercedes	3/111
2. Audi	3/73
3. BMW	4/43
4. Ford	0/22
5. Alfa Romeo	0/9
6. Opel	0/7
7. Volvo	0/6
8. Rover	0/4

**Meiste Siege Fahrer (2014/insgesamt)**

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

**Meiste Siege Marken (2014/insgesamt)**

1. Mercedes	3/154
2. Audi	2/65
3. BMW	5/63
4. Ford	0/30
5. Alfa Romeo	0/26
6. Opel	0/10
7. Rover	0/6
8. Volvo	0/5
9. Chevrolet	0/1

**Endstand Marken**

1. Audi	411
2. BMW	380
3. Mercedes	219

**Endstand Teams**

1. BMW Team RMG	203
2. Audi Sport Team Abt Sportsline	138
3. Audi Sport Team Phoenix	116
4. Original-Teile Mercedes AMG	105
5. Audi Sport Team Abt	104
6. BMW Team Schnitzer	91
7. Audi Sport Team Rosberg	53
8. BMW Team RBM	47
9. gooiX Mercedes AMG	46
10. Euronics/Free Man's W. Merc. AMG	46
11. BMW Team MTEK	39
12. Petronas Mercedes AMG	22

**Endstand MSA-Rookiewertung Fahrer**

1. Maxime Martin	201
2. Vitaly Petrov	157
3. Félix da Costa	140
4. Nico Müller	127

(Stand: 26.10.2014; Bezug: nur DTM-Punkterennen / Arno Wester)



Mattias Ekström

«Ich kann  
es schon  
noch besser»

### Zur Person Mattias Ekström

Geburtstag 14. Juli 1978  
Geburtsort Falun (S)  
Herkunftsland Schweden  
Wohnort Salenstein (CH)

#### KARRIERE

1993/1994 Schwed. Kart-Meisterschaft  
1994-1996 Schwed. Renault-5-Pokal  
1997-2000 STCC (1999: Meister)  
2001-2003 DTM (Audi TT), 4. in 2002  
2004 2 Gr.-N-Klassensiege Rallye-WM  
(Schweden und Catalunya)  
2004-2011 DTM (Audi A4), 2004 und  
2007 Meister, 2x Vizemeister  
2006-2009 3 Siege Race of Champions  
2011 Gesamtsieger 24h Spa (Audi)  
2012-2014 DTM (Audi AS/RS 5), 2. in 2014  
2014 Rallycross-WM (Audi)

#### HOBBYS

Tennis, Skilanglauf, Fahrradfahren

Von ARNO WESTER und  
LEOPOLD WIELAND

**Der «alte Schwede» ist mit 36 weiterhin ein Siegfahrer. Und das seit diesem Jahr nicht nur in der DTM, sondern auch in der Rallycross-WM. Im MSA-Interview beantwortet Mattias Ekström exklusiv Fragen nach Gestern und Morgen.**

**Mattias, du hast die letzten beiden DTM-Rennen des Jahres 2014 gewonnen und bist Vize-Meister geworden. Wie fällt deine Saisonbilanz aus?**

**MATTIAS EKSTRÖM:** Mit unserer Leistung bin ich unterm Strich zufrieden. Das Hauptproblem, das wir dieses Jahr hatten, war das Qualifying, vor allem in der ersten Saisonhälfte. Aber das hatten wir ab dem Lausitzring im Griff.

**Welche Note gibst du dir dieses Jahr für deine Leistung?**

Ich bewerte mich, egal auf welcher Position ich gelandet bin. Auf einer Skala von 1 bis 10 würde ich mich bei 7 einordnen. Dagegen könnte jemand sagen: «Aber so schlecht warst du doch gar nicht.» Ich will zwar nicht in Details gehen, warum ich mich so einschätze. Aber ich kann es schon noch besser. Dann erübrigt sich wohl auch die Frage, warum du es 2014 nicht besser gemacht hast? Genau.

**Bei Audi insgesamt, vor allem aber auch bei dir und deinem Team Abt, ist erst in den letzten drei Rennen der Knoten geplatzt. Du wurdest da zweimal Zweiter und einmal Dritter im Qualifying, holtest dazu zwei Siege. Was war euer Schlüssel zurück zum Erfolg? Was habt ihr an eurem Auto anders eingestellt?**

Beim Test auf dem Lausitzring vor dem Rennen dort haben wir etwas geändert. Und von einem Tag auf den anderen ist alles besser gegangen. Was wir geändert haben? Tut mir leid, das kann ich euch nicht sagen. **Warum hat es nur so lange gedauert, euer Problem zu finden?**

Die Basis war nicht das Problem, eher etwas Einfacheres. Aber manchmal siehst du

eben vor lauter Bäumen den Wald nicht.

**Aktuell bist du der erfolgreichste aktive DTM-Fahrer: 19-mal Pole-Setter, 19-mal Sieger, 62-mal auf dem Podium und zweimal Meister. Was bedeutet dir deine tolle Erfolgsstatistik?**

Ganz ehrlich, heute noch gar nichts. Aber an dem Tag, an dem ich mit dem Rennfahren aufhöre, bin ich bestimmt stolz auf meine Erfolge. Heute bin ich am meisten stolz, wenn ich in der DTM ein gutes Qualifying zustande gebracht habe.

**2015 fährst du ja weiter in DTM und mit Audi?**

Ich sage dazu immer dasselbe: Man soll nicht jubeln, bevor man ins Ziel gekommen ist. Ich möchte aber noch ein paar Jahre DTM fahren. Und man sieht, glaube ich, auch an meiner Leis-

«Ich nehme  
die Regeln  
so, wie sie  
kommen.»

MATTIAS EKSTRÖM

tion, dass mein Interesse am DTM-Fahren immer noch da ist. Wenn das weg wäre, würde ich aufhören. Aber solange ich siegfähig bin, werde ich Spass haben. Und vor allem: Solange jemand meine Dienstleistung will, werde ich dabeibleiben. **Wann fällt in Sachen DTM eine Entscheidung für 2015?**

Frühestens zum Audi-Sportfinale am 17. Dezember.

**Momentan werden viele Verbesserungen für die DTM diskutiert. Einiges wurde im Hinblick darauf hinter verschlossenen Türen auch schon entschieden für 2015. Was wünschst du dir anders?**

Anfang des Jahres kam Kritik auf und es gingen Diskussionen los. Viele Leute fingen auf einmal an mitzureden. Mir war das irgendwann alles zu doof. Denn: Viele Köche verderben den Brei. Ich war einer, der über Jahre hinweg viel Feedback gegeben hat. Doch irgendwann



DTM: Sauber fahren mit Heckantrieb im Audi RS 5 DTM (480 PS)

habe ich mir gesagt: «Lass es sein! Tu das, was deine Arbeit ist. Deine Arbeit ist, ein Rennauto zu fahren.» Egal, welches Format, wie viele Runden, welche Reifenmischungen wir fahren und, und... – ich nehme die Regeln so, wie sie kommen. Mir ist nur wichtig, dass die DTM attraktiv für die Fans bleibt und auf hohem Niveau gehalten wird. Und: Es muss sicher bleiben. Ich habe keine Lust, nach Unfällen mit über Tempo 200 weiterzufahren und es stehen Autos in den Leitplanken und Streckenposten oder Räumfahrzeuge auf oder neben der Piste. Seit dem Unfall von Jules Bianchi in der Formel 1 beschäftigt mich dieses Thema noch viel mehr als zuvor. Wenn wir es in der DTM weiter so handhaben wie zuletzt (sofortiger Einsatz des Safety Cars nach Unfällen, wo Autos auf oder neben der Piste liegen geblieben sind, d. Red.), dann ist das gut. **Warum bist du als Einziger nicht Mitglied der in diesem Jahr neu gegründeten DTM-Fahrgewerkschaft?**

Am Anfang habe ich gedacht, das sei auch was für mich. Aber dann kam ich zu dem Schluss: Ich habe einen starken Charakter und meine eigene Meinung. Und diese Meinung wird, so glaube ich, von einem solchen Gremium, in dem alle Meinungen auf einen Nenner gebracht werden müssen, in den seltensten Fällen vertreten. Doch ich finde es toll, dass die Kollegen sich so engagieren.

**Neben deinem Job als Audi-Werksfahrer hast du dieses Jahr erstmals für die neue Rallycross-Weltmeisterschaft ein eigenes Team auf die Beine gestellt. Wie viel Zeit hast du da investiert?** Zwischen den DTM-Läufen ist es schön, auch etwas anderes im Kopf und zu tun zu haben. Das entspannt mich. Und je entspannter ich bin, desto besser fahre ich.

**Aber wie aufwändig ist dein Rallycross-WM-Team?** Es ist schon aufwändig. Aber zum Glück bin ich da ja nicht allein. Wir sind eine gute Truppe. Jeder hat seinen Aufgabenbereich und seine Verantwortung. Das funktioniert gut. **Was alles ist dein Job?**

Ausser meiner Rolle als Fahrer übernehme ich das Kontakthalten zu unseren Partnern und bin auch beim Testen und Entwickeln unseres Autos dabei.

**Wie unterschiedlich ist das Rennfahren im DTM-Audi und im Rallycross-WM-Audi?**

Quattro-, also Allrad-Antrieb, den wir im Rallycross-Auto verwenden, bleibt für mich das Beste. Damit zu fahren, macht am meisten Spass. Du hast damit viel mehr Kontrolle über dein Auto, vor allem wenn du in Schräglage kommst. Rallycross ist und bleibt ein Sport, wo die Autos viel Leistung und einen kurzen Radstand haben. Die Geraden sind kürzer, es geht über Asphalt und Schotter, die Strecke ändert sich ständig, du musst springen, fährst mit mehr Kontakt. Allein schon die Startphase ist so viel intensiver. Es ist viel schwieriger und schwer zu erklären.

**Rallycross hat also mit dem viel schonenderen Fahren in der DTM sehr wenig zu tun?**

Ja, das ist extrem anders. Egal wie gut ich bei Rallycross fahre, da

«Für nächstes Jahr habe ich noch keine Verträge fix.»

MATTIAS EKSTRÖM

habe ich nie das Gefühl: «Das war die perfekte Runde.»

**Was ist das Siegesgeheimnis in der DTM und im Rallycross?**

Dieses Jahr habe ich es geschafft, in beiden Kategorien zu gewinnen. Das Geheimnis dahinter ist meine Erfahrung, die ich über so viele Jahre in so vielen verschiedenen Autos gesammelt habe.

**Dein Vater Bengt Ekström war auch ein erfolgreicher Rallycross-Fahrer. War Rallycross der allererste Motorsport, den du in deiner Kindheit daheim in Schweden kennengelernt hast?** Genau.

**Bist du als Kind schon Rallycross-Autos gefahren oder zumindest mitgefahren?**

Nie! Nie! Damals fand ich das dreckig, Bauernsport war das für mich. Ich wollte auf einer Rennstrecke fahren, wo die Autos vorher mit Wachs poliert werden. Mittlerweile genieße ich Rallycross. Der Quattro-Antrieb funktioniert am besten auf unterschiedlichen Pistenbelägen. Und dieses Fahren macht viel mehr Spass, ist viel interessanter. Natürlich kann man einwenden: Der Wettbewerb im Rallycross ist sehr kurz. Aber Vor- und Nachteile gibt es überall!

**Wie läuft in der Rallycross-WM deine technische Zusammenarbeit mit Audi?**

Da läuft ganz wenig. Denn das ist ja ein privates Projekt. Wir machen alles selber. Die Motoren lassen wir von einem Experten in Liechtenstein (Audi-Spezialist Lehmann, d. Red.) machen. Viele denken, Audi stellt uns Autos hin und wir müssen nur tanken und fahren. **Deine Kooperation mit Red Bull als Sponsor ist auch ein eigenes Projekt, unabhängig von Audi und Abt?**

Ja. **Wie sind deine Rallycross-WM-Pläne für 2015? Willst du dort dann, anders als 2014, das volle Programm fahren, um Titelchancen zu haben?**

Für nächstes Jahr habe ich noch keine Verträge fix. Also muss ich noch etwas abwarten, was kommt.

**Ist dein Rallycross-WM-Team als Übergangsstation vom aktiven Rennfahrer zum Teamchef zu verstehen?**

Natürlich macht so ein Team zu betreiben Spass, weil ich als Motorsportler auch dafür grosse Leidenschaft hege. Aber ich will noch nicht nur Teamchef sein. Ich bin noch nicht fertig mit Fahren, auf gar keinen Fall! **Werden wir dich also auch beim Race of Champions, das du schon dreimal gewonnen hast, im Dezember auf Barbados wieder sehen?**

Nein, dann mache ich Urlaub mit meiner Familie und bringe meinem fast vier Jahre alten Sohn Schlitten- und Skifahren bei. Aber wir werden uns das Race of Champions sicher gemeinsam im Fernsehen anschauen. ♦



## DTM/Mercedes

# Weiter Kampf um Auto Nr. 8



Kämpfen auf und neben der Strecke: Kommt Mercedes Nr. 8?

**In der DTM diskutieren die Verantwortlichen momentan, an welchen Stellschrauben vor allem beim Sportlichen Reglement 2015 gedreht werden soll. Um die in Betracht gezogenen Änderungen auch vielversprechend umsetzen zu können, müssen aber zunächst einmal die Voraussetzungen geschaffen werden.**

Dazu zählt zunächst einmal die finanzielle Basis. Die scheint bei Audi und BMW gesichert, bei Mercedes dagegen noch nicht. Anders ist die Haltung der Stuttgarter nicht zu erklären, wenn sie zum Beispiel auf ein Thema angesprochen werden, das seit Ende Juni offiziell feststeht: die Anzahl der Autos, mit der 2015 gefahren werden soll.

Bei einer Sitzung von Vorstand und Beirat der DTM-Dachorganisation haben sich alle drei Hersteller auf je acht Autos verständigt. Die gültige Vereinbarung hat aber einen Haken: Sie wurde nach MSA-Informationen nicht (!) protokolliert, und deshalb glaubt man bei Mercedes offenbar, sich auch nicht daran halten zu müssen. Für «HWA» ein Ünding. «Ich kann das nicht nachvollziehen. Bis 30. Juni hatten sie die Gelegenheit, sich auf eine Zahl zu einigen. Man hat sich auf acht verständigt – und zwar alle», erklärte Aufrecht unmissverständlich.

Auch Audi und BMW sind genervt: «Uns war 2012 zugestanden worden, beim Comeback mit sechs Autos anzutreten. Aber es war klar, dass wir ab 2013 mit acht Autos fahren

müssen. Daran haben wir uns gehalten», sagt BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt. Dagegen überraschte Mercedes die Konkurrenz schon 2013 mit nur sechs Autos. Die Tatsache, dass 2014 nur sieben und damit wieder keine acht Autos mit Stern zum Einsatz kamen, haben Audi und BMW aus MSA erfahren. Zuvor war davon angeblich in keinem Meeting die Rede.

Beim Mercedes kann man den Ärger durchaus nachvollziehen: «Ich verstehe den Unmut meiner Mitbewerber und auch der Serie. Wenn man mit acht Autos antritt und dafür das Budget findet und dann einer der Konkurrenten das nicht macht, dann ist das nicht erfreulich», erklärte Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff beim DTM-Finale in Hockenheim.



Toto Wolff

## Wolff: Kosten-Nutzen-Check

Erstaunlich ist allerdings, dass der Österreicher betont, er breche weder sein Wort noch setze er das Vertrauen der anderen Hersteller aufs Spiel. Das Ziel sei, ebenfalls mit acht Autos anzutreten. Aber, so Wolff, die Kernfrage sei, «wie ist der wirtschaftliche Gegenwert und wie kann der gerechtfertigt werden. Motorsport ist ein knallhartes Kalkül, und diese Rechnung muss stimmen.» Wolff wörtlich: «Wir machen das nicht, weil unsere Herren ganz oben so grosse Fans sind, sondern weil sie ständig den Nutzen evaluieren und reevaluieren.»

Nur: Gewusst hat er das auch schon im Juni dieses Jahres, als es galt, sich auf eine Zahl festzulegen. ♦ AW



Lob von Audi-Sportchef Ullrich



Rallycross-WM: Springen und Driften im Audi-Allrad-S1 (560 PS)

Spanien

# Sieg und Titel



Hat allen das Heck gezeigt: Sébastien Ogier krönt sich mit dem siebten Saisonsieg erneut zum Weltmeister

Von REINER KUHN und  
MICHAEL HEIMRICH

**Im dichten Staub von Spanien versinken die letzten Titelhoffnungen von Jari-Matti Latvala schon am ersten Tag. Stattdessen braust Sébastien Ogier allen davon und holt sich zusammen mit Beifahrer Julien Ingrassia zum zweiten Mal die Weltmeisterkrone.**

Was hat er in den letzten Wochen gejamert? Sogar einen Brief an FIA-Präsident Jean Todt hat Ogier verfasst, um seinen Unmut über die anstehende Änderung der Startreihenfolge kundzutun. Das Ganze werde ja nur inszeniert, damit er, der beste Fahrer im WM-Zirkus, immer als erster Fahrer auf die Strecke müsse. Auch in Spanien rechnete Ogier mit erheblichem Zeitverlust, weil er als Tabellenführer für die anderen den Weg freifahren musste. Das traf auch soweit zu, aber der hinter ihm aufgewirbelte Staub formte sich mit jedem Auto zu einer fast undurchsichtigen Wand. Die Konkurrenz verlor die Orientierung und Ogier war auf und davon.

«Das ist gefährlich. Vielleicht muss es erst Tote geben, bis jemand reagiert», schimpfte Citroën-Pilot Kris Meeke, der bei freier Sicht noch einen passablen Auftakt hinlegte, ehe er sich auf der dritten Prüfung zwei Plattfüsse einfiel und vorzeitig aufgeben musste, weil er nur ein Ersatzrad dabei hatte. Beim Veranstalter waren die Fahrer mit der Bitte, den ohnehin auf drei Minuten vergrösserten Startabstand auf vier Minuten zu verlängern, auf taube Ohren gestossen. Die Spanier befürchteten, die Zuschauer könnten in der längeren Pause auf die Strecke laufen, um den Standort zu wechseln. Am Ende des Tages lag Ogier mit über einer halben Minute vorn, und damit war die Sache so gut wie gelaufen.

## Mehr als nur Sichtprobleme

Sein einzig verbliebener Titelkonkurrent Latvala wollte die schlechte Sicht nicht als Ausrede nutzen. Der Finne gab zu, dass er am Freitagmorgen mit dem Set-up seines Polo R WRC überhaupt nicht zufrieden war, und als er merkte, wie ihm Ogier an der Spitze enteilte, ging auch noch ein grosses Stück des

Selbstvertrauens verloren. Dass Latvala am Ende der ersten Etappe trotzdem Zweiter war, nahm sogar der Finne mit Verwunderung zur Kenntnis.

Doch die Probleme der Konkurrenz waren gross. Hyundai-Pilot Thierry Neuville profitierte als Sechster auf der Strecke immerhin von einer freigefahrenen

**«Wir haben gezeigt, dass der erste Titel kein Zufall war.»**

SÉBASTIEN OGIER



Piste und lag sicher auf dem zweiten Rang, als er sich auf der letzten Tagesprüfung von einer Fliege im Cockpit aus dem Tritt bringen liess. Der Belgier war einen entscheidenden Moment lang unkonzentriert und schlug mit seinem i20 WRC an. Die Folge: Reifenschaden und fast zweieinhalb Minuten Zeitverlust. Teamkollege und Lokalma-

tador Dani Sordo haderte mit dem Set-up und spielte zunächst keine Rolle, dafür gelang Hyundai-Junior Hayden Padon seine erste WM-Bestzeit (WP3). Doch schon kurze Zeit später fing er sich zwei Reifenschäden ein und musste die Plattfüsse bei laufender

Stoppuhr wechseln. Sechs Minuten waren futsch, und auch die Aussicht auf eine ganz grosse Überraschung. Auch der sonst so tapfere Elfyn Evans stopfte seinen Fiesta WRC in die

Büsche und sorgte dafür, dass dieses Mal sein M-Sport-Teamkollege Mikko Hirvonen im Rampenlicht stand. Unauffällig und fehlerlos lauerte er als Fünfter auf seine Chance, um die nur knapp vor ihm liegenden Andreas Mikkelsen (VW) und Mads Östberg (Citroën) aufzuspüren. Östberg hatte am Freitagabend wie gewohnt einen dicken Hals. Dieses Mal war es aber nicht die Technik, die ihn einbremste. Erst lief er auf seinen havarierten Teamkollegen Meeke auf und konnte im dichten Staub nicht überholen. Am Nachmittag passierte ihm das Gleiche mit Neuville. «Unsere

Glückssträhne geht weiter», knurrte der Norweger.

Für Ogier begann der Samstag und der Wechsel von Schotter auf Asphaltprüfungen ohne nennenswerte Vorkommnisse. Entspannt konnte er beobachten, wie Latvala um sein Leben fuhr, nur um ihm ein paar Sekunden abzunehmen. Am Mittag wurde Ogier gefragt, ob er in der Lage sei, den Vorsprung zu halten. Am Nachmittag legte er eine Schippe drauf und holte sich die Sekunden vom Morgen zurück. «Wollt ihr immer noch wissen, ob ich es kann?», grinste der Franzose die Journalisten an. Es war eine Demonstration der Macht. Dabei hatte Ogier Glück im Unglück. Auf dem zweiten Durchgang der 50 Kilometer langen Escaladei-Prüfung bröckelten Profilblöcke aus der Lauffläche seines rechten Vorderreifens. «Ich musste 20 Kilometer so fahren, aber wir sind wohl noch einmal davongekommen», atmete Ogier auf. Weniger Glück hatte Teamkollege Mikkelsen. Er musste wechseln und verlor nicht nur zweieinhalb Minuten, sondern auch Platz 4. Das verschaffte Hirvonen, der sich zur Freude von M-



Späte Rauchzeichen: Hirvonen endlich wieder auf dem Podest – aber bei den Teams im Abseits?



P5 beim Heimspiel: Sordo



Lieber Citytour: Östberg bekam auf Schotter einen dicken Hals



Kollektiver Jubel: Ogier (r.) und Ingrassia freuen sich mit der VW-Crew über Titel Nummer 2

Sport-Chef Malcolm Wilson auf dem dritten Platz einnistete, Luft. «Ich weiss auch nicht, was mit Mikko los ist.» Sein Edelkunde Robert Kubica hatte weniger zu lachen. Nach einem bärenstarken Tag auf Schotter konnte sich der Ex-Formel-1-Pilot auf Asphalt nicht in Szene setzen. Erst scherte eine Antriebswelle ab und verwandelte den Fiesta WRC in einen Fronttriebler. Am Nachmittag touchierte Kubica in einer Rechtskurve eine Böschung und knackte die Aufhängung des Vorderrads.

Am Sonntag wiederholte sich das Spiel an der Spitze. Latvala schien wirklich zu glauben, dass er Ogier noch einmal gefährlich werden könnte und holte drei Bestzeiten in Folge. Der Champion liess sich von diesem Sturmlauf nicht beeindruckt, spulte die verbleibenden Kilometer souverän ab und feierte mit dem Spanien-Sieg seine zweite Weltmeisterschaft. «Wir haben unser Ziel erreicht und gezeigt, dass der erste Titel kein Zufall war», sagte Ogier. Latvala nahm die Niederlage gelassen und blickt bereits auf 2015: «Nächstes Jahr werde ich 30 –

dann will ich auf der Höhe sein!»

### Wohin des Weges?

Ob er dann erneut auf Landsmann Hirvonen treffen wird, ist ungewiss. Die Zeichen stehen weiterhin auf Abschied, obwohl der Routinier beim vorletzten Saisonlauf als Dritter endlich wieder

«Nächstes Jahr werd' ich 30, dann will ich auf der Höhe sein.»

JARI-MATTI LATVALA

auf dem Podium landete. «Der perfekte Moment, um uns zurückzumelden», so Hirvonen. Auch der künftige Weg von Östberg ist unklar. Citroën will sich in Kürze entscheiden, wer einen neuen Vertrag bekommt. Der vierte Platz ist ein Achtungserfolg, aber mehr auch nicht. Selbst Sordo war sich nicht sicher, was er von seinem fünften

Rang halten sollte. Im Servicepark geisterte zwar das Gerücht herum, dass ihm Hyundai zehn WM-Läufe im nächsten Jahr zugesichert hätte. Aber der Auftritt beim WM-Heimspiel war nicht unbedingt ein Empfehlungsschreiben. Immerhin war Sordo bester Hyundai-Pilot und landete knapp vor Neuville. Der bekam von Mikkelsen-Beifahrer Ola Floene noch Position 6 geschenkt, weil er sich vor der letzten Prüfung verstopfte und seinem

Chauffeur unfreiwillig zehn Strafsekunden aufbrummt.

Und Ken Block? Der US-Boy gönnte sich nach langer Zeit wieder einen WM-Start und sorgte auch in Spanien für beste Unterhaltung. Auf der abschliessenden Power Stage jagte er seinen Ford Fiesta zwei Mal um den Kreisverkehr. «Wenn die Veranstalter so etwas anbieten, muss man es doch nutzen», stellte Block fest, und verlor durch einen Reifenschaden auf den letzten Kilometern den sicher geglaubten zehnten Platz. «Nur eine kleine Enttäuschung, wirklich schlimm ist das auch nicht.» ♦



## NACHGEHAKT BEI Ken Block

(46/USA). Der US-Actionstar über die Topliga der Drifts und den alten wie neuen Weltmeister Sébastien Ogier.



Von REINER KUHN

**?** Driften ist deine Berufung. Du drehst Videoclips und bist erfolgreich im Rallycross aktiv. In der Rallye-WM tust du dich dagegen schwer, an die WM-Punkeränge anzufahren. Warum? Weil Rallye im Motorsport das absolut Grösste, gleichzeitig aber auch das Komplizierteste ist. Auf der Rundstrecke hat man viel weniger Variablen. Auch im Rallycross muss man nur ein paar Kurven kapieren und im Verkehr klarkommen. Micky Mouse im Vergleich zur Rallye-WM.

**?** Klare Worte. Ist so! Im WRC-Cockpit zu sitzen und sich mit der Weltspitze zu messen ist ein Privileg. Gemessen an dem, wie spät ich angefangen habe und was ich investiere, sind meine Zeiten nicht so übel. Vor acht Monaten bin ich zuletzt Rallye, sprich mit Copilot und Aufschrieb, gefahren. Vor Spanien hatte ich einen Testtag und musste mit anderen Reifen klarkommen. Zudem tue ich mich auf Schotter leichter, das richtige Tempo am Kurvenein- und -ausgang zu finden. Auf Asphalt ist das verdammt schwierig, wenn man nicht auf einer permanenten Rennstrecke fährt.

**?** Wie steht es um Tipps der WM-Piloten? Wenn wir an einer Zeitkontrolle zusammen stehen, reden wir über vieles: Reifen, Dämpfer, Bremspunkte, aber auch Urlaub und Frauen (lacht). War ein Witz, ich bin glücklich verheiratet.

**?** Was sagst du zum alten und neuen Weltmeister Sébastien Ogier? Ein echter Champion. Keiner ist so stark wie er. Er scheint zu wissen, wann er Druck machen kann und muss, und wann er Gas rausnimmt. Er hat den Titel verdient. Für mich ebenso wichtig: Er ist ein netter Kerl, der auf dich zukommt und mit dir spricht. Sébastien Loeb war reservierter. Mit neun WM-Titeln bleibt er allerdings der Grösste. Sollte Ogier das toppen, ziehe ich mehr als nur meine Kappe!

**?** Wann sehen wir dich wieder? In der Rallye-WM wohl nicht so schnell. Vielleicht klappt es 2015 nochmals in Mexiko. Nun bleibe ich aber erst einmal in Europa. Zuerst geht's zu meinem «Gymkhana Drift»-Finale nach Madrid, und Ende November plane ich als Teamkollege von Valentino Rossi bei der Monza Rally Show anzutreten.

## Fahrerkarussell

# Kubica ist Favorit für zweiten Werks-Citroën

Während Volkswagen sein Fahrertrio bestätigt und bei Hyundai und M-Sport Ford die Fahrerriegeln so gut wie feststehen, scheinen Robert Kubica und Citroën gemeinsam zu planen.

Für VW-Sportchef Jost Capito ist die Sache klar: «Kontinuität ist im Motorsport ein wichtiger Erfolgsfaktor.» Und mit einem Blick auf den WM-Stand sagt er über Sébastien Ogier, Jari-Matti Latvala und Andreas Mikkelsen zufrieden: «Wir haben die drei derzeit besten Rallye-Fahrer der Welt unter Vertrag und sind uns sicher, dass wir mit dieser Mannschaft in den nächsten Jahren viele weitere Erfolge einfahren werden.»

Während Volkswagen seine drei Fahrer für 2015 auch offiziell bestätigte, laufen die Verhandlungen in anderen Teams

auf Hochtouren. Bei Hyundai sitzt Thierry Neuville fest im Sattel, in den kommenden Tagen sollen zwei weitere Fahrer dazu kommen. Alles andere als Hayden Paddon und Dani Sordo wäre eine Überraschung. Auch bei M-Sport scheinen die Würfel gefallen: Elfyn Evans bleibt, und Mikko Hirvonen soll den Platz für Ott Tänak räumen.

Bei Citroën ist Kris Meeke für 2015 fix. Teamkollege Mads Östberg bangt ums Cockpit. Gute Aussichten hat Robert Kubica, der im Vorjahr im DS3 den WRC2-Titel holte. «In den vergangenen zwei Jahren lernte ich viel. Zudem mag ich den Druck, abliefern zu müssen», sagt der Pole. Citroën-Sportchef Yves Matton: «Ich bin mir sicher, dass Robert in einem Citroën bessere Ergebnisse einfährt und in naher Zukunft einen WM-Lauf gewinnen wird.» ♦ RK

## Die Doppelweltmeister Ogier/Ingrassia

## In einem erlesenen Club

Von REINER KUHN

Mit ihrem siebten Saisonsieg verteidigen Sébastien Ogier und Julien Ingrassia ihren WM-Titel und zählen damit nicht nur zum Club der Doppelweltmeister, sondern auch zum noch erleseneren Zirkel der Titelverteidiger.

Volkswagen-Teamchef Jost Capito gratulierte als einer der Ersten: «Die würdigen Sieger eines grossartigen Duells über die gesamte Saison: Sébastien Ogier und Julien Ingrassia sind verdient alte und neue Rallye-Weltmeister. Sie haben dem Druck von Jari-Matti Latvala und Miikka Anttila perfekt standgehalten, ihren Vorsprung clever verwaltet und sind als Sieger aus diesem Duell hervorgegangen. Dem gebührt allerhöchster Respekt.»

Mit dem siebten Saisonsieg, ihrem 23. insgesamt, rangieren der 30-jährige Pilot und sein vier Jahre älterer Beifahrer gemeinsam mit dem viermaligen Weltmeister Juha Kankkunen



Ein weltmeisterliches Duo: Sébastien Ogier (vorne) mit seinem Copilot Julien Ingrassia

auf Tabellenplatz 6 der Liste mit den meisten WM-Siegen. Klein und fein auch die Reihe der mehrmaligen Champions, auf der Ogier jetzt als Achter geführt wird. Vor ihm erreichten Walter Röhrl, Juha Kankkunen, Miki Biasion, Carlos Sainz, Tommi Mäkinen, Marcus Grönholm und Sébastien Loeb mehr als einen WM-Titel.

## Loeb ragt über alle hinaus

Zudem ist der VW-Pilot das fünfte Mitglied jenes exklusiven Clubs in der Rallye-WM,

denen es gelang, den WM-Titel in zwei aufeinander folgenden Jahren zu gewinnen. Juha Kankkunen machte den Anfang 1986 und 1987. In den beiden darauffolgenden Jahren wurde jeweils Massimo Biasion Weltmeister. Der dritte erfolgreiche Titelverteidiger war Tommi Mäkinen. Der Mitsubishi-Pilot gewann zwischen 1996 und 1999 gar vier Mal in Folge die Rallye-WM – aber das ist nichts gegen Seriensieger Sébastien Loeb, der

zwischen 2004 und 2012 mit neun WM-Titeln in Folge die weltmeisterliche Driftliga dominierte.

Kleiner Anhang: Mit einem Alter von 30 Jahren, 10 Monaten und 10 Tagen bei der Titelverteidigung in Spanien ist Ogier der drittjüngste Doppelweltmeister im Rallyesport. Jünger waren zum Zeitpunkt ihres zweiten Titelgewinns nur Kankkunen (28 Jahre, 7 Monate, 26 Tage) und Sainz (30 Jahre, 7 Monate, 17 Tage). ♦

## AUS DEM SERVICEPARK

Von REINER KUHN

Unter dem Titel «50 Jahre Leidenschaft» stand das runde Jubiläum der Rallye Catalunya, die seit 1980 zur Rallye-EM und seit 1991 zur WM zählt. Neben historischen Boliden, allen voran aus der wilden Gruppe-B-Zeit, erinnerte eine Sonderausstellung und ein über 100 Seiten dicker Sonderdruck auch an deutsche Erfolge: Lange vor Armin Schwarz, der hier 1991 in einem Toyota Celica GT-Four seinen ersten und einzigen WM-Erfolg holte, siegte 1960 Prinz Max von Hohenlohe in einem BMW 700 Coupé und bildete den Anfang eines Hatricks. Denn auch die Gewinner von 1961 und 1962 setzten auf das bayrische Sportcoupé.

Unplanmässiger Reifenwechsel bei Ken Block. Vor der Rallye testete der US-Star

noch mit den bei den WRC-Teams bevorzugten Pneus von Michelin. Prompt intervenierte sein persönlicher Sponsoringpartner Pirelli und der Kalifornier musste kurz vor dem Shakedown auf die italienischen Gummis umrücken, die ab sofort auch Martin Prokop aufziehen lässt.



Freunde: Sordo (r.), Roma

Dani Sordo konnte nicht nur auf seine heimischen Fans, sondern auch auf prominente Hilfe zählen. «Ich bin nicht nur als einfacher Zuschauer hier, sondern möchte vor allem meinen Landsmann

und Freund unterstützen», sagte Dakar-Sieger Nani Roma. Mit Ari Vatanen war zudem jener Rallye-Weltmeister vor Ort, der als Einziger bei der Dakar und am Pikes Peak triumphiert hatte.

Auf der ersten WP am Freitag markierte Jari-Matti Latvala seine 100. Bestzeit mit dem Polo R WRC. Die abschliessende Tagesbestzeit von Andreas Mikkelsen bildete zusammen mit Platz 2 von Latvala und Rang 3 von Sébastien Ogier gar den 50. Dreifach-Erfolg des Wolfsburg World Rally Cars.

Ausnahmezustand in Barcelona. An der 1,6 Kilometer kurzen, aber bestens abgesicherten Zuschauerprüfung auf dem Hausberg Montjuïc drängten sich mehrere 10000 Zuschauer. Gut so. Denn 1975 endete der dort letztmals ausgetragene Grosse Preis von Spanien mit einer Tragödie, als am Lola des in Führung liegenden Rolf Stommelen der Heckflügel brach und der Wagen über die Leitplanke in die Zuschauer flog. Fünf Menschen starben. Stommelen kam mit Knochenbrüchen davon. ♦

## WRC2

## Aus Erfahrung gut

Die Messe war früh gelesen. Citroën-Junior Sébastien Chardonnet haderte mit seinem defektanfälligen Dienstwagen und den Bedingungen. Sein erstmals im Allradler antretender Landsmann und frisch gebackene Junior-Weltmeister Stéphane Lefebvre (beide Citroën DS3 R5) warf sein Gefährt ebenso von der Piste wie Bernardo Sousa (Ford Fiesta RRC). Ebenfalls auf der ersten Etappe musste der anfangs führende Karl Kruuda (Ford Fiesta S2000) seine Titelhoffnungen nach einer Rolle begraben.

Blieb Nasser Al-Attiyah, der mit fünf Bestzeiten nicht nur den Schotter-Auftakt dominierte, sondern auf Asphalt die

## NACHRICHTEN

## Trophy-Sieger Pärn gewinnt WRC2-Starts

DMack Fiesta Trophy Rang 5 genügte Sander Pärn, um die von M-Sport initiierte und von Reifenhersteller DMack unterstützte Nachwuchs-Trophy mit technisch identischen Ford Fiesta R2 (siehe auch Seite 20) zu gewinnen. Zur Belohnung darf der 22 Jahre alte Este kommende Saison bei sieben WRC2-Läufen im Ford Fiesta R5 antreten.

## Mit illegalen Teilen losgeschickt

Junior-WM Weil die Nockenwelle im Citroën DS3 R3 von Junior-Weltmeister Stéphane Lefebvre nicht der Homologation entsprach, wurde das Ergebnis der Rallye Frankreich nachträglich korrigiert. Citroën Racing, die den verplombten Motor geliefert hatten, nahm die Schuld auf sich. Mit sieben nachträglich aus der Wertung genommenen Autos stellt Citroën einen Rekord auf. Bislang gehörte M-Sport diese «Bestmarke» mit dem Ausschluss von sechs Ford Fiesta R2 nach der Akropolis 2013. ♦ RK



Al-Attiyah: Mit dem vierten Saisonsieg zur Gesamtführung



Hatrick Anfang der 1960er-Jahre: Der BMW 700 Coupé

**MOTORSPORT**  
aktuell

# ZEIT ZUM SPAREN!

**10-für-7-Angebot: Jetzt 10 x MOTORSPORT aktuell zum Preis von 7 Ausgaben lesen – plus Geschenk!**

**GRATIS**  
für Sie zur Wahl



### 1. PROS Sport-Chrono „HI-POWER“

Multitalent in Form und Funktion: vielseitiger Sport-Chronograph mit Analog- und Digital-Anzeige, Stoppfunktion mit Rundenzeitnahme, Alarm, Datum, Wochentag, blauer Zifferblattbeleuchtung und Edelstahlboden. Wasserdicht bis 5 ATM nach DIN8310. Gehäusedurchmesser: ca. 45 mm.



### 3. Avialic Armbanduhr „Canova“

Elegante, schwarze Armbanduhr mit solidem Metallgehäuse, Edelstahlboden, Mineralglas, klassischem Zifferblatt mit aufgesetzten silbernen Indexen und Datumsanzeige. Gehäusedurchmesser: ca. 40 mm.

### 2. MOTORSPORT aktuell Armbanduhr

Ein absoluter Hingucker im sportlichen Design: poliertes und teilweise gebürstetes Gehäuse, drehbare Lünette, Mineralglas, Datumlupe, schwarzes Zifferblatt, nachleuchtende Stab-Zeiger und schwarz-rotes Textilarmband. Gehäusedurchmesser: ca. 40 mm.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertriebs-Befreiung, Brittenweg und Inkastr. erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Obereschlop (Vorstand), Heino Dühring, Dr. Michael Fahlke, Düsterstraße 1-3, 20355 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

**Ihre Vorteile:** ■ Über 30 % Ersparnis gegenüber Einzelkauf ■ Armbanduhr Ihrer Wahl gratis als Dankeschön ■ alle Ausgaben pünktlich und bequem frei Haus ■ Ohne Risiko: Bezug nach dem Test jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte Motorsport *aktuell* testen und über 30% sparen. Best.-Nr. 1213325  
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** ab der nächsterreichbaren Ausgabe im Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € statt 20,- € im Einzelkauf. Die **Armbanduhr meiner Wahl** erhalte ich **GRATIS** nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich **MOTORSPORT aktuell** nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** dann weiterhin, zum Vorzugspreis von jährlich zzt. nur 86,- € bei zzt. 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. Dieses Angebot gilt derzeit nur in Deutschland, Auslandsangebote auf Anfrage.

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

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

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

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

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

Ja, ich bin damit einverstanden, dass **MOTORSPORT aktuell** und die Motor Presse Stuttgart mich künftig per Telefon oder E-Mail über interessante Angebote informieren.

Ich bezahle per Bankeinzug:

IBAN \_\_\_\_\_

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

Ich bezahle per Rechnung.  
SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Ich wähle folgende Armbanduhr: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. PROS Sport-Chrono  2. MOTORSPORT aktuell Armbanduhr  3. Avialic Armbanduhr

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

## Citroën

## Monte-Coup mit Loeb?

Im Sommer stellte PSA-Chef Carlos Tavares DS neben Citroën und Peugeot als dritte Konzernmarke vor. Nun willte der oberste DS-Boss Yves Bonnefont bei der Rallye Spanien. Verständlich, denn «nächstes Jahr zeichnet DS für das Motorsportprogramm verantwortlich», erklärte Sportchef Yves Matton. Und das könnte bei der Rallye Monte Carlo mit einem Paukenschlag beginnen: Es wird gemunkelt, dass kein Geringerer als Rekordweltmeister Sébastien Loeb bei seinem geliebten WM-Auftakt für einmal ins Lenkrad eines weiterentwickelten Werks-DS3-WRC greifen soll. Allen voran ist Loeb's monegasischer Copilot Daniel

Elena für diese Idee Feuer und Flamme. Die Champions könnten sich auf dessen Heimspiel akribisch vorbereiten, schliesslich ist der 40-jährige Loeb am Jahresanfang weder bei der Rallye Dakar (Peugeot) noch der Tourenwagen-WM (Citroën) beschäftigt. Mit Ehefrau Séverine rückt er bei der Rallye du Var (F, 27.-30. 11.) an. ♦ RK



Séb Loeb: WM-Comeback?

## DMack Fiesta Trophy

## M-Sport mit Turbo R2

In Kürze beginnt M-Sport mit Testfahrten eines neuen Ford Fiesta R2. Anstelle des alten 1,6-Liter-Vierzylinders sorgt jener drei Mal in Folge zum Motor des Jahres gewählte Ford Ecoboost-1,0-Liter-Dreizylinder-Turbo für Vortrieb. «Es ist der erste R2 mit Turbomotor», sagt M-Sport-Chef Malcolm Wilson. Zum 1. April 2015 soll das Auto homologiert werden und beim WM-Lauf in Portugal Premiere feiern. Angepeilt sind rund 180 PS, die wie gehabt per sequentiellen Sadev-Getriebe an den Antrieb geleitet werden. Wilson: «Obwohl der Motor kleiner ist, werden

wir ein grösseres Drehmoment als beim Saugmotor haben.» Neben der Ankündigung des überarbeiteten R2 bestätigte er die Fortsetzung der DMack Fiesta Trophy, die 2014 bei 5 europäischen WM-Läufen in baugleichen Fiesta R2 ausgetragen wurde. ♦ RK



Pärn: Titel ohne Turbo

## Toyota

## Junioren im Yaris WRC

Über das technische Reglement, das ab 2017 in der Rallye-Weltmeisterschaft gelten soll, herrscht weiterhin Unklarheit – nicht nur bei den eingeschriebenen Herstellern, sondern auch beim potenziellen Rückkehrer Toyota. Doch gerade beim Weltmarktführer hofft man auf zurückhaltende Veränderungen der Technik und stellt im Gegenzug den WM-Einstieg in Aussicht.

Wie sehr sich die Japaner mit der Rückkehr in die Topliga beschäftigen, zeigt sich nicht nur daran, dass der von Motorsport Italia für die Toyota Motorsport GmbH (TMG) eingesetzte Yaris-WRC-Testträger diese Woche nahe Rom weitere Testfahrten absolviert, sondern daran, dass dort mit Kevin Abbring



Prügelknabe: TMG Yaris WRC

## Experten-Urteil

## Reiner Kuhn

Sonderkorrespondent



## Fahrer der Rallye

## Mikko Hirvonen

Viele haben ihn schon abgeschrieben. Für den Finnen scheinbar genau das Richtige, um sich in Ruhe auf das zu konzentrieren, was er am besten kann: Gas geben. Nicht nur auf Schotter, sondern vor allem auf den schnellen Asphaltbahnen gab Hirvonen den VW-Jäger Nummer 1 und fuhr bei seinem 163. WM-Start zum 68. Mal aufs Podium. «Mit den neuen Asphaltreifen komme ich viel besser zurecht», sagt er. Er hätte es verdient, dies auch beim Saisonauftakt 2015 unter Beweis zu stellen. Denn trotz schwacher Ergebnisse rangiert der «ewige Zweite» in der WM-Tabelle als bester Nicht-VWler auf Platz 4.

## Heimlicher Gewinner

## Ken Block

Davon träumen nicht nur die Werksfahrer. Fahren am Limit – zum eigenen Spass und zur Unterhaltung anderer. Denn egal ob der amerikanische Actionstar in die WM-Punkte fährt, sein Auto aneckt oder ganz ausfällt, für die Fans ist er der Grösste. Gekonnt hat der 46-jährige Driftkünstler in den sozialen Netzwerken seine eigene Medienplattform aufgebaut und profitiert von seinem spektakulären Treiben. Selbst als ihm wegen eines Extradonuts in der finalen WP ein Reifen um die Ohren flog und Block einen WM-Zähler verspielte, war er obenauf. Was ist schon ein WM-Pünktchen gegen die allgemeine Aufmerksamkeits.



## Heimlicher Verlierer

## Robert Kubica

Trotz schwieriger Bedingungen zeigte der Pole am Freitag seine bisher beste Leistung auf Schotter und lag in Schlagdistanz zu Hirvonen und vor Neuville und Latvala. Dann verspielte der Ex-F1-Pilot auf Asphalt die Chance auf ein gutes Resultat. Kubica muss schnellstens lernen, dass im Rallyeauto weniger oft mehr ist. Sonst reisst der Geduldsfaden einiger Fans – und der Sponsoren und Teamchefs. ♦



## Höhepunkte der Rallye

**Etappe 1:** Kris Meeke (Citroën) muss nach zwei Reifenschäden aufgeben; alle Fahrer hinter Sébastien Ogier (VW) klagen über massive Sichtbehinderungen durch aufgewirbelten Staub (WP3); Elfyn Evans (Ford) fliegt ab (WP5); Thierry Neuville (Hyundai) schlägt an und fängt sich Platten ein (WP7).

**Tag 2:** Robert Kubica (Ford) mit Antriebsschaden (WP8); Meeke mit weiteren Reifenschäden (WP9); Andreas Mikkelsen (VW) mit Plattfuss; Kubica beschädigt Aufhängung (WP11).  
**Tag 3:** Ken Block (Ford) Reifenschaden; Mikkelsen stempelt 1 Minute zu spät und erhält 10 Strafssekunden; Jari-Matti Latvala (VW) gewinnt die Power Stage vor Meeke und Mikkelsen; Ogier wird mit seinem 23. WM-Sieg zum zweiten Mal Weltmeister (WP17).

## PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

## Shakedown

Shakedown (2,97 km): 1. Neuville in 2:09,2 min (98,014 km/h); 2. Ogier +0,2 sec; 3. Sordo +0,5; 4. Kubica +0,6; 5. Protasov +0,8; 6. Mikkelsen +0,9; 7. Latvala +1,1.

## Etappe 1

**WP 1 (3,20 km):** 1. Mikkelsen in 3:39,1 min (= 52,58 km/h); 2. Ogier +1,8; 3. Neuville +2,9; 4. Latvala +3,1; 5. Sordo +3,6; 6. Meeke +4,0; 7. Östberg +4,6.  
**WP 2 (7,00 km):** 1. Meeke in 4:26,3 min (= 94,63 km/h); 2. Östberg +1,5; 3. Neuville +1,6; 4. Paddon +2,0; 5. Evans +2,3; 6. Mikkelsen +2,9; 7. Kubica +2,9.  
**WP 3 (26,59 km):** 1. Paddon in 15:26,6 min (= 103,31 km/h); 2. Ogier +2,1; 3. Neuville +3,6; 4. Latvala +4,1; 5. Hirvonen +5,7; 6. Kubica +6,3; 7. Mikkelsen +9,1.  
**WP 4 (35,68 km):** 1. Ogier in 23:26,1 min (= 91,35 km/h); 2. Neuville +8,5; 3. Östberg +11,9; 4. Hirvonen +12,1; 5. Kubica +13,4; 6. Evans +15,9; 7. Sordo +18,2.  
**WP 5 (7,00 km):** 1. Ogier in 4:23,0 min (= 95,82 km/h); 2. Mikkelsen +0,6; 3. Östberg +0,7; 4. Paddon +0,8; 5. Latvala +1,3; 6. Neuville +1,5; 7. Sordo +1,5.  
**WP 6 (26,59 km):** 1. Neuville in 14:43,3 min (= 108,37 km/h); 2. Mikkelsen +2,4; 3. Östberg +2,7; 4. Paddon +3,5; 5. Kubica +4,3; 6. Ogier +5,3; 7. Latvala +5,5.  
**WP 7 (35,68 km):** 1. Ogier in 22:46,1 min (= 94,03 km/h); 2. Latvala +10,9; 3. Mikkelsen +16,9; 4. Hirvonen +17,1; 5. Sordo +17,8; 6. Östberg +19,3; 7. Kubica +31,3.

## Etappe 2

**Startreihenfolge (umgekehrte Rangliste nach Etappe 1):** 1. Meeke; 2. Evans; 3. Paddon; 4. Al-Qassimi; 5. Protasov; 6. Block; 7. Neuville; 8. Prokop; 9. Sordo; 10. Kubica; 11. Hirvonen; 12. Mikkelsen; 13. Östberg; 14. Latvala; 15. Ogier.  
**WP 8 (3,96 km):** 1. Latvala in 2:25,6 min (= 97,91 km/h); 2. Ogier +1,0; 3. Hirvonen +1,6; 4. Mikkelsen +1,6; 5. Sordo +1,9; 6. Östberg +3,4; 7. Meeke +3,8.  
**WP 9 (50,00 km):** 1. Latvala in 29:14,4 min (= 102,60 km/h); 2. Ogier +2,0; 3. Hirvonen +7,0; 4. Sordo +12,2; 5. Evans +15,7; 6. Mikkelsen +19,5; 7. Neuville +24,7.  
**WP 10 (26,48 km):** 1. Latvala in 15:41,6 min (= 101,24 km/h); 2. Ogier +5,3; 3. Mikkelsen +7,3; 4. Meeke +7,5; 5. Sordo +9,5; 6. Östberg +9,9; 7. Hirvonen +10,2.  
**WP 11 (50,00 km):** 1. Ogier in 29:17,9 min (= 102,39 km/h); 2. Latvala +4,6; 3. Meeke +16,0; 4. Hirvonen +20,0; 5. Sordo +22,0; 6. Neuville +25,5; 7. Evans +27,4.  
**WP 12 (26,48 km):** 1. Latvala in 15:40,6 min (= 101,35 km/h); 2. Meeke +0,2; 3. Ogier +5,0; 4. Hirvonen +10,0; 5. Sordo +12,1; 6. Östberg +12,5; 7. Neuville +13,0.  
**WP 13 (2,24 km):** 1. Mikkelsen in 2:36,4 min (= 51,56 km/h); 2. Latvala +0,1; 3. Ogier +0,7; 4. Neuville +0,8; 5. Sordo +1,8; 6. Hirvonen +2,4; 7. Östberg +3,7.

## Etappe 3

**Startreihenfolge (umgekehrte Rangliste nach Etappe 2):** 1. Meeke; 2. Kubica; 3. Evans; 4. Al-Qassimi; 5. Block; 6. Protasov; 7. Paddon; 8. Prokop; 9. Mikkelsen; 10. Neuville; 11. Sordo; 12. Östberg; 13. Hirvonen; 14. Latvala; 15. Ogier.  
**WP 14 (20,48 km):** 1. Latvala in 11:08,3 min (= 110,32 km/h); 2. Meeke +3,9; 3. Ogier +4,6; 4. Sordo +6,2; 5. Mikkelsen +10,6; 6. Neuville +12,2; 7. Hirvonen +13,3.  
**WP 15 (15,55 km):** 1. Latvala in 10:00,1 min (= 93,28 km/h); 2. Ogier in 0,8; 3. Mikkelsen +3,1; 4. Meeke +4,9; 5. Sordo +6,9; 6. Hirvonen +7,5; 7. Evans +7,5.  
**WP 16 (20,48 km):** 1. Latvala in 11:05,6 min (= 110,77 km/h); 2. Meeke +2,6; 3. Mikkelsen +5,1; 4. Sordo +7,4; 5. Ogier +8,0; 6. Östberg +9,9; 7. Evans +10,5.  
**WP 17 (Powerstage/15,55 km):** 1. Latvala in 10:00,1 min (= 92,28 km/h); 2. Meeke +1,7; 3. Mikkelsen +1,9; 4. Ogier +2,6; 5. Hirvonen +7,0; 6. Sordo +7,3; 7. Evans +7,6.

**WRC RALLYE-WM FRANKREICH 2014 / Resultate**

Start: Salou, 23.-26. Oktober 2014; 12. von 13 Läufen zur Rallye-WM; Gesamtdistanz: 1391,53 km, davon 372,92 km auf 17 Wertungsprüfungen; 65 Teams gestartet, 56 gewertet; Wetter: sonnig

Team	Auto	Wertung Klassen	Rückstand	Leader	Bestzeiten	Pkte.
1. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	1. WRC M*	3:46:44,6	WP 4-17	4	25
2. Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R WRC	2. WRC M*	+11,3		8	18+3**
3. Hirvonen/Lehtinen (FIN)	Ford Fiesta RS WRC	3. WRC M*	+1:42,2			15
4. Östberg/Andersson (N/S)	Citroën DS3 WRC	4. WRC M*	+2:13,3			12
5. Sordo/Marti (E)	Hyundai i20 WRC	5. WRC M*	+2:22,2			10
6. Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	6. WRC M*	+4:01,0	WP 3	1	8
7. Mikkelsen/Floene (N)	Volkswagen Polo R WRC	7. WRC M*	+4:02,9	WP 1+2	2	6+1**
8. Prokop/Tomanek (CZ)	Ford Fiesta RS WRC	8. WRC M*	+8:06,8			4
9. Paddon/Kennard (NZ)	Hyundai i20 WRC	9. WRC M*	+9:12,4		1	2
10. Al-Attiyah/Bernacchini (Q/I)	Ford Fiesta RRC	1. WRC 2	+13:39,8			1
11. Protasov/Cherepin (UA)	Ford Fiesta RS WRC		+12:40,4			
12. Block/Gelsomino (USA)	Ford Fiesta RS WRC		+13:00,9			
13. Maurin/Klinger (F)	Ford Fiesta RS WRC	2. WRC 2	+13:14,8			
14. Evans/Barritt (GB)	Ford Fiesta RS WRC	10. WRC M*	+13:15,0			
15. Al Qassimi/Patterson (UAE/IRL)	Citroën DS3 WRC		+14:47,7			
16. Barrable/Loudon (IRL/GB)	Ford Fiesta R5		+17:12,3			
17. Kubica/Szczepaniak (PL)	Ford Fiesta RS WRC	11. WRC M*	+21:11,9			
18. Guerra/Rozada (MEX/E)	Mitsubishi Lancer Evo X	4. WRC 2	+25:25,9			
19. Meeke/Nagle (GB/IRL)	Citroën DS3 WRC	12. WRC M*	+27:36,0		1	0+2**
20. Carchat/Riberio (AND)	Mitsubishi Lancer Evo X		+30:28,3			
21. Fuchs/Mussano (PE/RA)	Ford Fiesta R5	5. WRC 2	+30:58,0			
22. Boland/Morrissey (I)	Ford Fiesta R5		+34:15,8			
23. Gorban/Korsia (UA)	Mini Cooper Works RRC	6. WRC 2	+34:36,4			
24. Kruuda/Järveoja (EST)	Ford Fiesta S2000	7. WRC 2	+34:39,5			
25. Membrado/Vilamala (ESP)	Mitsubishi Lancer Evo X		+35:12,7			

\* Diese Fahrer der WRC-Klasse sind auch für die Markenwertung eingeschrieben und sammeln somit auch dafür Punkte; \*\* Zusatzpunkte für die Power Stage

**Wichtigste Ausfälle:**

Sousa/Magalhães (P)	Ford Fiesta RRC	Unfall, WP 3
Lefebvre/Dubois (F)	Citroën DS3 R5	Unfall, WP 8
Bertelli/Dotta (I)	Ford Fiesta RRC	Differential, WP 15
Pons/Haro (ESP)	Ford Fiesta R5	Unfall, WP 16
Chardonnet/De la Haye (F)	Citroën DS3 R5	Sensor, WP 17

Nächster Rallye-WM-Lauf: Rallye Wales GB 13.-16. November 2014

Internet: www.wrc.com



Strammstehen für die Champs: Ogier/Ingrassia, flankiert von Latvala/Anttila (l.) und Hirvonen/Lehtinen



**WM – Stand Fahrer**

1. Ogier	242
2. Latvala	211
3. Mikkelsen	150
4. Hirvonen	108
5. Östberg	92
6. Neuville	91
7. Meeke	84
8. Evans	71
9. Prokop	42
10. Sordo	40

**WM – Stand Marken**

1. Volkswagen Motorsport	416
2. Citroën Total Abu Dhabi WRT	187
3. M-Sport World Rally Team	180
4. Hyundai Shell World Rally Team	175
5. Volkswagen Motorsport II	133
6. Jipocar Czech National Team	45
7. RK M-Sport World Rally Team	26

**WRC2 – Stand Fahrer**

1. Al-Attiyah	110
2. Bertelli	93
3. Ketomaa	90
4. Protasov	90
5. Kruuda	80
6. Tănăk	78
7. Tidemand	52

**WRC3 – Stand Fahrer**

1. Lefebvre	91
2. Fisher	65
3. Giordano	61
4. Koci	51
5. Riedemann	46
6. Tempestini	26
7. Suninen	25

**Junior-WM – Stand Fahrer**

1. Lefebvre	93
2. Fisher	67
3. Giordano	64
4. Koci	58
5. Riedemann	46
6. Tempestini	28
7. Taylor	23

**MEINE RALLYE**

**Fahrer-Kommentare nach der Rallye Spanien**



**< Sébastien Ogier (1.)**

«Ein grossartiges Gefühl, zum zweiten Mal Weltmeister zu werden! Die Freude bei Julien (Copilot Ingrassia) und mir ist riesig, denn die Titelverteidigung war hart erkämpft.»

**Jari-Matti Latvala (2.) >**

«Gratulation an Séb und Julien, sie haben hier eine starke Leistung gezeigt und sind die verdienten Weltmeister. Am Freitag haben wir auf Schotter einfach zu viel Zeit eingebüsst.»



**Mikko Hirvonen (3.)**

«Es fühlt sich wirklich gut an, nach so langer Zeit endlich wieder einmal auf dem Podium zu stehen. Die Bedingungen waren nicht einfach, aber das Team und der Fiesta waren top.»



**Mads Östberg (4.) >**

«Ein prima Wochenende. Auf Schotter gab's Probleme, vor allem wegen der Staubbentwicklung. In Wales ist damit nicht zu rechnen, deshalb will ich dort ums Podium kämpfen.»



**< Dani Sordo (5.)**

«Wir haben alles versucht, um ein gutes Resultat einzufahren, und müssen zufrieden sein. Wenn wir das Gesamtpaket etwas nach vorne bringen, können wir mit dem Auto gewinnen.»



**Nasser Al-Attiyah (10.) >**

«Ich bin einfach nur glücklich. Mit meinem ersten Sieg bei einer Asphalt rallye haben wir vor dem alles entscheidenden Finale die Tabellenführung in der WRC2 übernommen.»



**Rallye-EM Schweiz**

# Wiegand darf weiterhoffen

Von HANS LEHMANN

**Zwar wiederholte Esapekka Lappi seinen Vorjahressieg, sein drittplatziertes Skoda-Teamkollege Sepp Wiegand hat aber noch minimale Titelchancen.**

EM-Leader Lappi im Ziel des Schweizer EM-Laufs: «Ich war hier nicht der schnellste, dafür der regelmässigste Pilot.» Die

meisten Bestzeiten realisierte der Ire Craig Breen, den durch einen Reifenschaden eingehandelten Rückstand von über einer Minute konnte der Peugeot-Pilot aber nicht wettmachen. Trotz wenig Streckenkenntnis genauso schnell war Teamkollege Kevin Abbring, aber einmal mehr liess ihn sein 208 T16 im Stich. Ebenfalls nicht ins Ziel kam der Pole Kajetanowicz, brachte ihn doch ein gebroche-

ner Auspuff am Ford Fiesta R5 um den sicheren dritten Rang.

**Entscheidungen vertagt**

Für seinen ersten Auftritt am anspruchsvollen Schweizer EM-Lauf zog sich Wiegand gut aus der Affäre. Nachdem er zuerst sogar das Zwischenklassement angeführt hatte, musste sich der Deutsche aber bald Teamkollege Lappi und Kajetanowicz beugen, und wegen eines platten Reifens ging später auch Breen vorbei. Am dritten Tag fiel zwar gegen Ende der längsten Prüfung Les Cols (32 km) die Bremse fast völlig aus, aber schliesslich schaffte es der zweite Skoda-Werkspilot ebenfalls aufs Podest. Als Einziger kann Wiegand damit Lappi beim Finale noch den Titel streitig machen. Seine Chancen sind minimal, aber abgerechnet wird erst am Schluss. Mit einem

klaren Sieg in der Junior-EM-Wertung konnte der Italiener Crugnola den Rückstand auf den abwesenden Tabellenlea-

der Lefebvre auf neun Punkte verringern, wodurch auch hier die Entscheidung erst in Korsika fällt. ♦

**RALLYE-EM/Resultate**

Rallye du Valais (CH), 10 von 11 EM-Läufen; 622,87 Gesamtkilometer mit 19 WPs über 260,20 km. 82 Teams am Start, 58 gewertet. Wetter/Piste: meist sonnig, kalt/meist trocken, teils vereist.  
 1. Lappi/Ferm (FIN/Skoda Fabia S2000) in 2:46:22,4 h; 2. Breen/Martin (IRL/GB/Peugeot 208 T16 R5) +0:42,0 sec; 3. Wiegand/Christian (D/Skoda Fabia S2000) +3:04,1 min; 4. Hirschi/Landais (CH/F/Peugeot 208 T16 R5) +4:10,2; 5. Burri/Ferrero (CH/F/Ford Fiesta R5) +4:17,8; 6. Consani/Vilmot (F/Peugeot 207 S2000) +4:24,8; 7. Althaus/loset (CH/Skoda Fabia S2000) +5:56,9; 8. Perroud/Marchand (CH/Skoda Fabia S2000) +6:22,5; 9. Gonon/Horgnies (CH/Subaru Impreza R4) +7:08,9; 10. Radoux/Gregoire (CH/Ford Fiesta R5) +9:53,5.  
**Leader:** Abbring (WP1-2), Wiegand (WP 3-4), Lappi (WP 5-19, Ziel).  
**WP-Bestzeiten:** Breen 9, Abbring 5, Lappi 4, Kajetanowicz 1.  
**Wichtigste Ausfälle:** Magalhães/Magalhães (P/Peugeot 208 T16 R5) Unfall WP1, Abbring/Marshall (NL/GB/Peugeot 208 T16 R5) Kupplung WP4, Kajetanowicz/Baran (PL/Ford Fiesta R5) Feuer WP16, Tarabus/Trunkat (CZ/Skoda Fabia S2000) Unfall WP17, Orsak/Smeidler (CZ/Skoda Fabia S2000) Motor WP16.  
**EM-Stand (nach 10 von 11 Läufen):** 1. Lappi 161 Punkte; 2. Wiegand 128; 3. Breen 104; 4. Kajetanowicz 100; 5. Pech 63; 6. Gryazin 53; 7. Consani 50; 8. Tanak 44; 9. Magalhães 44.  
**Letzter Lauf Rallye-EM:** 6.–8.11., Rallye Korsika (F) Internet: www.fiaerc.com



Im Höhenflug: Sieger Lappi baut die EM-Führung aus

**DRM/Masters Drei Städte**

# Zeltner holt Double

Von MICHAEL HEIMRICH

**Nach dem vorzeitigen Gewinn der Deutschen Rallye-Meisterschaft sichert sich Porsche-Pilot Ruben Zeltner auch das ADAC Rallye Masters.**

Meisterliche Fahrt zum Abschluss einer erfolgreichen Saison: Ruben Zeltner dominierte zusammen mit Ehefrau Petra die 3-Städte-Rallye nach Belieben und sicherte sich nicht nur den achten Gesamtsieg 2014, sondern auch den Titel im ADAC Rallye Masters. Hermann Gassner hielt die Fahne des Familien-Rennstalls hoch, nachdem sein Sohn Hermann bereits auf der dritten Prüfung nach einem Fahrfehler ausgeschieden war, musste sich aber mit dem zweiten Rang begnügen. Pech hatte Sandro Wallenwein, der auf der letzten Prüfung wegen eines Reifenschadens P3 an Stephan Wild verlor.

Überschattet wurde das Saisonfinale von einem schweren Unfall auf der ersten Prüfung. Mitropa-Cup-Sieger Manuel Kössler kam mit seinem Subaru Impreza R4 von der Strecke ab, überschlug sich mehrfach und stoppte letztlich an einer Hauswand. Während Copilot Benedikt Hofmann mit einem Schleudertrauma und Prellun-

gen davonkam und die Klinik noch in der Nacht verlassen durfte, diagnostizierten die Ärzte bei Kössler einen Bruch eines Brust- und eines Lendenwirbels.

**Turbulentes Opel-Finale**

Hatte der ADAC Opel Rallye Cup bereits im Vorjahr für einen Nervenkrampf im Finale gesorgt, so wurden die Ereignisse noch einmal getoppt. Die als Spitzenquartett angereisten Emil Bergkvist, Patrick Pusch (beide Technikprobleme), Jacob Madsen und Julius Tannert (beide Unfälle) hatten allesamt mit Problemen zu kämpfen. Der Tagessieg ging so an Dominik Dinkel. Der zuvor Tabellenfünfte konnte sich damit auf den dritten Platz der Gesamtwertung verbessern. Von den Spitzenreitern kam nur der Schwede Bergkvist als Achter im Cup-Klassement ins Ziel. Das reichte ihm, um sich den Meistertitel zu sichern. ♦



Dinkel: Opel-Cup-Tagessieger



Einfach nicht zu (s)toppen: Zeltner und sein Porsche 997 GT3

**RALLYE MASTERS/Deutsche Rallye-Meisterschaft/Resultate**

Drei-Städte-Rallye, Kirchham (D): 14. von 14 Läufen; 278,08 Gesamtkilometer mit 7 WP über 110,6 km, 120 Teams am Start, 84 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/gemischt.  
 1. Zeltner/Zeltner (D/Porsche 997 GT3) in 57:46,3 min; 2. Gassner/Thannhäuser (D/Mitsubishi Evo X R4) +1:06,5; 3. Wild/Ruf (D/BMW M3) +3:18,8; 4. Griebel/Rath (D/Opel Adam R2) +3:22,2; 5. Pritzl/Aigner (D/Subaru Impreza R4) +3:30,4; 6. Werner/Fischer (D/Audi Quattro) +3:41,3; 7. Kreim/Kölbach (D/Opel Adam R2) +3:45,8; 8. Flum/Flum (CH/Mitsubishi Lancer Evo 6) +3:46,0; 9. Wallenwein/Poschner (D/Subaru Impreza R4) +3:55,5; 10. Zanon/Orian (I/Renault Clio S1600) +4:07,6.  
**Leader:** Gassner (WP1); Zeltner (WP 3-Ziel).  
**WP-Bestzeiten:** Zeltner 5; Gassner 1.  
**Divisionssieger:** Div. 1: Zeltner/Zeltner (D/Porsche 997 GT3); Div. 2: Werner/Fischer (D/Audi Quattro); Div. 3: Wild/Ruf (D/BMW M3); Div. 4: Zanon/Orian (I/Renault Clio S1600); Div. 5: Griebel/Rath (D/Opel Adam R2); Div. 6: Petto/Rauber (D/Suzuki Swift); Div. 7: Dinkel/Götzenberger (D/Opel Adam).  
**DRM-Endstand nach 14 Läufen:** 1. Zeltner 222 Punkte; 2. Gassner jr. 165; 3. Gassner 140; 4. Corazza 115; 5. Griebel 70; 6. Stölzel 52; 7. Riebesahm 51; 8. Wallenwein 46  
 Internet: www.adac-motorsport.de/rallye

**ADAC Opel Cup**

# Bergkvist bald im R2

Nach dem Gewinn des Opel-Cups wurde Emil Bergkvist in das ADAC Opel Junior Team berufen und wird Teamkollege von Marijan Griebel und Fabian Kreim. «Von diesem Moment habe ich geträumt, als ich zum ersten Mal in meinen Opel Adam Cup geklettert bin», jubelte der junge Schwede nach Bekanntgabe seiner Nominierung. Die einzelnen Programme der drei Fahrer des Junior-Teams sind im Detail noch zu definieren, sollen aber unterschiedlichen Zielsetzungen und Schwerpunkten folgen. Griebel wird im Adam R2 die Junior-Europameisterschaft bestreiten. Auch für Kreim sind internationale Einsätze in Planung. Bergkvist tritt im ADAC Rallye Masters an. Alle drei Förderpiloten starten darüber hinaus bei der Rallye Deutschland. ♦ MH



Bergkvist: Ein Traum wird wahr

## Motorrad-WM

# Webb greift durch

Von IMRE PAULOVITS

**Da sich zum Saisonende die Kämpfe um die endgültigen Positionen in der WM-Tabelle zuspitzen, wird auch die Gangart rauer. Dem wirkt nun Rennleiter Michael Webb mit rigorosen Strafmaßnahmen entgegen.**

Marc Márquez war vor zwei Jahren bei seinem Bestreben, sich in der hart umkämpften Moto2-WM durchzusetzen öfter übereifrig, und auch der ungestüme Andrea Iannone sorgte für so manche Kontroverse. Wenn bei all diesen Aktionen auch nie ernsthaft etwas passierte, die Todesstürze von Shoya Tomizawa und Marco Simoncelli waren allen nur zu präsent vor Augen. So wurde ein Strafpunktesystem auf die Rennlizenz eingeführt, ähnlich wie es europaweit bei Führerschein gehandhabt wird.

## Sichere Strecken, mehr Risiko

Bei dem Bestreben der FIM und der Dorna, den Motorsport in allen Belangen sicherer zu machen, wird seit Jahren jede erdenkliche Stelle von Rennstrecken, wo es zu Unfällen kam, überarbeitet, die Safety Commission wendet viel Zeit dafür auf, Unfallverläufe zu analysieren und über Massnahmen nachzudenken, die schweren Verletzungen bei Unfällen vorbeugen können.

Doch dieser Prozess hat auch einen unweigerlichen Nebeneffekt: Da sie keine gefährlichen Folgen befürchten, gehen vor allem junge Fahrer im Kampf um den Sieg auch mehr Risiko ein. Die alten Meister aus der Zeit, wo noch auf gefährlichen Strassenkursen gefahren wurde, bestätigen einstimmig, dass sie niemals so fahrlässig mit dem Risiko umgegangen sind wie die aktuelle Generation der GP-Fahrer. «Das hätten wir uns auf den damaligen Strecken niemals leisten können», bestätigt Ex-Weltmeister Dieter Braun. «Die Strecken bargen in sich viele Gefahren, die FIM und die Veranstalter kümmerten sich gar nicht um unsere Sicherheit, das mussten wir selber tun.»

Doch die Zeiten haben sich geändert, unnötiges Risiko wird im Motorsport von den Verantwortlichen nicht mehr hingelassen.

## Das richtige Mass finden

Seit der Einführung des Punktesystems hat Rennleiter Mike Webb regelmässig Strafpunkte vergeben, doch deren Häufung bei den letzten drei WM-Läufen ist signifikant. Gab es sonst alle zwei Rennen eine Strafanordnung, bekamen jetzt in Motegi Hiroshi Aoyama und Aleix Espargaró Punkte, und auf Phillip Island waren es Stefan Bradl und Andrea Iannone, die für das Abräumen von Aleix

Espargaró respektive Dani Pedrosa Strafpunkte für gefährliches Fahren bekamen. In Sepang griff Webb noch radikaler durch, indem er Niccolò Antonelli für das Einfahren in die Boxengasse in die falsche Richtung des gefährlichenfahrens überführte und auch Gino Rea nach dem Anschieben seines Motorrads entgegen der Fahrtrichtung nach einem Sturz mit einem Strafpunkt ahndete.

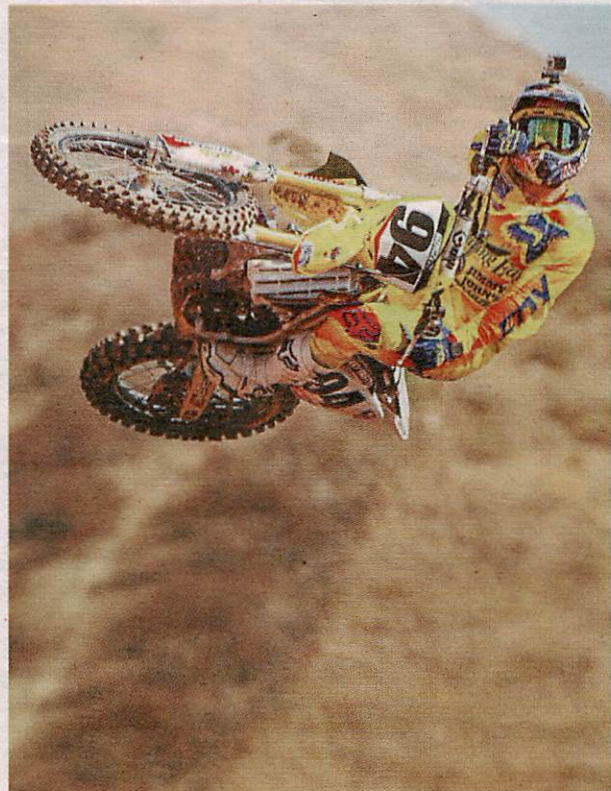
Letztere sind Verstösse, die in jeder Nachwuchs-Serie geahndet werden und die eigentlich in der WM nicht vorkommen sollten, doch dass Fahrer dafür mit Lizenzpunkten belegt werden, zeigt, dass Webb eindeutig mehr Disziplin von den Fahrern fordert.

In der Vergangenheit kam bei schweren Unfällen oft die Kritik auf, dass immer erst gehandelt werde, wenn bereits etwas passiert sei. Dieser Kritik will sich Webb nicht ausliefern. Doch dass er bislang bei keiner der Kollisionen der Asse im Kampf um den Sieg auch bei sechs Berührungen von Miller gegen Alex Márquez Punkte verhängt hat, zeigt auch, dass er versucht, der Show MotoGP nicht die Würze zu nehmen.

All das lässt sich gut vertreten, doch auch hier wird auf einem sehr schmalen Grat jongliert, damit es nicht heisst, bei dem Risiko in der Motorrad-WM werde mit zweierlei Mass gemessen. ♦

## AMA Supercross

# Roczen: Schon top auf Suzuki



Ken Roczen: Mit der Suzuki RM-Z 450 bereits gut unterwegs

Von JOHANNES ORASCHE

**Der deutsche Motocross-Superstar hat nach seinem Wechsel von KTM zu Suzuki sein zukünftiges Arbeitsgerät bereits getestet und für sehr gut befunden.**

Ken Roczen wurde bei Suzuki USA am 2. Oktober offiziell als Fahrer präsentiert, zwei Tage später folgte die Vorstellung in seinem neuen RCH-Team beim Red Bull Straight Rhythm Event in Pomona. Roczen war dort nur Gast und Co-Kommentator. Rennen darf er mit der Suzuki noch keine fahren, weil es laufende Verträge mit KTM gibt und Rennchef Pit Beirer den Deutschen lediglich auf Goodwill freigab, nachdem man lange um dessen Gunst gekämpft hatte.

Bei der Teamvorstellung stand der 20-Jährige gemeinsam mit den Teamhabern und US-Legenden Ricky Carmichael und Carey Hart auf der Bühne und sprach mit gewohnt feinem US-Slang zu den Gästen.

## Saisonvorbereitung läuft

Seither spult der Thüringer bereits auch private Trainingssessions mit der Suzuki RM-Z 450 herunter. Die ersten Tests fan-

den in Corona und Milestone statt. Auch ein Foto-Shooting mit Bekleidungssponsor Fox hat Roczen schon hinter sich. Eine der Trainingspisten war auch schon der Kurs von Perris Raceway, auf dessen Areal die Carmichael-Truppe für Roczen und Broc Tickle ihren schwarzen Truck aufbaut. Hauptsponsoren im Carmichael-Suzuki-Team sind das Resort Soaring Eagle, das Sycuan-Casino, die Automarke Dodge und neu auch die Edel-Fastfood-Kette Jimmy John's Sandwiches.

Roczen drückte unmissverständlich seine Begeisterung für das Team und das Motorrad aus: «Ich bin überwältigt und fühle mich schon richtig wohl auf meinem Bike», freute sich der Thüringer. «Ich könnte mir nichts Besseres wünschen. Es ist ein tolles Paket, das Ricky und Carey für mich zusammengestellt haben. Wir haben auch eine Top-Techniker-Truppe. Ich kann es kaum erwarten, dass es losgeht.»

Auch Carmichael ist guter Dinge: «Ken hat auf der Teststrecke sehr gut ausgesehen. Es ist erstaunlich, wie schnell er sich an die RM-Z 450 gewöhnt hat. Ich nehme das auch als Kompliment für die Arbeit unseres Teams.» ♦



Jack Miller: Attacken gegen Alex Márquez nicht geahndet, aber Rennleiter Webb will Disziplin

Kampf der Giganten: Lange Zeit hielt Valentino Rossi mit Marc Márquez mit, doch der Showdown zum Rennende blieb aus. Der Weltmeister und seine Honda trotzten der Hitze einfach am besten



Grand Prix von Malaysia - MotoGP

# Márquez ganz heiss

Von IMRE PAULOVITS

**Mit seinem Triumph in der Bruthitze von Sepang ist Weltmeister Marc Márquez wieder auf die Siegerstrasse zurückgekehrt und hat Mick Doohans Rekord von zwölf Saisonsiegen eingestellt.**

Als sich Marc Márquez und Valentino Rossi in der Auslauf- runde in die Augen sahen und abklatschten, da war die ganze Anspannung verfliegen, und die beiden beliebtesten Kämpfer der Motorrad-WM versprühten aus jeder Pore, dass sie richtig Spass gehabt hatten. Als Márquez dann bei seinem Team angekommen war, war er wieder ganz der kleine Junge, der vor kaum mehr als vier Jahren zum ersten Mal in der WM siegen konnte. Er konnte sich nach dem Formtief einfach wieder richtig freuen, viel mehr als zuvor, als ihm die Siege in Serie von der Hand gegangen waren, aber nach einer Zeit auch von der Öffentlichkeit gefordert wurden.

Damals wurde viel über seine Dominanz philosophiert, doch gerade die Durststrecke seit seinem letzten Sieg beim GP von Donington, der schon fast zwei Monate zurückliegt, hat zeigt, dass selbst bei einem solchen Ausnahmekönner alles stimmen muss, damit wirklich Siege zustande kommen, und selbst in diesem Multimillionen-Spiel der besten Techniker und Fahrer die letzte Entscheidung im Kopf fällt.

Nun hat Márquez wieder alle Bausteine richtig zusammengesetzt, und so war er in Malaysia unbezwingbar.

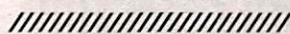
## Heiss wie im Backofen

Doch das Rennen in Sepang war auch das der modernen Technik gegen die Natur. Wunden für das gesamte Wochenende tropische Regenstürme angekündigt, hatte es nur am Freitag vor dem zweiten MotoGP-Training einmal heftig geschüttet, ansonsten zeigte sich Sepang so trocken wie selten an einem Wochenende. Dafür war es umso heisser. Die

36 Grad, die im Schatten gemessen wurden, sind dabei viel heisser, als wenn das Thermometer bei uns in Europa an einem heissen Sommertag mal so viel anzeigt – wegen der hohen Luftfeuchtigkeit und der intensiven Sonnenstrahlung unweit des Äquators. Nicht nur der menschliche Körper kommt an die Grenzen seiner Kühl-Möglichkeiten, sondern auch das Ma-

**«Die Honda baut zum Rennende gutmütiger ab.»**

VALENTINO ROSSI



terial. Und so sahen nur vierzehn Fahrer das Ziel, selbst unter denen war die Ducati von Andrea Dovizioso mit einer defekten Benzinpumpe bereits weidwund.

Bei diesen Verhältnissen zeigte sich auch, wer körperlich wirklich gut vorbereitet ist. Jorge Lorenzo, der nach zwei Operationen und Trainerwechsel bereits zu Jahresbeginn eine Fitness-Schwäche gehabt hatte, musste bei diesen Verhältnissen feststellen, dass die Umstellung seines Trainingsplans wohl in die falsche Richtung gegangen ist. «Wir haben mit viel zu niedrigem Puls trainiert», wurde ihm nach dem Zieleinlauf klar. «Ich konnte mich einfach nicht mehr richtig konzentrieren und hatte keine Kraft mehr. Schade, denn mein Bike hat hier wirklich gut funktioniert.»

## Wundersame Abstimmung

Valentino Rossi sah hingegen nach dem Rennen von allen am fittesten aus. Der 35-Jährige ist wirklich in allen Belangen wieder dort angekommen, wo er vor seinem Beinbruch 2010 gewesen war, die jüngere Konkurrenz konnte nur sehen und staunen. Doch das war nicht

das einzig Wundersame an Rossis Rennwochenende.

Nach seinem Sieg auf Phillip Island wurde sein Höhenflug zunächst jäh gestoppt. Weder im Trockenen noch im Nassen fand er eine Abstimmung für seine Yamaha. Die Reifenprobleme aus den Wintertests waren zwar restlos verschwunden, da Bridgestone nach den Problemen von Yamaha die Flanken der neuen, hitzebeständigen Konstruktion überarbeitet und griffiger gemacht hat. Der Reifen war auch kein unbekannter, in etwas anderer Mischung war er bereits in Le Mans und in Brunn eingesetzt worden. Doch während Jorge Lorenzo von dieser Entwicklung in Sepang von Beginn an beflügelt wurde, hatte Rossi Chattering. «Ich kann einfach nicht pushen, sonst haut es mich vom Motorrad», musste er nach einem Sturz am Samstag feststellen.

Doch seine Truppe bekam das bei der modernen Fahrwerkstechnik am schwierigsten zu lösende Problem bis zum Rennen in den Griff. «Wir haben



Stefan Bradl

# In der Hitze richtig gut

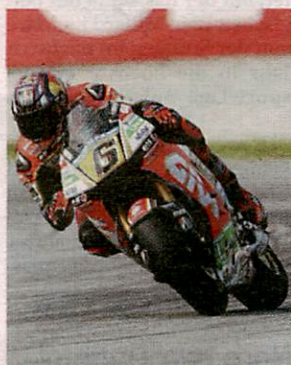
Seinem Nuller in Australien liess Stefan Bradl in Malaysia einen feinen vierten Platz folgen. Nun will sich der deutsche MotoGP-Pilot mit einem ähnlichen Ergebnis beim WM-Finale in Valencia von Honda und dem LCR-Team verabschieden.

Am Freitagmorgen war Bradl gleich Fünfter und hielt sich auch im nassen FP2 lange unter den ersten drei, doch dann rutschte er bis auf Platz 7 zurück. «Wir sind richtig gut ins Wochenende gekommen und hatten gleich eine gute Pace, aber mit den Regenreifen fühlte ich mich auf der auf trocknenden Piste nicht so wohl», resümierte Bradl.

Im Qualifying hatte er das Glück, gerade dann hinter Marc Márquez zu fahren, als dieser seine schnellste Runde fuhr, und so fuhr Bradl im Windschatten des Weltmeisters Startplatz 4 heraus. «Natürlich war das Glück, aber was viel wichtiger ist: Wir haben eine richtig gute Rennabstimmung gefunden, und so wird es mein Ziel sein zu versuchen, diesen vierten Platz auch im Rennen zu bestätigen.»

Und das schaffte der 24-Jährige dann auch. Zwar war er lange Zeit hinter Ducati-Werkspi-

lot Andrea Dovizioso auf dem fünften Platz, doch als der Italiener Probleme bekam, zog Bradl vorbei und schaffte es, den von hinten heranstürmenden Bradley Smith bis ins Ziel hinter sich zu halten. «Dieses schöne Ergebnis tut mir richtig gut nach dem, was ich in der letzten Zeit einstecken musste», freute sich Bradl. «Ich habe schon nach der ersten Runde gemerkt, dass ich auf meinen Vorderreifen aufpassen muss. Dazu war die Hitze für Mensch und Material extrem beanspruchend. Ich hatte auch keine Ruhe, weil Smith viel Druck gemacht hat, aber ich konnte ihn hinter mir halten.» ♦ IP



Bradl: Fehlerfreies Rennen



Der Altmeister ganz vorne: Valentino Rossi (46) war wieder voll in seinem Element



Márquez: Wieder ganz oben



Die Einsamkeit des Verlierers: Dani Pedrosa stürzte zweimal



Ein wirklich heisses Rennen: Nach dem Start war Marc Márquez eingeklemmt und mitten im Pulk

zum Warm-up die Gewichtsverteilung umgestellt und dort noch einmal feinjustiert», gab Rossi zu. «Und damit hatten wir eine Abstimmung, die sehr sanft zu den Reifen war.»

Die Art, wie der Altmeister seinen Teamkollegen Jorge Lorenzo zu Rennbeginn das Leben schwer machte, ihn dann überholte und davonzog, wie er dann auch gegen Marc Márquez gegenhielt, erinnerte wieder an seine ganz grossen Zeiten. Dass er zum Schluss aber keinen Showdown gab, sondern Márquez doch ziehen lassen musste, hatte seinen Grund auch bei der Abstimmung. «Wenn die Reifen abbauen, reagiert unser Motorrad anders als die Honda», gab Rossi zu. «Die verliert nur hinten an Traktion, bei uns wird es auch vorne kritisch. Ich habe gesehen, dass auch Marc zunehmend Wheelspin bekam, doch er konnte trotzdem hart einbiegen und die Linie halten. Bei mir hingegen kam zum Schluss vorne das Chattering zurück, da konnte ich

einfach nicht mehr mitgehen.»

Trotzdem: Der neunfache Weltmeister feierte seinen mittlerweile 195. GP-Podestplatz, und im Kampf um WM-Platz 2 hat er nun vor dem WM-Finale 12 Punkte Vorsprung auf seinen Teamkollegen Jorge Lorenzo. «In Valencia sind mir zwar schon eine Menge seltsamer Dinge passiert, aber mein Ziel ist ganz klar: diesen zweiten Platz halten.»

### Unerklärliche Stürze

Dani Pedrosa ist aus diesem Kampf nun endgültig draussen, obwohl der kleine Spanier, der

«Ich habe Konditionsprobleme bekommen.»

JORGE LORENZO

letztes Jahr in Sepang siegreich gewesen war, derjenige war, der Marc Márquez vor dem Rennen die meisten Sorgen bereitet hatte. Das Gespenstischste war, dass Pedrosa zweimal an derselben Stelle umgekippt war. «Ich habe wirklich keine Erklärung dafür», entschuldigte er sich. «Ich war komfortabel unterwegs, gar nicht am Limit. Wir müssen jetzt mithilfe der Daten herausfinden, ob es am Bike oder vielleicht sogar an der Strecke gelegen hat.»

Der Fall des Spaniers zeigt aber noch einmal mehr auf, wie viele Fehler eine solche Rekordserie, wie sie Márquez dieses Jahr aufgestellt hat, gefährden können. Doch der Weltmeister hat jetzt mit dem zwölften Saisonsieg die ewige Bestmarke von Mick Doohan aus dem Jahr 1997 egalisiert. Und er setzt alles daran, dass er auch in Valencia gewinnt und einen weiteren Rekord sein Eigen nennen kann. ♦



## NACHGEHAKT BEI Marc Márquez

(21/E). Der Weltmeister über seinen zwölften Saisonsieg und wie er in Valencia noch einmal siegen will.



Von IMRE PAULOVITS

**? Du hast nach fast zwei Monaten erstmals wieder gewinnen können. Erleichtert?** Ja, Silverstone scheint schon ganz lange her zu sein. Es war heute aber ein sehr hartes Rennen. Obwohl Valentino mir wirklich fast bis zum Schluss keine Ruhe gelassen hat, war das Wetter diesmal mein Hauptgegner. Es war unglaublich schwierig, bei dieser Hitze das Material und die Konzentration aufrechtzuerhalten. Ich war froh, als ich endlich die Zielflagge sah.

**? Wie war es für dich, so lange nicht mehr gewinnen zu können?** In dieser zweiten Saisonhälfte haben wir wirklich viel Erfahrung gesammelt, die mir in Zukunft noch sehr zugutekommen könnte. Ich konnte in dieser Zeit durch meinen Vorsprung in der WM einfach Risiken auf mich nehmen, die man sonst nicht eingeht, und

da ist einfach einiges auch mal schiefgegangen. Aber es ist doch schön, wieder auf die Spitze des Podestes zurückzukehren. Dies war an diesem Wochenende auch meine Zielsetzung. Dass wir es geschafft haben, hat bewiesen, dass wenn wir uns wirklich auf das Rennen konzentrieren und keine dummen Sachen machen, wir Kandidaten für den Sieg sind. Jetzt will ich sehen, dass wir das auch beim letzten Rennen in Valencia hinbekommen.

**? Was sagst du zum WM-Titel deines Freundes Tito Rabat?** Es ist wirklich schön, ihn ganz oben zu sehen, denn ich habe ein wirklich enges Verhältnis zu ihm und wir haben den ganzen letzten Winter zusammen trainiert. Um dahin zu kommen, wo er jetzt ist, hat er härter gearbeitet als jeder andere. Er hat nie aufgegeben, und deshalb hat er diesen Titel wirklich verdient.

## MotoGP

## Team für Scott Redding steht



Scott Redding: Schon beim Valencia-Test mit neuem Team

Es ist zwar erst zwei Wochen her, dass der Vertrag zwischen dem neuen Marc-VDS-MotoGO-Team und HRC unterzeichnet wurde, doch in dieser Zeit hat Teamchef Michael Bartholemy bereits die komplette Mannschaft verpflichtet, mit der das Team des belgischen Bier-Milliardärs Marc van der Straaten im nächsten Jahr in die höchste Motorsport-Liga aufsteigen wird.

Crewchief beim Team-Rückkehrer Scott Redding wird Chris Pike, der derzeit noch bei Johnny Rea in der Superbike-WM arbeitet. Als Mechaniker wurden der bei Pedrosa entlas-

sene Marc Barnett, Greg Burton und der Japaner Umino Sakahara verpflichtet, für Reifen und Benzin wird Christian Aussems zuständig sein, der nach einem Jahr Auszeit wieder zu Marc VDS zurückkehrt.

Das Data Recording übernimmt Andy Griffith, der sieben Jahre im Yamaha-Werksteam gearbeitet hat, für das Mapping wird Francesco Fava zuständig sein, der einst bei Interwetten und beim Repsol-Werksteam gearbeitet hat und in diesem Jahr für die Motorenabstimmung bei Álvaro Bautista zuständig war. Um das übergangslöse Honda-Getriebe wird sich HRC-Mann Marc Loyd küm-

Werksteam und Yonny Hernández und Danilo Petrucci bei Pramac. Suzuki kommt mit Aleix Espargaró und Maverick Viñales. Bei Aprilia ist Álvaro Bautista gesetzt, der zweite Fahrerplatz ist noch offen. Auch die Open-Class-Plätze sind mit Stefan Bradl und Loris Baz (Forward-Yamaha), Nicky Hayden und Eugen Laverty (Aspar-Honda), Jack Miller (LCR-Honda), Karel Abraham (Cardion-Honda), Héctor Barberá und Mike di Meglio (Avintia-Ducati) bereits vergeben, lediglich hinter Fahrer und Material von Ioda Racing steht noch ein Fragezeichen. ♦ IP

mern. «Es war wichtig, dass wir alle Leute beisammen haben, denn wir müssen bereits bei den Tests nach dem WM-Finale in Valencia einsatzbereit sein», so Michael Bartholemy. «Dort wird Scott eines der acht derzeit im Einsatz befindlichen diesjährigen Werks-RC-213-V bekommen. Sein 2015er-Motorrad wird dann zu den Sepang-Tests im Februar aufgebaut.»

Aus der Moto3-WM wird sich Marc VDS zurückziehen, der Moto3-Transporter wird vom MotoGP-Team übernommen. «Die Boxeneinrichtung ist auch bereits bestellt und wird in Valencia einsatzbereit sein», verrät Bartholemy. 2015 wird sich das Team noch voll auf Redding konzentrieren, aber 2016 soll es ein Zweimann-Team mit dem frisch gekürten Moto2-Weltmeister Tito Rabat geben.

Auch das Wintertraining von Scott Redding soll sehr intensiv ausfallen. «Scott wird den Winter in Spanien verbringen und dort trainieren, aber auch das ganze Team wird dort dabei sein.» ♦ IP

## KOMMENTAR

## Da wird bald richtig was auf uns zukommen



Von IMRE PAULOVITS

Nur wer den Motorrad-Grand-Prix von Malaysia in den letzten Jahren vor Ort erlebt hat und dort auch mal hinter die Kulissen schauen konnte, wird verstehen, welche Lawine hinter diesem Event zu rollen beginnt. Nicht nur, dass sich die Zuschauerzahlen im letzten Jahrzehnt verzehnfacht haben, nein, der gesamte Motorsport um die Strecke herum und auch in der gesamten Region entwickelt sich rasant. Lokale Giganten wie Petronas und Air Asia haben bereits mehreren malaysischen Fahrern den Einstieg in die WM ermöglicht. Air-Asia- und Lotus-Eigner Tony Fernandez hat mit seiner Marke Caterham in der Moto2-WM ein Team eingesetzt, mit der Zielsetzung, auch junge Techniker für die Aufgaben im Motorsport aufzubauen. Wenn dieses Projekt auch mit Ende der Saison vorläufig beendet wird, läuft es doch weiter. Als Team Sepang Circuit geht es sogar mit Unterstützung des malaysischen Sportministeriums in die WM. Das Projekt mit Staatsunterstützung ist langfristig ausgelegt und soll dafür sorgen, dass in absehbarer Zeit malaysische Fahrer in Augenhöhe mit den dominierenden Spaniern sind. Auch der gesamte Motorradmarkt in Malaysia boomt, und alle in der Motorrad-WM vertretenen Marken nutzen die Begeisterung für den Motorsport, um ihre Kunden mit einem umfangreichen Programm beim GP und gezieltem Lifestyle-Paket an die Marke zu binden.

Dass die WM-Teams bei den malaysischen Sponsoren Schlange stehen und versuchen, sich das zu holen, was sie in Europa nicht mehr bekommen können, verwundert bei diesen Aussichten kaum. Von den grossen Werksteams bis zu den kleinen Teams der Moto3 führten die Chefs am Sepang-Wochenende Gespräche mit malaysischen Industriellen.

Welch gewaltiges Potenzial sich in dieser Region wirklich verbirgt, wird erst klar, wenn man ins Nachbarland Indonesien schaut. In diesem drittgrössten Motorradmarkt der Welt mit acht Millionen verkauften Zweirädern jährlich ist die Begeisterung für den Motorsport mindestens so gross wie in Malaysia. Ein nicht unerheblicher Teil der am Rennsonntag anwesenden 82000 Zuschauer kam von den südlichen Nachbarinseln Indonesien. Das Honda- und das Yamaha-Werksteam werden bereits seit Jahren von Honda respektive Yamaha Indonesien unterstützt, und die vier Superstars haben dort regelmässige PR-Auftritte. Marc Márquez musste gar zwischen Phillip Island und Sepang in Indonesien zwischenlanden, um für Honda auf der ehemaligen GP-Piste in Sentul vor den Fans eine RC 213 V zu fahren.

Wenn diese Piste auch nicht mehr für die WM taugt, soll doch in der Nähe der Hauptstadt Jakarta mit Regierungsgeldern eine neue Strecke entstehen. Der Vormarsch von Südostasien auf der Motorsport-Landkarte ist nicht mehr aufzuhalten.

## NACHRICHTEN

## Noch zwei Fragezeichen im Starterfeld

MotoGP Die FIM hat die provisorische Starterliste für das nächstjährige MotoGP-Feld bekanntgegeben, bei dem es keine grossen Überraschungen gibt. Für Honda fahren in der Prototypenklasse Marc Márquez, Dani Pedrosa, Cal Crutchlow und Scott Redding, für Yamaha Valentino Rossi, Jorge Lorenzo, Bradley Smith und Pol Espargaró, für Ducati Andrea Dovizioso und Andrea Iannone im

## KOMPAKT

»»

**Andrea Iannone** Der Pramac-Ducati-Pilot kollidierte im verregneten FP2 mit Marc Márquez; er stürzte auf seine bereits in Australien lädierte Hüfte und muss wegen Schmerzen einpacken.

»»

**Pol Espargaró** Weil ein Glasstück seinen Ölkühler angestochen hatte, stürzte der Tech3-Pilot in FP3 und brach sich einen Mittelfussknochen. Der Spanier biss aber auf die Zähne und fuhr im Rennen auf P7. ♦ IP

## AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Zurück zu den Ursprüngen, hiess es für ein Dutzend GP-Piloten, als sie am Donnerstag gegen die Lokal-Matadoren ein Minibike-Rennen auf der Gokartbahn innerhalb der Anlage des Sepang Circuit fuhren. Nach viel Klamauf, aber auch einigen wirklich ersten Kampfszenen und harmlosen Stürzen gewann schliesslich Moto3-Pilot **Danny Kent** vor **Maverick Viñales**. Aber Spass hatten alle, und trotz Bruthitze hatten die meisten Piloten nach dem Rennen ein breiteres Grinsen im Gesicht als am

Sonntag nach ihrem WM-Lauf.

Wer glaubt, die Rossi-Mania in Mugello und in Misano wäre nicht zu übertreffen, wurde in Sepang eines Besseren belehrt. Nicht nur in Turn 1 und in Turn 9, der Lieblingskurve von **Valentino Rossi** in Malaysia, waren die Tribünen ausschliesslich mit den Fans des Italieners besetzt, es gab sogar eine eigene VIP-Tribüne seines Fanclubs auf dem Boxendach. Die asiatischen Fans kamen zwar auch bei anderen Fahrern freundlich

vorbei, um Autogramme und Selfies zu ergattern, doch vor der Box des Yamaha-Werksteams bildete sich über das



Minibike-Sieger Kent, Viñales

gesamte Wochenende eine Dauerschlange.

Der Lufthansa-Flug in der Sonntagnacht von Kuala Lumpur nach Frankfurt wurde in der Business-Klasse zur Party-Airline umfunktioniert. Das Marc-VDS-Team feierte dort nicht nur den Moto2-WM-Titel von **Tito Rabat**, sondern auch den Geburtstag von Rider-Coach **Stefan Prein**, der am Montag 49 wurde. Prein bekam als Lufthansa-Vielflieger den Platz A1 als Geburtstagsgeschenk zugewiesen, viel wichtiger war ihm aber, dass alle Teammitglieder ausreichend mit Trink-

barem versorgt waren. «Ich habe der Lufthansa gesagt, dass sie sich bei unserem Team auf 60 bis 100 Gin-Tonic einstellen sollen», grinste Prein. «Die Dame am Schalter meinte, das sollten sie in diesem Fall wohl problemlos hinbekommen.» ♦



Stefan Prein in Feierstimmung

**Höhepunkte des Rennens**

**Start:** Pedrosa vor Dovizioso in Turn 1, Márquez und Lorenzo berühren sich, bleiben aber in den Top 6.

Lorenzo geht nach einer halben Runde in Führung.

**1. Runde:** Lorenzo, Pedrosa, Dovizioso, Rossi, Bradl, Márquez, Crutchlow, Smith, Hernández und Pol Espargaró sind die Top 10.

Bautista und Aleix Espargaró kollidieren in Turn 1, beide out. Rossi vor auf P2. Pedrosa stürzt in Turn 15, fährt aber an letzter Stelle weiter.

**2. Runde:** Lorenzo führt vor Rossi und Márquez. Bradl hält P5.

**5. Runde:** Lorenzo, Rossi und Márquez ziehen davon. Crutchlow rollt mit technischem Defekt aus.

**7. Runde:** Dovizioso und Bradl auf P4 und P5 bereits 5 sec zurück. Hayden stürzt auf P10.

**9. Runde:** Bradl 2 sec hinter Dovizioso, 2 sec vor Smith.

**10. Runde:** Rossi an Lorenzo vorbei in Führung. Auch Márquez geht an Lorenzo vorbei auf P2.

**11. Runde:** Lorenzo muss Rossi und Márquez ziehen lassen. Márquez geht nach einem Fehler Rossis auf P1. Abraham stürzt auf P14.

**13. Runde:** Rossi bleibt an Márquez dran. Pedrosa stürzt erneut. Bradl P5.

**15. Runde:** Petrucci gibt mit Defekt an der Box auf.

**17. Runde:** Dovizioso mit Bremsproblemen, Bradl und Smith vor auf P4/P5.

**18. Runde:** Rossi muss Márquez endgültig ziehen lassen. Dovizioso fällt weiter zurück. Smith greift Bradl auf P4 an.

**20. Runde:** De Angelis gibt auf P11 auf. Márquez siegt 2014 zum 12. Mal, vor Rossi und Lorenzo. Bradl hält P4, 1 sec vor Smith. ♦ ML

**GRAND PRIX VON MALAYSIA – MOTOGP / Resultate**

Sepang (MAL): 26. Oktober 2014; 17. Lauf zur Weltmeisterschaft; 110,860 km über 20 Runden à 5,543 km; 22 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter/Piste: sonnig, trocken; Luft: 36 Grad, Asphalt: 54 Grad



Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgr.	Schnellste Rd.	Topspeed	Reifen	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	20	40:45,523		2:01,150	327,3	m/m	25
2. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	20	+2,445		2:01,315	324,0	m/m	20
3. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	20	+3,508		2:01,556	322,9	h/m	16
4. Stefan Bradl (D)	Honda RC 213V	20	+21,234		2:02,313	323,3	m/m	13
5. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	20	+22,283		2:02,519	324,1	m/m	11
6. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	20	+34,668		2:02,815	317,5	m/m	10
7. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14	20	+38,435		2:02,739	321,3	h/m	9
8. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP14	20	+48,839		2:02,295	326,7	h/m	8
9. Héctor Barberá (F)	Ducati D16 GP14*	20	+50,792		2:03,694	320,9	h/s	7
10. Scott Redding (GB)	Honda RC 1000 R*	20	+59,088		2:03,743	310,0	m/m	6
11. Hiroshi Aoyama (J)	Honda RC 1000 R*	20	+1:15,949		2:03,175	313,6	m/s	5
12. Michael Laverty (GB)	PBM-Aprilia*	20	+1:17,966		2:05,305	308,0	m/s	4
13. Mike di Meglio (F)	Avintia-Kawasaki*	20	+1:27,773		2:05,392	305,3	h/s	3
14. Broc Parkes (AUS)	PBM-Aprilia*	20	+1:44,244		2:05,891	303,2	h/s	2

**Nicht klassiert:**

- Alex De Angelis (I)	Forward-Yamaha*	19	+1 Rde.	Technik	2:04,171	313,0	m/s	-
- Danilo Petrucci (I)	ART-Aprilia*	14	+6 Rdn.	Technik	2:04,790	306,8	m/s	-
- Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	12	+8 Rdn.	Sturz	2:01,653	325,3	m/m	-
- Karel Abraham (CZ)	Honda RC 1000 R*	11	+9 Rdn.	Sturz	2:04,151	313,1	m/s	-
- Nicky Hayden (USA)	Honda RC 1000 R*	6	+14 Rdn.	Sturz	2:03,308	312,1	m/s	-
- Cal Crutchlow (GB)	Ducati D16 GP14	4	+16 Rdn.	Technik	2:02,106	319,6	h/m	-
- Aleix Espargaró (E)	Forward-Yamaha*	1	+19 Rdn.	Sturz	2:10,616	257,5	h/m	-
- Alvaro Bautista (E)	Honda RC 213V	1	+19 Rdn.	Sturz	2:10,687	268,0	m/m	-

\* Open-Motorräder

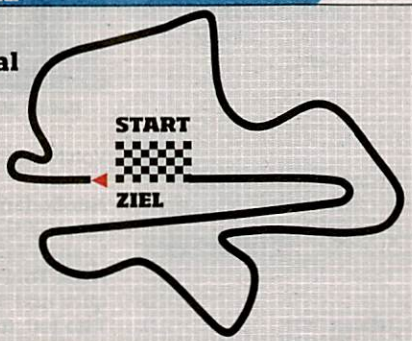
**Führung:** Pedrosa, Runde 1; Lorenzo, Runde 1-9; Rossi, Runde 10; Márquez, Runden 11-20.

**Nächstes Rennen:** 9. November 2014, Valencia (E)

Internet: www.motogp.com

**STRECKE**

**Sepang International Circuit**



**Qualifying**

1. Márquez	1:59,791
2. Pedrosa	1:59,973
3. Lorenzo	2:00,203
4. Bradl	2:00,472
5. Dovizioso	2:00,703
6. Rossi	2:00,740
7. A. Espargaró	2:00,801
8. Crutchlow	2:01,119
9. Smith	2:01,263
10. Bautista	2:01,294
11. Aoyama	2:10,568
12. P. Espargaró	2:02,184
13. Hernández	2:02,184
14. Hayden	2:02,330
15. Abraham	2:02,548
16. Barberá	2:02,682
17. Redding	2:02,874
18. De Angelis	2:03,165
19. Petrucci	2:03,874
20. Laverty	2:04,539
21. Di Meglio	2:04,784
22. Parkes	2:05,208

**Runde für Runde**

Fahrer/STARTPLATZ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20				
Marc Márquez	93	26	99	6	4	46	41	35	38	68	44	41	19	15	7	45	69	17	8	9	70	63	23	44
Dani Pedrosa	99	46	93	4	6	35	38	68	44	7	15	69	45	17	8	9	70	63	23	26				
Jorge Lorenzo	93	46	93	4	6	35	38	68	44	7	69	45	15	8	17	9	70	63	23	26				
Stefan Bradl	99	46	93	4	6	35	38	68	44	7	69	45	15	8	17	9	70	63	23	26				
Andrea Dovizioso	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	8	15	17	9	70	63	23	26					
Valentino Rossi	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	15	17	9	70	63	23	26						
Aleix Espargaró	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	15	17	9	70	63	23	26						
Cal Crutchlow	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	15	17	9	70	63	23	26						
Bradley Smith	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	15	17	9	70	63	23	26						
Alvaro Bautista	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	15	17	9	70	63	23	26						
Hiroshi Aoyama	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	15	17	9	70	63	23	26						
Yonny Hernández	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	15	17	9	70	63	23	26						
Nicky Hayden	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	15	17	9	70	63	23	26						
Karel Abraham	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	15	17	9	70	63	23	26						
Héctor Barberá	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	15	17	9	70	63	23	26						
Scott Redding	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	15	17	9	70	63	23	26						
Alex De Angelis	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	15	17	9	70	63	23	26						
Daniilo Petrucci	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	15	17	9	70	63	23	26						
Michael Laverty	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	15	17	9	70	63	23	26						
Mike di Meglio	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	15	17	9	70	63	23	26						
Broc Parkes	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	15	17	9	70	63	23	26						
Pol Espargaró	99	46	93	4	6	38	68	44	7	69	45	15	17	9	70	63	23	26						

■ = Fahrt des Siegers □ = Fahrt des Zweiten ▣ = Fahrt des Dritten

XX = Fahrer beim Boxenstopp XX = Fahrer aus dem Rennen

**WM-Stand Fahrer**

1. Márquez	337
2. Rossi	275
3. Lorenzo	263
4. Pedrosa	230
5. Dovizioso	174
6. P. Espargaró	126
7. Smith	119
8. A. Espargaró*	117
9. Bradl	109
10. Iannone	102
11. Bautista	89
12. Redding*	75
13. Aoyama*	67
14. Crutchlow	63
15. Hernández	53

**WM-Stand Marken**

1. Honda	384
2. Yamaha	334
3. Ducati	198
4. Forward-Yamaha*	129
5. PBM*	15
6. ART*	13
7. Avintia*	11

**WM-Stand Teams**

1. Repsol Honda Team	567
2. Movistar Yamaha MotoGP	538
3. Monster Yamaha Tech3	245
4. Ducati Team	237
5. Go&Fun Honda Gresini*	164
6. Pramac Racing Team	155
7. NGM Forward Racing*	142
8. Drive M7 Aspar*	112
9. LCR Honda MotoGP	109
10. Cardion AB Motoracing*	33

\* Open-Motorräder

**MEIN RENNEN**

**Fahrerkommentare nach dem Grand Prix von Malaysia**



**Pol Espargaró (6.) >**

«Mit diesem Resultat habe ich gar nicht gerechnet. Mein gebrochener Mittelfußknochen fing ab Mitten des Rennens stark an zu schmerzen, es war sehr hart.»



**Andrea Dovizioso (8.) >**

«Wir hatten wirklich eine gute Pace und hätten diese über die Distanz bringen können, aber zum Schluss ist meine Benzinpumpe kaputtgegangen.»



**Dani Pedrosa (-) >**

«Ich hatte ein gutes Gefühl, dann bin ich in der Zielkurve ohne Vorwarnung gestürzt. Auch mein zweiter Sturz war genau an derselben Stelle, ich weiss nicht, ob was am Bike oder der Strecke war.»

## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Topstart für Rabat vor Cortese, Kallio und Viñales. Rea stürzt. Aegerter stürzt nach einer halben Runde auf P4 vor Lokalmatador Syahrin auf P6.

**1. Runde:** Rabat, Kallio, Viñales, Aegerter, Cortese, Syahrin, Simón, Lüthi, Zarco und Schrötter sind die Top 10. Folger P15, Krummenacher auf P28.

**2. Runde:** Syahrin an Cortese vorbei auf P5.

**3. Runde:** Viñales an Kallio vorbei auf P2. Morbidelli stürzt, geht wieder ins Rennen.

**5. Runde:** Rabat, Viñales, Kallio und Aegerter 2 sec vor den Verfolgern Cortese, Simón, Syahrin, Lüthi und Zarco.

**6. Runde:** Krummenacher stürzt, fährt an die Box, dann weiter.

**7. Runde:** Lowes stürzt auf P10.

**8. Runde:** Aegerter muss die Top 3 ziehen lassen. Cortese P5, Lüthi P9, Schrötter P10, Folger P15, Krummenacher Letzter mit einer Runde Rückstand.

**9. Runde:** Nakagami stürzt.

**10. Runde:** Kallio und Viñales an Rabat vorbei, dem aber selbst P7 für den Titel reichen würde.

**11. Runde:** Syahrin stürzt auf P8.

**12. Runde:** Rabat lässt Kallio und Viñales ziehen, sichert P3 ab. Aegerter P4, Cortese P7, Lüthi P8, Schrötter P9, Folger P10, Krummenacher P27.

**15. Runde:** Viñales an Kallio vorbei auf P1, Rabat solo auf P3.

**17. Runde:** Viñales lässt Kallio stehen. Zarco holt Aegerter ein.

**19. Runde:** Viñales siegt. Rabat wird Dritter hinter Kallio und ist Moto2-Weltmeister 2014! Zarco kann Aegerter abfangen und holt P4. Cortese P7, Lüthi P8, Folger P9, Schrötter P10. ♦ ML

## Qualifying

1. Rabat	2:07,429
2. Kallio	2:07,587
3. Cortese	2:07,706
4. Viñales	2:07,754
5. Lüthi	2:07,849
6. Nakagami	2:07,875
7. Simón	2:07,886
8. Zarco	2:07,956
9. Aegerter	2:08,133
10. Pons	2:08,144
11. Schrötter	2:08,169
12. Folger	2:08,225
13. Morbidelli	2:08,338
14. Simeón	2:08,344
15. Lowes	2:08,359
16. Salom	2:08,398
17. Rossi	2:08,503
18. Syahrin	2:08,558
19. Rolfo	2:08,669
20. Marino	2:08,759
21. Rea	2:08,832
22. Torres	2:08,835
23. Baldassarri	2:08,865
24. Cardus	2:09,254
25. Krummenacher	2:09,335
26. West	2:09,409
27. Terol	2:09,441
28. Koyama	2:09,710
29. Shah	2:09,782
30. Warokorn	2:09,813
31. Ramos	2:09,829
32. Kraisart	2:10,699
33. Wilairot	2:10,599
34. Mattia Pasini	ohne Zeit
35. Robin Mulhauser	ohne Zeit

## GRAND PRIX VON MALAYSIA – MOTO2 / Resultate

SEPANG/MAL; 26. Oktober 2014; 17. Lauf zur Weltmeisterschaft; 105,317 km über 19 Runden à 5,543 km; 33 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: schön/schwül; Luft: 34 Grad, Asphalt: 55 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Maverick Viñales (E)	Kalex	19	40:46,754	2:08,001	25
2. Mika Kallio (FIN)	Kalex	19	+2,694	2:07,949	20
3. Esteve Rabat (E)	Kalex	19	+8,054	2:08,150	16
4. Johann Zarco (F)	Caterham-S.	19	+10,590	2:08,475	13
5. Dominique Aegerter (CH)	Suter	19	+10,663	2:08,403	11
6. Julián Simón (E)	Kalex	19	+10,769	2:08,550	10
7. Sandro Cortese (D)	Kalex	19	+15,657	2:08,589	9
8. Thomas Lüthi (CH)	Suter	19	+18,839	2:08,796	8
9. Jonas Folger (D)	Kalex	19	+19,486	2:08,447	7
10. Marcel Schrötter (D)	Tech3	19	+24,887	2:09,068	6
11. Luis Salóm (E)	Kalex	19	+28,234	2:09,102	5
12. Ricky Cardús (E)	Tech3	19	+30,338	2:08,856	4
13. Mattia Pasini (I)	Forward-KLX	19	+30,533	2:09,167	3
14. Roberto Rolfo (I)	Suter	19	+30,548	2:09,405	2
15. Jordi Torres (E)	Suter	19	+34,769	2:09,396	1
16. Florian Marino (F)	Forward-KLX	19	+36,613	2:09,519	-
17. Lorenzo Baldassarri (I)	Suter	19	+38,869	2:09,680	-
18. Anthony West (AUS)	SpeedUp	19	+42,201	2:09,920	-
19. Xavier Siméon (B)	Suter	19	+47,876	2:09,375	-
20. Azlan Shah (MAL)	Kalex	19	+52,950	2:10,113	-
21. Thitipong Warokorn (THA)	Kalex	19	+53,163	2:10,174	-
22. Roman Ramos (E)	SpeedUp	19	+59,999	2:10,183	-
23. Tomoyoshi Koyama (J)	NTS	19	+1:03,311	2:10,586	-
24. Nico Terol (E)	Suter	19	+1:08,275	2:10,091	-
25. Decha Kraisart (THA)	Tech 3	19	+1:16,996	2:11,009	-
26. Randy Krummenacher (CH)	Suter	18	+1 Rde	2:10,851	-
Nicht klassiert:					
- Franco Morbidelli (I)	Kalex	15	+4 Rdn.	2:09,587	-
- Sam Lowes (GB)	SpeedUp	14	+5 Rdn.	2:08,993	-
- Axel Pons (E)	Kalex	12	+7 Rdn.	2:09,060	-
- Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	10	+9 Rdn.	2:08,720	-
- Louis Rossi (F)	Kalex	8	+11 Rdn.	2:09,460	-
- Takaaki Nakagami (J)	Kalex	6	+13 Rdn.	2:09,857	-
- Raththapark Wilairot (THA)	Caterham-S.	6	+13 Rdn.	2:09,607	-
- Gino Rea (GB)	Suter	-	+19 Rdn.	-	-
Nicht gestartet:					
- Robin Mulhauser (CH)	Suter	-	-	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 154,9 km/h

Schnellste Runde: Kallio (FIN), 5. Runde, in 2:07,949 min (=155,9 km/h), Rekord

Nächstes Rennen: 9. November 2014, Valencia (E) Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer	WM-Stand Konstrukteure
1. Rabat	1. Kalex
2. Kallio	2. Suter
3. Viñales	3. Caterham-Suter
4. Lüthi	4. SpeedUp
5. Aegerter	5. Tech3
6. Zarco	6. Forward KLX
7. Corsi	
8. Cortese	
9. Morbidelli	
10. Salóm	
11. Schrötter	
12. West	
13. Folger	
14. Lowes	
24. Krummenacher	



Startgetümmel: Kallio (36), Viñales (40), Aegerter (77) vor Lüthi

## Grand Prix von Malaysia - Moto2

## Tito Rabat ist Weltmeister



Weltmeister Rabat: 7 Siege, 13 Podestplätze, 10 Pole-Positions



Rabat: Nur den Titel im Kopf



Viñales: 3 Siege in vier Rennen

Von MARKUS LEHNER

**Nur Stefan Bradl durchbruch 2011 die Phalanx der Spanier in der Moto2-WM. Nach Toni Elias, Marc Márquez und Pol Espargaró ist Tito Rabat Spaniens Moto2-Champion Nummer 4.**

Nach 7 Siegen und 10 Pole-Positions in 17 von 18 Rennen ist Esteve «Tito» Rabat (25) der Moto2-WM-Titel 2014 sicher: In einem auf die Titeljagd fokussierten Rennen liess er in Führung liegend die von hinten drängenden Mika Kallio und Maverick Viñales ohne Gegenwehr vorbei, nistete sich mit einem Sicherheitsabstand nach vorne und hinten bequem auf Rang 3 ein und fuhr die WM-Krone ruhig nach Hause.

## Konstant und ohne Fehler

VDS-Teamkollege Kallio, der als Einziger Rabat noch hätte gefährden können, gab sich als fairer Verlierer: «Tito hat den Titel verdient. Er war über die ganze Saison der Schnellste und glänzte mit einer hohen Konstanz. Dazu beging er keine gravierenden Fehler und punktete in jedem Rennen. Das gelang mir zwar auch, aber Tito war abgesehen von Platz 8 beim GP Assen in Holland nie schlechter als auf Rang 4 klassiert.»

Rabat selbst fehlten in den ersten Minuten nach der Zielankunft die Worte und er dankte jubelnd allen Beteiligten.

## Besonderer Dank an Almería

Einen besonderen Dank schenkte er den Betreibern der Rennstrecke von Almería in Südspanien. Dort hat der neue Weltmeister eine Moto2-Kalex stationiert, mit der er gemäss Boebachtern bei jeder sich bietenden Gelegenheit stundenlang seine Runden dreht. Rabat: «Ich habe das Rennen auf den Titel ausgerichtet. Dank des guten Starts konnte ich mich aus allen Rängeleinen raushalten, nach ein paar Slides liess ich Mika und Maverick ziehen.»

Rabat wird den Titel 2015 als erster Moto2-Champion verteidigen. Sein neuer Teamkollege bei Marc VDS: Alex Márquez, der beim WM-Finale in Valencia Moto3-Champion werden kann und der Bruder von MotoGP-Champion Marc Márquez ist.

## Viñales: «Mehr Reserven»

Viñales raubte Kallio in den Schlussrunden den Sieg. Der nächstjährige Suzuki-MotoGP-Pilot gewann drei der letzten vier Rennen und wurde einmal Zweiter. «In den schnellen Passagen hatte ich am Ende Vorteile», freute sich der Spanier. ♦

## Moto2

# Freuen wir uns auf 2015!

Von MARKUS LEHNER

**Nicht weniger als fünf deutschsprachige Fahrer klassierten sich beim Moto2-Sepang-GP in den Top 10. Ein vielversprechendes Zeichen für die Saison 2015.**

Mit Dominique Aegerter (P5), Sandro Cortese (P7), Tom Lüthi (P8), Jonas Folger (P9) und Marcel Schrötter (P10) besetzten die Deutschsprachigen gleich die Hälfte der Top-10-Rangliste. Die Spanier brachten nur drei Fahrer (Viñales, Rabat, Simón) unter, hinzu kamen ein Finne (Kallio) und ein Franzose (Zarco).

Die Zeichen stehen gut, dass man 2015 auch auf dem Podest noch häufiger Deutsch spricht: Denn Aegerter und Lüthi dürf-

ten sich im neuen gemeinsamen Team (und mit Kalex-Bikes) zu neuen Höchstleistungen anspornen, Cortese im dritten Moto2-Jahr konstanter vorne dabei sein, und auch Marcel Schrötter mit der Tech3 und der diesjährige Moto2-Rookie Jonas Folger zeigen klare Aufwärtstendenzen.

## Marc VDS: Rabat und Márquez

Doch auf dem Weg zum Moto2-Thron wird wie 2014 das Marc-VDS-Team im Weg stehen, welches erneut als Favorit ins Rennen geht: Erstens stehen mit Champion Tito Rabat und dem eventuellen Moto3-Weltmeister Alex Márquez zwei absolute Topiloten im Stall, und zweitens sind die finanziellen, personellen und materiellen Ressourcen des Teams des belgi-



Man spricht viel Deutsch in der Moto2: Lüthi (12), Schrötter (23)

schon Industriellen Marc van der Straaten fast unbegrenzt. Die Gegner dürfen aber darauf hoffen, dass durch das neue Engagement von VDS in der MotoGP-Klasse etwas Energie abfließt. Zudem ist Rabat der ers-

te Moto2-Champion, der seinen Titel verteidigen will. Seine Vorgänger Toni Elías, Stefan Bradl, Marc Márquez und Pol Espargaró sind nach dem Titelgewinn sofort in die MotoGP-Klasse aufgestiegen. ♦

## Dominique Aegerter

### «Körperlich am Limit»

Genau wie sein Teamkollege Robin Mulhauser litt der Technomag-carXpert-Pilot in der Woche vor dem Sepang-GP unter einer Grippe und musste mit Antibiotika behandelt werden. «Der Freitag war brutal hart», erzählt Aegerter. «Ich hatte 39 Grad Fieber. Am Samstag war wenigstens das Fieber weg, aber die Krankheit hat mir viel Energie geraubt. So gesehen war der 9. Trainingsrang ein Topresultat.» Auch mit Rang 5 im Rennen war Aegerter zufrieden, obwohl er in der letzten Runde noch von Johann Zarco überholt wurde. «Es war extrem in der Hitze. Dank meinem guten Start war ich rasch Vier-

ter, aber ich konnte nicht in den Kampf der Top 3 eingreifen. Am Ende liessen wegen der Krankheit meine Kräfte nach, deshalb holten mich Zarco und Simón noch ein. Ich war körperlich absolut am Limit. ♦ ML



Aegerter: 39 Grad Fieber

## Jonas Folger

### Mann des Rennens?

Der 9. Rang ist zwar respektabel für Jonas Folger, der in Sepang seinen 100. GP bestritt, doch es hätte besser kommen können. Folger erzielte die fünftschnellste Rundenzeit, wurde aber durch zwei Kollisionen zurückgeworfen. «Am Start fiel vor mir Gino Rea um, danach Franco Morbidelli. Ich fiel sogar aus den Top 20, aber dann ging die Post ab. Das war das anstrengendste Rennen meiner Karriere! Ich habe nie aufgegeben und Fahrer um Fahrer überholt. Als ich an Marcel (Schrötter) vorbei war, war die Lücke bis zu Lüthi

sehr gross. Ich habe sie beinahe noch zufahren können. Endlich ist das Vertrauen ins Bike zurückgekehrt, auch das Set-up hat perfekt gepasst. In Valencia will ich meine Chancen auf die Top 10 der Gesamtwertung noch packen!» ♦ ML



Folger: «Vertrauen ist zurück»

## Thomas Lüthi

### Schuss hinten hinaus

Nach dem Sieg in Japan und Platz 2 in Phillip Island gab es für den 28-jährigen Schweizer in Sepang «nur» acht Punkte für den achten Rang, Landsmann Aegerter hat vor dem Finale in Valencia wieder bis auf 7 Punkte zum 125er-Weltmeister von 2005 aufgeholt.

«Das war definitiv nicht das, was wir erwartet haben», winkte Lüthi ab. «Unsere letzten Modifikation am Set-up nach dem Warm-up waren ein Schuss, der hinten hinaus ging. Ich konnte nicht schneller fahren, dazu wurde ich nach dem Start eingeklemmt. Das Gefühl beim Bremsen war ebenfalls

schlecht, und schon nach zwei Runden verspürte ich null Grip hinten und genauso wenig Gefühl für die Front. In Valencia haben wir jetzt noch die Chance, das magere Ergebnis wieder wettzumachen.» ♦ CEV/ML



Lüthi: Null Grip, null Gefühl

## Marcel Schrötter

### Taktik auf Ankommen

Als Zehnter und fünftbester Deutschsprachiger war Tech3-Pilot Marcel Schrötter zufrieden, nicht zuletzt, weil er damit mit Luis Salóm (in der WM-Gesamtwertung auf Rang 10) gleichgezogen hat. «Eine Top-10-Klassierung ist immer gut», freute sich Schrötter. «Leider konnte ich meine Pace nicht bis am Schluss halten. Gegen Ende des Rennens fühlte sich die Front immer nervöser an. Ich musste aufpassen, nicht übers Vorderrad zu stürzen, was einigen Gegnern mit demselben Problem passiert ist. Ab diesem Moment ist das Vertrauen ins Bike auf Null geschrumpft. Ich

konnte die Lücke zu Lüthi nicht schliessen, obwohl ich an einigen Stellen schneller war. Ich hätte zu viel riskieren müssen und legte deshalb meine Taktik aufs Ankommen aus.» ♦ ML



Schrötter: «Top 10 immer gut»

## NACHRICHTEN

### Randy Krummenacher 2015 bei JiR

**Randy Krummenacher** Der 24-jährige Schweizer, dessen Platz bei Ioda Racing im nächsten Jahr der Deutsche Florian Alt einnehmen wird, ist nun beim JiR-Team von Gianluca Montiron untergekommen. Ob Krummenacher das von JiR in den letzten Jahren verwendete japanische TSR-Fahrwerk oder das seit dem Motegi-GP von Tomoyoshi Koyama in das Team eingebrachte, ebenfalls japanische NTS-Chassis verwenden wird, steht noch nicht fest. Nach dem WM-Finale in Valencia wird Krummenacher beide Fahrwerke testen, dann wird das Team sich festlegen.

### Kalex: Bis zu 23 Piloten für 2015

**Kalex** Bislang hat der Kalex-Konstrukteur für das nächste Jahr Bestellungen für 22 Fahrer bekommen. «Gino Rea will das diesjährige Material von Marc VDS kaufen, ich habe mit ihm aber noch keinen Vertrag für die Ersatzteilversorgung. Mit ihm könnten es 23 Fahrer werden», so Baumgärtel. Um den Service bewältigen zu können, wird Kalex einen weiteren Mitarbeiter anstellen. «Logistisch ändert sich nicht viel, wir hatten mit der Moto3 bislang auch so viele Fahrer. Aber nun müssen wir sie in einer Klasse versorgen. Um da zeitlich kein Problem zu bekommen, werden wir 2015 mit vier Mann vor Ort sein.»

### Cortese: Im nächsten Jahr noch solo

**Team Intact Dynavolt** 2015 wird das Team um Sandro Cortese unverändert bleiben. Teamchef Jürgen Lingg denkt aber bereits darüber nach, im übernächsten Jahr ein 2-Fahrer-Team zu machen. «Wir hatten schon für 2015 die Überlegung, aber wir wollten einen starken Fahrer unserer Wahl und keinen Bezahl-Fahrer. Dafür konnten wir das Paket für 2015 aber nicht schnüren.» ♦ IP

## KOMPAKT

»» **Tech3** In Sepang fuhr der Thailänder Decha Krisart als Wildcard-Pilot eine dritte Maschine beim französischen Team mit Rossis Startnummer 46. ♦ IP

Cortese / Krummenacher

# Alles gegeben



Cortese (11): Zuerst vor Simón (60), Lüthi (12) und Zarco (5)

**Sandro Cortese glänzte in Sepang mit Rang 3 im Training und schaffte Platz 7 im Rennen. Randy Krummenacher stürzte, hat aber seinen Moto2-Startplatz für 2015 gesichert.**

Mit grossen Hoffnungen stieg der Dynavolt-Intact-Pilot Sandro Cortese in den Sepang-GP. Immerhin stand er als Dritter in der ersten Startreihe neben den WM-Titelanwärtern Tito Rabat und Mika Kallio. «Wir hatten die passende Strategie im Qualifying», erklärte Teamchef Jürgen Lingg. «Als alle in der Box waren, haben wir Sandro mit frischen Reifen und wenig Sprit im Tank auf die Strecke geschickt. Da hatte er freie Bahn, und er hat das perfekt ausgenutzt.» Cortese stand in Sepang bereits zum fünften Mal in dieser Saison in Startreihe 1!

Im Rennen schaute aber «nur» Platz 7 heraus. Cortese: «Ich habe alles gegeben, mehr ging nicht. Ich musste am Ende die anderen ziehen lassen. Es wäre dumm gewesen, da etwas über das Knie zu brechen. Natürlich habe ich mir nach dem

Training mehr erhofft, aber vielleicht sind wir noch nicht so weit. Aber die Plätze 6 und 7 bei den letzten beiden Rennen geben dennoch Selbstvertrauen für das Finale in Valencia.»

## Krummenacher: 2015 gesichert

Der Schweizer Randy Krummenacher erlebte einen Sepang-GP zum Vergessen. «Der Start war top, aber dann stürzte Gino Rea vor mir, ich musste ausweichen und fiel weit zurück. Dann bin ich in Runde 3 aus mir völlig unverständlichen Gründen in der letzten Kurve vor Start/Ziel selbst umgekippt; das war ganz seltsam, wie im Regen. Ich habe aber das Rennen nach einem Boxenstopp trotzdem trainingshalber noch zu Ende gefahren.»

Erfreulicheres hatte es für Krummenacher jedoch vor dem Rennen gegeben: Seine Moto2-Zukunft ist gesichert. Der 24-jährige Zürcher wird 2015 im italienischen Jir-Team von Luca Montiron starten. Die Chassis-Frage ist offen: entweder der TSR- oder die zurzeit von Tomoyoshi Koyama eingesetzten NTS-Fahrwerke. ♦ CEV/ML

Robin Mulhauser

# Erneut Startverzicht

Nichts zu feiern hat im Moment der Nummer-2-Pilot des Teams Technomag-carXpert. Nach den zwei Highspeed-Stürzen und dem Startverzicht wegen einer Hirnerschütterung in Phillip Island konnte Robin Mulhauser auch in Sepang wegen einer Grippe nicht zum Rennen antreten. Am Freitag wagte er sich dennoch mit 39,5 Grad Fieber kurz auf die für ihn neue Piste. «Das war ein unmögliches Unterfangen, ich musste jedes Mal nach zwei Runden abbrechen.»

Team-Manager Frédéric Corninboeuf blies Mulhausers Renneinsatz deshalb schon am Samstag vor dem Qualifying ab. «Es wäre unverantwortlich, ei-

nen Fahrer in diesem Zustand auf die Strecke zu schicken, zumal die Hitze und Luftfeuchtigkeit hier in Sepang sehr hohe Anforderungen stellen. Robin ist noch neu in dieser Klasse und seine Lehrzeit soll in Ruhe und seriös erfolgen. ♦ CEV/ML



Mulhauser: Starke Grippe

## Fakten und Höhepunkte des Rennens

**Start:** Pole-Setter Miller schiesst los, dahinter greifen schon Kent und die Racing-Team-Germany-Piloten McPhee und Vázquez an.

**1. Runde:** Vázquez führt vor Viñales, Miller, Kent, McPhee, Márquez, Fenati und Rins, der von P17 gestartet ist. Die Deutschen Grünwald (von P24 gestartet) und Öttl (von P30) liegen auf den Rängen 24 und 27.

**3. Runde:** Miller in Front, und WM-Leader Márquez schon auf P3.

**4. Runde:** Vázquez vorn und Binder (von P25 gestartet) schon auf Rang 7. Grünwald in den Top 20.

**5. Runde:** Márquez erstmals in Führung, vor Teamkollege Rins, der eine fantastische Aufholjagd zeigt. Aber Binder fällt zurück und später aus.

**6. Runde:** Miller auf P1. Márquez fällt auf P6 zurück.

**7. Runde:** Vázquez führt.

**8. Runde:** Rins übernimmt erstmals die Führung. Miller und Márquez kollidieren erstmals – es folgen weitere Berührungen!

**9. Runde:** Wieder Miller auf P1.

**10. Runde:** Vázquez zurück auf P1.

**11. Runde:** Rins vorne.

**12. Runde:** Wieder übernimmt Miller P1. Öttl in den Top 20.

**15. Runde:** Vázquez in Front. Grünwald auf P16 und dem ersten Punkt nahe.

**16. Runde:** Wieder Miller vorn.

**17. Runde:** Vázquez holt sich P1 zurück.

**18. Runde:** Vázquez profitiert vom Zweikampf Miller-Rins und siegt. Márquez wird von Kent auf P5 verdrängt. ♦ WHJ

## Qualifying

1. Miller	2:12,450
2. McPhee	2:12,909
3. Kornfeil	2:13,016
4. Vázquez	2:13,040
5. Márquez	2:13,315
6. Fenati	2:13,434
7. Kent	2:13,529
8. Viñales	2:13,556
9. Oliveira	2:13,679
10. Bastianini	2:13,709
11. Masbou	2:13,822
12. Hanika	2:13,884
13. Antonelli	2:13,990
14. Ajo	2:14,155
15. Bagnaia	2:14,290
16. Azmi	2:14,413
17. Rins	2:14,444
18. Migno	2:14,796
19. Guevara	2:14,799
20. Navarro	2:15,277
21. Rosli	2:15,455
22. Khairuddin	2:15,498
23. Ferrari	2:15,509
24. Grünwald	2:15,595
25. Binder	2:15,619
26. Danilo	2:15,656
27. Locatelli	2:15,750
28. Tonucci	2:15,828
29. Gardner	2:15,875
30. Öttl	2:16,057
31. Rofa	2:16,104
32. Iwema	2:16,253
33. Deroue	2:16,326
34. Ramos	2:16,929

## GRAND PRIX VON MALAYSIA – Moto3 / Resultate

Sepang (MAL): 26. Oktober 2014; 17. Lauf zur Weltmeisterschaft; 99,774 km über 18 Runden à 5,543 km; 34 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: trocken; Luft: 33 Grad, Asphalt: 49 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Efrén Vázquez (E)	Honda	18	40:41,002	2:14,286	25
2. Jack Miller (AUS)	KTM	18	+0,213	2:14,206	20
3. Alex Rins (E)	Honda	18	+0,385	2:13,731	16
4. Danny Kent (GB)	Husqvarna	18	+0,803	2:14,564	13
5. Alex Márquez (E)	Honda	18	+0,831	2:13,901	11
6. Alexis Masbou (F)	Honda	18	+1,073	2:14,409	10
7. Niccolò Antonelli (I)	KTM	18	+1,916	2:14,277	9
8. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	18	+2,089	2:13,777	8
9. Karel Hanika (CZ)	KTM	18	+7,336	2:14,483	7
10. Enea Bastianini (I)	KTM	18	+9,520	2:14,516	6
11. Juanfran Guevara (E)	Kalex-KTM	18	+17,407	2:14,443	5
12. Jorge Navarro (E)	Kalex-KTM	18	+17,610	2:14,312	4
13. Hafiz Azmi (MAL)	KTM	18	+29,592	2:15,299	3
14. Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	18	+29,745	2:15,519	2
15. Remy Gardner (AUS)	KTM	18	+37,467	2:16,158	1
16. Luca Grünwald (D)	Kalex-KTM	18	+37,505	2:16,167	–
17. Jules Danilo (F)	Mahindra	18	+37,792	2:16,019	–
18. Philipp Öttl (D)	Kalex-KTM	18	+38,773	2:16,345	–
19. Gabriel Ramos (YV)	Kalex-KTM	18	+55,583	2:16,590	–
20. Hafiza Rofa (MAL)	KTM	18	+1:36,170	2:16,044	–

## Nicht klassiert:

– John McPhee (GB)	Honda	17	+1 Rde	2:13,977	–
– Francesco Bagnaia (I)	KTM	12	+6 Rdn	2:14,327	–
– Isaac Viñales (E)	KTM	11	+7 Rdn	2:14,403	–
– Romano Fenati (I)	KTM	11	+7 Rdn	2:14,130	–
– Scott Deroue (NL)	KTM	8	+10 Rdn	2:16,165	–
– Matteo Ferrari (I)	Mahindra	8	+10 Rdn	2:16,164	–
– Andrea Locatelli (I)	Mahindra	7	+11 Rdn	2:15,906	–
– Brad Binder (ZA)	Mahindra	6	+12 Rdn	2:14,000	–
– Niklas Ajo (FIN)	Husqvarna	4	+14 Rdn	2:15,183	–
– Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Honda	1	+17 Rdn	–	–
– Andrea Migno (I)	Mahindra	1	+17 Rdn	–	–
– Jasper Iwema (NL)	Mahindra	1	+17 Rdn	–	–
– Ramdan Rosli (MAL)	KTM	1	+17 Rdn	–	–
– Miguel Oliveira (P)	Mahindra	0	+18 Rdn	–	–

Durchschnittstempo des Siegers: 147,1 km/h

Schnellste Runde: Rins, Runde 2 in 2:13,731 min (=149,2 km/h; Rekord)

Nächstes Rennen: 9. Oktober 2014, Valencia (E) Internet: www.motogp.com

## WM-Stand Fahrer

1. Márquez	262
2. Miller	251
3. Rins	226
4. Vázquez	212
5. Fenati	174
6. Masbou	160
7. Bastianini	122
8. Viñales	121
9. Kent	116
10. Binder	102

11. Oliveira 102

Ferner:  
24. Öttl 10

## WM-Stand Konstrukteure

1. Honda	368
2. KTM	359
3. Mahindra	160
4. Husqvarna	143
5. Kalex-KTM	61
6. FTR-KTM	4



Zweiter Saisonsieg: Vázquez vom Racing Team Germany

## Grand Prix von Malaysia - Moto3

# Ein Duell auf Tuchfühlung

Die Moto3-WM bleibt die letzte Klasse, in welcher der Titelkampf bis zum letzten Rennen offen bleibt. WM-Leader Alex Márquez bezog in Malaysia seine magerste Punkteausbeute seit Mitte August und liess Konkurrent Jack Miller in der Gesamtwertung auf nur noch elf Zähler aufschliessen.

Seit Spätsommer hat sich Alex Márquez in der Gesamtwertung der Moto3-Klasse kontinuierlich an die Spitze gearbeitet. Mit fünf Podestplätzen in Serie (ein Sieg in Japan und vier zweite Plätze!) löste der Spanier Langzeit-Leader Jack Miller ab. Mit Rang 5 oder dem schlechtesten Resultat seit dem Indianapolis-GP (6. Platz) riss Márquez' Podestserie beim vorletzten WM-Lauf in Malaysia ab.

Aber am Ende war der jüngere Bruder des gleichnamigen MotoGP-Doppelweltmeisters Marc froh, dass er überhaupt über die Runden kam. Die Hatz auf dem Sepang-Rundkurs war nicht nur von den Temperaturen her heiss: Márquez und Miller lieferten sich über 18 Runden einen erbitterten Kampf, bis hin zum mehrfachen Körperkontakt. «Es gab einige Berührungen, ja. Aber ich weiss mittlerweile um die harte Gangart von Jack. Er greift schon seit einigen Rennen an», sagte Márquez später sichtlich entspannter. Denn im Schlusspurt des Malaysia-GPs wurde der Spani-

er auch noch von Danny Kent verdrängt – eben auf Rang 5 – und rügte den Briten auf der Auslaufrunde entsprechend. «Was soll's, ich bin einfach happy, dass ich durchgekommen bin», meinte Márquez, der ein Polster von elf Punkten zum WM-Finale vor seinem Publikum im spanischen Valencia rettete.

## Wertvoll wie ein Sieg

Aber auch Miller atmete nach dem Titelduell auf Tuchfühlung erst mal kräftig aus. Für den fünffachen Saisonsieger war der zweite Rang hinter Efrén Vázquez vom Racing Team Germany an diesem Tag besonders wertvoll: «Ich bin sehr zufrieden. Es fühlt sich an, als hätte ich gewonnen!» Auch der Australier sprach von einem harten Zweikampf beim Malaysia-GP. Seine Rechnung ging auf: «Ich wollte es Alex so schwer wie möglich machen. Also habe ich versucht, das Rennen zu bremsen, sodass noch mehr Konkurrenten zu uns aufschliessen und mitmischen.» Kent, der Márquez im Finish wichtige Punkte wegnahm, lag nach neun Runden 2,7 Sekunden hinter der Spitze auf Platz 9. Drei Umdrehungen später waren es Rang 6 und nur noch 0,6 Sekunden Differenz.

Eine Herausforderung steht Miller beim WM-Finale in Valencia aber noch bevor: «Dort habe ich noch nie einen Grand Prix beendet.» ♦ WHJ/CEV



Zuletzt lacht der Letzte: Márquez vor McPhee, Miller, Rins, Vázquez



Miller: Auf P2 wie ein Sieger



Márquez: Blick zum Finale?

## Luca Grünwald

# Knapp wie nie



Alles Anschieben nützt nichts: Grünwald verpasst WM-Punkte

Es sollte nicht sein: So nah dran am ersten WM-Punkt in der Moto3-WM war Luca Grünwald dieses Jahr noch nie. «Es ist zum Ausder-Haut-Fahren», ärgerte sich der Deutsche nach der verpassten Chance beim Grand Prix von Malaysia.

0,038 Sekunden fehlten Grünwald auf dem Zielstrich zum vor ihm auf Rang 15 platzierten Remy Gardner, dem 16-jährigen Sohn des australischen Exweltmeister Wayne Gardner. Der Deutsche hatte sich seine Gegner in der Gruppe zurecht gelegt. «Meine Stärke war die Kurve vor der Gegengeraden. Da konnte ich jedes Mal beschleunigen. Mit dieser Taktik ging ich in die letzte Runde, überholte Jules (Daniilo, Anm. der Red.) und Remy. Aber bei der Anfahrt auf die letzte Kurve war ich einen Tick zu spät auf der Bremse, das Motorrad kam hinten quer und ich kam von der Linie ab. Dabei ist Remy wieder durchgeschlüpft...», erklärte Grünwald den entscheidenden Feh-

ler. «Luca fuhr ein super Rennen», lobte Jochen Kiefer, der Cheftechniker des gleichnamigen Teams. «Nur leider hatte es einen Schönheitsfehler.»

Für Grünwald war es das beste Resultat der laufenden Saison. Auf Platz 16 hatte er Anfang Juni auch den GP von Italien beendet. Aber in Mugello fehlten dem bald 20-jährigen Kalex-KTM-Piloten «schon» 0,101 Sekunden für den ersten WM-Zähler 2014, damals auf Danny Kent.

## Dann eben beim WM-Finale

Beim WM-Finale übernächsten Sonntag in Valencia will Grünwald sein Team doch noch belohnen. «Es fehlt mir am Gefühl für das Vorderrad und auch dafür, was mit dem Motorrad möglich ist. Möglich ist viel, das weiss ich. Aber es vermittelt wenig. Ich bin ständig in Sturzgefahr», erklärte der Deutsche betreffend seiner Schwäche. «Aber die Steigerung hier in Sepang gibt Hoffnung für Malaysia», meinte Kiefer zuversichtlich. ♦ WHJ/IP

## Philipp Öttl

# Versöhnliches Ende

Auch wenn Philipp Öttl mit Rang 18 beim Moto3-GP von Malaysia punktlos blieb, war dieses Resultat doch ein versöhnlicher Abschluss. Etwas mehr als eine Sekunde fehlte am Ende auf Rang 15 oder auf Remy Gardner: Der 16-jährige Sohn des Australiers und Exweltmeisters Wayne Gardner holte seinen ersten WM-Punkt. Öttl hatte es in den Trainings, in der Qualifikation und im Warm-up zum Malaysia-GP nämlich nie über Platz 30 hinaus gebracht. Sein Interwetten-Team schwankte zwischen einem weichen und einem harten Rahmen für das Kalex-KTM-Bike, es entschied sich für weich.

Ein Fahrfehler kostete den Deutschen im GP Punkte. «Ich

fühlte mich ganz gut und war an der Gruppe dran, die um die Punkte kämpfte. Dann habe ich mich verbremst und verlor gleich drei Sekunden.» Die Aufholjagd kostete Öttl viel Kraft, die am Ende fehlte. ♦ WHJ/IP



Öttl: Kräfteaubender GP

## NACHRICHTEN

## Sepang-Team mit Jakob Kornfeil

Team Sepang Circuit Das malaysische Nationalteam, wie das Moto3-Team des Sepang Circuit zunächst angekündigt wurde, wird doch nicht nur aus malaysischen Fahrern bestehen. Wie bereits angekündigt, wird das Caterham-Moto2-Team eingestellt: Teamchef Johan Stiegefelt transferiert seine gesamte Techniker-Truppe in das neue Moto3-Team, das mit KTM-Material fahren wird. Zulfahmi Khairuddin wurde letzte Woche als erster Fahrer bestätigt, als das Team aber am Sonntag in seiner endgültigen Form vorgestellt wurde, gab es erstaunte Gesichter: Den zweiten Fahrerplatz bekam kein malaysischer Nachwuchspilot, sondern der Tscheche Jakob Kornfeil. «Ich habe lange mit den Verantwortlichen gesprochen und ihnen klargemacht, dass wir zumindest im ersten Jahr zwei Routiniers brauchen, damit wir das Team etablieren können», begründet Stiegefelt die Entscheidung. «Später wollen wir dann junge Piloten und Techniker aus Malaysia aufbauen.»

## Kaito Toba erster Asien-Cupsieger

Asia Talent Cup Bei den beiden Finalläufen im Rahmen des Malaysia-GP bekamen es die während der Saison dominierenden japanischen Fahrer mit den Lokalmatadoren zu tun. Allen voran brillierte der 17-jährige Shafiq Rasol bei seinen Heimrennen, setzte sich in der Vierergruppe an der Spitze des ersten Rennens durch und gewann mit einem Wimpernschlag vor Cup-Leader Kaito Toba. Im zweiten Lauf unterlag Rasol aber dem 15-jährigen Japaner Takuma Kunimine. Die Cup-Gesamtwertung ging mit 155 Punkten an Toba vor seinen Landsleuten Yuta Date (137), Kunimine (119) und Ayumu Sasaki (111), sowie Rasol (102) ♦ IP

## KOMPAKT

»» Jack Miller Nicht nur Alex Márquez, sondern auch Danny Kent beklagte sich bei der Rennleitung über die Fahrweise des Australiers Jack Miller während des Rennens bei der Rennleitung. ♦ IP

## Superbike-WM

# Brookes: Nein zu Corser!



Josh Brookes wird auch 2015 in der BSB in Cadwell Park turnen

Von JOHANNES ORASCHE

**Der australische BSB-Star Josh Brookes gab seinem Landsmann Troy Corser für dessen neu gegründetes BMW-Team einen Korb. Auch bei BMW weiss man generell wenig über das Projekt des Aussies.**

Selten hat ein Team so viel Aufsehen erregt, bevor einer der Piloten überhaupt einen Testkilometer abgespult hat. Doch der Hersteller BMW und die Superbike-Ikone Troy Corser erzeugen viel Interesse. Seit vergangener Woche ist klar, dass sich Corser – falls Leon Camier zu ihm kommt – noch einen zweiten Piloten suchen muss. Josh Brookes (31) bleibt 2015 jedenfalls in der BSB bei Yamaha-Milwaukee. Der Australier will sich bei Yamaha für die neue R1 und die Superbike-WM 2016 empfehlen.

## Frage nach Ernsthaftigkeit

Die Begründung für die Absage an Corsers JR-Racing-Team klingt interessant: «Die Sache mit Troy sah interessant aus, aber es ging zu lange nichts weiter. Ich weiss nicht, ob die Sache doch noch Fahrt aufnimmt oder ob alles nur Schall und Rauch ist. Normalerweise erkennt man rasch, ob etwas ernst ist oder ob es nicht genug Rückgrat hat.»

Corser, der in seinem BMW-Kundenteam auch als Technikdirektor amtiert, spuckt



Troy Corser

grosse Töne: «Wir haben eine Planung über mindestens drei Jahre. Wir wollen sehen, was wir in dieser Meisterschaft erreichen können. Ziel ist es, zu gewinnen. Wir werden nicht mit einem Fahrer oder Material auftreten, mit dem wir nicht in der Lage sind, um Siege zu fahren.»

Fix ist: Garry McCoys Ex-Frau Gemma Voces übernimmt das JR-Teammanagement. Die resolute Katalanin sagt: «Wir sind erst am Beginn dieses Projekts. Wir sind ein junges Team, das sicher Fehler machen wird. Wir sind wohl nicht bereit, einen jungen und

einen erfahrenen Piloten im Team zu haben.»

## Erst ein Mechaniker engagiert

Bei BMW herrscht bei der Frage nach Details zur Corser-Truppe Achselzucken. «Wir sind froh, dass Interesse besteht», erklärt BMW-Kundensport-Boss Berti Hauser, «haben aber keine weiteren Details zur Struktur oder gar zu den Fahrern.» Bisher hat Corser einen seiner Ex-Mechaniker aus dem Alpha-Racing-Umfeld engagiert. Mehr ist nicht zu hören. Es gibt aber einen Vertrag mit Sepp Hofmann über Teile des ehemaligen BMW-Areals in Stephanskirchen.

Die Wintertest-Pause wurde von Promoter Dorna und der FIM wegen der neuen Teams und der neuen Regeln für 2015 gekürzt und tritt nun erst am 21. Dezember in Kraft – ein Vorteil für Teams wie JR-Racing. ♦

## IDM Superbike

# Reglementplanung in den letzten Zügen

Während die technischen Bestimmungen in den Klassen Superstock, Supersport und Seitenwagen in der IDM 2015 unverändert bleiben, sind bei den Superbikes Änderungen zu erwarten, wie Josef Hofmann vom IDM-Promoter MotorEvents durchblicken lässt. «Es wird kleine Schritte in Richtung des Superbike-WM-Reglements geben, in dem nach dem Übergangsjahr 2014 mit der Evo-Regelung nun alle nach einheitlichen Vorgaben fahren. Heisst, das Bremsen, Fahrwerk und Elektronik so geregelt sind, dass ein Maximalbudget nicht überschritten werden darf und auch nur ein stark begrenztes Motor-tuning möglich ist. In der IDM wollen wir Änderungen am Motor jedoch überhaupt nicht

zulassen. Mit einer Ausnahme: Das sind die Nockenwellen, die wir ohnehin schon haben. Am Chassis bleibt alles wie gehabt. Überlegungen gibt es bei der Elektronik, die bei uns offen ist und theoretisch auch 20 000 Euro kosten kann. In der Superbike-WM wird die kostengünstigere Evo-Elektronik eingesetzt, die bei etwa 8500 Euro liegt. Es wäre schon sinnvoll, sich auf diese Variante festzulegen, denn wenn ein IDM-Fahrer einen WM-Einsatz bestreiten würde, müsste er sie ohnehin verwenden.»

Bis zur Absegnung des endgültigen neuen Reglements dürften noch zwei Wochen verstreichen. Techniker und DMSB müssen auch noch ihren Haken darunter setzen. ♦ AWI



WM-Annäherung in kleinen Schritten: Superbike-IDM

## IDM Superbike

# Neuling überzeugt

Teamchef Jens Holzhauser scheint seinen Ex-Fahrer Michael Ranseder nicht zu vermissen. Der Österreicher stürzte zu oft, erwartete Höhepunkte blieben aus. Schon bei der vorletzten IDM-Runde auf dem Lausitzring setzte Holzhauser lieber den Tschechen Jan Halbich auf die Honda CBR 1000 RR SP (Steissbeinbruch im Training), der auch für die Saison 2015 unterschrieben hat. Vor zwei Wochen testete das neue Team in

Oschersleben. Holzhauser: «Nach zwei Tagen war Jan genauso schnell wie Ranseder.»

Für den 20-Jährigen, der wesentlich kleiner als sein Vorgänger ist, musste am Superbike viel umgebaut werden. «Er hat eine grundlegend andere Sitzposition, einen anderen Lenker, andere Fussrasten.» Holzhauser baute für den IDM-Newcomer zwei komplett neue Motorräder auf. Von einem zweiten Teamfahrer ist keine Rede. ♦ AWI



Zuerst in Oschersleben, diese Woche in Barcelona: Jan Halbich

## NACHRICHTEN

# Melandri: Gespräch mit Fausto Gresini

**Superbike-WM** Marco Melandri traf sich mit seinem Ex-Teamboss Fausto Gresini, der 2015 den MotoGP-Einsatz für Aprilia betreut. Wie stark die adaptierte ART sein wird, weiss keiner. Auch was das Aprilia-Superbike – die RSV4 – betrifft, herrscht Unsicherheit. Es heisst gar, dass es in der Piaggio-Zentrale in Noale noch keine Aprilia in Konfiguration der Regeln für 2015 gibt. Das war auch der Auslöser, dass sich Melandris Manager Alberto Vergani gar bei Ducati umgehört hat.

# Schmitter: Von Mahias ausgebremst

**Supersport-WM** Dominic Schmitter hatte im Panavto-DMC-Yamaha-Team von Kevin Coghlan noch auf einen Auftritt in der 600er-WM in Doha gehofft. Doch das Team hat sich mit dem Franzosen Lucas Mahias geeinigt.

# Rennstrecken scharf auf IDM-Starts

**IDM Superbike** Der Kalender 2015 ist in Arbeit. Der Auftakt wird Anfang Mai auf dem Lausitzring stattfinden, das Finale in Hockenheim im September ist ebenfalls so gut wie sicher. In der Pipeline stehen Brünn, Salzburg und der Sachsenring. «Wir haben sogar die Auswahl», heisst es beim IDM-Promoter. ♦ JO/AWI

## KOMPAKT

»» **Leon Haslam** Der Brit hat noch nichts unterschrieben und auch Kontakte zu MV Agusta, wo neben Claudio Corti ein zweiter Fahrer kommen soll. Neben Haslam haben auch Scassa und Fabrizio Chancen.

»» **IDM Supersport** Mit Kjel Karthin steigt der GSX-R 750-Cup-Sieger von 2014 in die Supersportklasse auf. Er bleibt der Marke treu, bekommt Unterstützung von Suzuki Deutschland.

»» **IDM Supersport** Die Chance, dass Vizemeister Roman Stamm eine weitere Saison (SSP oder Superstock) anhängt, bezeichnet der Schweizer als hoch. Er habe zwar bei Bolliger-Kawasaki für die Langstrecken-WM zugesagt, das sei aber nicht genug. ♦ JO/AWI

Bester Motocrosser der Gegenwart: Antonio Cairoli freut sich auf den Herausforderer Ryan Villopoto aus den USA



Interview Toni Cairoli

# «Siegen ohne viel Risiko»

## Zur Person Antonio Cairoli

Geburtstag 23. September 1985  
Geburtsort Patti, Sizilien (I)  
Herkunftsland Italien

### KARRIERE

1992 Erstes Rennen auf Lem  
2002 Junior-Weltpokal 125 ccm, Gesamt-11., Honda  
2003 Erster MX2-GP auf Honda  
2004 3. MX2-WM, 1. GP-Sieg, Yamaha  
2005 1. MX2-WM, 6 GP-Siege, Yamaha  
2006 2. MX2-WM, 3 GP-Siege, Yamaha  
2007 1. MX2-WM, 11 GP-Siege, Yamaha  
2008 6. MX2-WM, 4 GP-Siege, Yamaha  
2009 1. MX1-WM, 4 GP-Siege, Yamaha  
2010 1. MX1-WM, 8 GP-Siege, KTM  
2011 1. MX1-WM, 6 GP-Siege, KTM  
2012 1. MX1-WM, 11 GP-Siege, KTM  
2013 1. MX1-WM, 9 GP-Siege, KTM  
2014 1. MXGP-WM, 9 GP-Siege, KTM

### INTERNET

www.tonycairoli.com

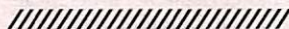
Von ALEX HODGKINSON

**Toni Cairoli ist der erfolgreichste Motocrossfahrer der Gegenwart: In zwölf Jahren hat der 29-Jährige aus Sizilien acht WM-Titel, fünf davon mit KTM, gewonnen. MSa hat mit dem Weltmeister über seine Erfolge und die kommende Herausforderung durch US-Champion Ryan Villopoto gesprochen.**

**Wir gratulieren zu deinem achten WM-Titel, Toni. Wird es mit den Jahren schwieriger?**  
TONI CAIROLI: Sicherlich wird es nicht einfacher, aber ich fühle mich noch in Höchstform, und zum Glück hatte ich nicht so viele ernsthafte Verletzungen während meiner Karriere. Ich merke noch nicht, dass ich

«Man sollte Stärken und Grenzen erkennen können.»

TONI CAIROLI



mehr trainieren müsste, aber ich habe mein Trainingsprogramm im Laufe der Jahre immer wieder angepasst. Trotzdem war 2014 aus einigen Gründen eine schwierige Saison, weil ich einige kleine Verletzungen hatte und vor allem wegen des Todes meines Vaters.

**Was macht dich so gut?**

Ich glaube, dass die mentale Verfassung sehr wichtig ist. Man sollte intelligent sein und seine Stärken und seine Grenzen erkennen können. Das fängt schon während der Woche mit der richtigen Vorbereitung an, und man muss Verletzungen vermeiden. Ich fahre über dem Limit und mit der Brechstange nur, wenn es wirklich nicht anders geht, obwohl es vielleicht wegen meines dynamischen Fahrstils manchmal anders aussieht.

**Es gab viele Verletzungen in diesem Jahr. Kannst du einen Grund dafür feststellen?**

Die Motorräder und die Strecken haben sich seit dem Vorjahr nicht so stark verändert, aber das Tempo wird immer höher. Es gibt mehr Spitzenfahrer, und ich glaube, dass einige davon weit über das Limit gehen. Das mache ich ungern und mache es wirklich nur in Situationen, in denen es für kurze Zeit erforderlich ist, aber ich merke, dass einige Rivalen häufig rundenlang mit 110 Prozent fahren und vor allem während der ersten Runden viel Risiko eingehen. Es ist schön und unterhaltsam, dass wir echtes Racing bieten, aber ich versuche

immer, ohne so viel Risiko zu fahren und zu siegen.

**Spielt es eine Rolle für deinen Erfolg, dass du mit einer 350er-Maschine gegen die 450er fährst?**

Es gibt definitiv Vorteile und Nachteile mit der 350er. Zurzeit bevorzuge ich noch die 350er, aber es ist von grosser Bedeutung, den besten Kompromiss beim Set-up für den Start und den restlichen Rennverlauf zu finden. Sicherlich bin ich nicht immer der Schnellste, aber ich habe das Podest nur einmal in diesem Jahr verpasst. Das war in Teutschenthal, auf einer Strecke, die ich eigentlich mag und wo ich beim Nationscross zweimal gewonnen habe, aber es war halt eine schwierige Woche für mich.

**Wie sieht's für 2015 aus?**



Ich konzentriere mich weiterhin auf mich selbst und glaube, dass das reichen wird. Ich bin noch nicht sicher, ob ich die 350er weiterhin einsetzen werde. Wir bekommen

eine neue 350er, aber die Tendenz geht zu immer mehr extrem schnellen Strecken auf hartem Untergrund, und die bevorzugen die 450er. Ich habe bisher all meine MXGP-Titel auf der 350er gewonnen, aber ich mache mir keine Sorgen, dass ich auch auf der 450er erfolgreich sein kann, wenn die Umstellung mir Vorteile bringen kann. Aber warten wir zuerst ab; wir werden Ende des Jahres die neuen Motorräder testen, und erst dann wird die Entscheidung fallen.

**Wird Ryan Villopoto dein grösster Gegner sein?**

Ich weiss noch nicht, was wir von ihm erwarten sollen, aber es ist sicherlich eine Bereicherung für die Serie und wird unser Profil weltweit steigern. Es ist ein grosser Gewinn für die MXGP, eines so grossen Meisters seines Fachs zu begrüssen. Das Publikum wird begeistert sein, und ein neuer Gegner ist für mich auch ein willkommenen Impuls. Wir sind mehrmals im Nationscross gegeneinander gefahren, und es steht fest, dass er im Supercross und Motocross der schnellste Mann aus Amerika ist. Seine Teilnahme kann sich nur positiv auf die Weltmeisterschaft auswirken. Er hat schon seit Jahren in Amerika gezeigt, dass er sehr schnell und konstant fahren kann, aber es wird für ihn nicht einfach, in der WM Fuss zu fassen. Er ist sicherlich nie auf Strecken wie Arco di Trento in Italien oder Loket in Tschechien gefahren: Die sind so grundsätzlich anders als die Strecken, die er von zu Hause gewohnt ist, und im Sand tun sich die Amis seit Jahren schwer. Ich glaube nicht, dass diese Strecken seinem Fahrstil entsprechen, aber er ist Profi und er wird sich anpassen. ♦

## Extrem-Enduro-Europacup Griessbach

## Sieg für Graham Jarvis

Von ROBERT PAIRAN

**Graham Jarvis holte sich seinen zweiten Sieg beim Getzen-Rodeo im Erzgebirge – doch den ersten Titel im Extrem-Enduro-Europacup holte sich sein britischer Landsmann Jonny Walker.**

Ein Kleinod der Extrem-Enduro-Veranstaltungen liegt in Griessbach, unweit von Zschopau. Ein Kleinod schon aufgrund der räumlichen Ausdehnung, weil auf engstem Raum im natürlichen Gelände einer der anspruchsvollsten Rundkurse aufgebaut wurde. Im Vorlauf, wo es darum ging, dass sich nur zwölf Fahrer für das Finalrennen qualifizierten, hielt sich der Altmeister Jarvis noch zurück: Diesen Sieg überliess der 39-Jährige seinem jungen Konkurrenten Walker. Der 23-Jährige musste sich dann aber im nur fünf Runden dauernden Finale geschlagen ge-



J. Walker

ben – da fuhr Jarvis so, dass es selbst die Streckenposten überraschte: Er erklomm Auffahrten, die kein anderer Fahrer ohne Hilfe absolvierte, oder wählte Spuren, die für alle anderen zu schwierig waren. So hatte er im Ziel über sieben Minuten Vorsprung auf Walker, der aber im Finallauf auch mit den Tücken der Technik kämpfte: Der überhitzten Maschine fehlte Leistung, sodass er einige Stopps einlegen musste, wo auch Zuschauer das kühlende Nass aus ihren Trinkflaschen spendeten!

Bester Deutscher in der Tageswertung wurde Andreas Lettenbichler auf dem dritten Platz. Der hatte sich für seinen zweiten Platz im Vorlauf zu sehr ins Zeug gelegt, sodass ihm die Kraft im Finale fehlte, weshalb er zeitweise von Alfredo Gómez bedrängt wurde.

Bester Deutscher in der Meisterschaft wurde Marcus Kehr, der nach Tagesrang 9 auf dem vierten Platz landete. ♦



Extreme Fahrkunst: Graham Jarvis gewinnt das Getzen-Rodeo

## EXTREM-ENDURO-EUROCUP / Resultate

Griessbach (D): 25. Oktober 2014, 5 Runden à 5 km, Wetter: bewölkt, trocken, 10 Grad  
1. Graham Jarvis (GB/Husqvarna); 2. Jonny Walker (GB/KTM); 3. Andreas Lettenbichler (D/KTM); 4. Alfredo Gómez (E/Husqvarna); 5. Ben Hemingway (GB/Beta); 6. Philipp Scholz (D/KTM), alle 5 Runden; 7. Jan Peters (D/Beta); 8. Gerhard Forster (D/Husqvarna); 9. Marcus Kehr (D/Sherco), alle 4 Runden; 10. Manuel Lettenbichler (D/KTM), 3 Runden.  
Internet: www.getzenrodeo.de

## Langbahn-Gespann-DM Werlte

## Venus verteidigt Titel

In souveräner Manier verteidigten die Pfarrkirchener Markus Venus/Markus Heiss am Samstag in Werlte ihren DM-Titel. Sie gewannen alle (fünf) Läufe und hatten vor dem Finalrennen fünf Punkte Vorsprung auf Markus Brandhofer, sodass sie bereits nicht mehr einholbar waren. Die Vizemeister Brandhofer/Scheunemann fielen jedoch in ihrem zweiten Lauf mit einem Motorschaden aus, wie die Viertplatzierten Karl Keil/Christian Schädler im ersten Durchgang.



M. Venus

## Schwerer Unfall von Guggemos

Brandhofer beklagte bei seiner einzigen Vorlauf-Niederlage gegen Venus einen defekten Auspuff. Die Brüder Achim und Raphael San Millan erkämpften sich im Finalrennen gegen die

punktgleichen Keil und Motk/Burger als Dritte den letzten Podestplatz.

Ein dramatischer Zwischenfall ereignete sich nach Lauf 7, als Waldemar Guggemos hinter der Ziellinie ungebremst auf die vor ihm auslaufenden Kreuzmayr/Maier auf fuhr und sich überschlug. Guggemos musste reanimiert werden und kam per Helikopter in eine Klinik; Copilot Patrick Lepnik verletzte sich nur leicht. Trotz schwerster Verletzungen hatte sich Guggemos' Zustand am Sonntag stabilisiert.

Den parallel ausgetragenen Deutschen Bahnpokal der Solofahrer gewann Tom Lamek mit Maximum ebenfalls überlegen vor David Pfeffer, der nur dem Norddeutschen unterlag, und Kai Dorenkamp. ♦ TS

## Speedway-GP

## Ohne Smolinski

Der Speedway-GP 2015 wird ohne den ersten und einzigen deutschen Fahrer Martin Smolinski stattfinden. Der Olchinger verpasste als Zwölfter die direkte Qualifikation für nächstes Jahr und kam auch nicht in den GP-Challenge für 2015. Promoter BSI Speedway vergab letzte Woche die permanenten Wildcards an den Australier Troy Batchelor, die Dänen Niels-Kristian Iversen, Michael Jepsen Jensen und den Schweden Tomas H. Jonasson. Smolinski fand keine Berücksichtigung.

## Auch 2015 kein deutscher GP

Das Übergehen des deutschen Neuseeland-GP-Siegers deutet darauf hin, dass BSI von den Plänen eines Deutschland-GP in 2015 wieder abgerückt ist.

Die Briten sind derzeit auf die Ausrichtung des GP-Finales am 24. Oktober 2015 in Melbourne fixiert, wo ein Fünfjahresvertrag abgeschlossen wurde.

Martin Smolinski hat inzwischen trotz einer negativen wirtschaftlichen Bilanz seiner ersten GP-Saison bekräftigt, dass er 2016 zurück sein will: «Ich will mich nächstes Jahr für die Challenge qualifizieren und ich setze alles daran, im Speedway Grand Prix zurück zu sein. Das ist die Serie, in der man dabei sein muss.» Der 29-Jährige, der 2014 erstmals keinen Titel gewann, dürfte 2015 als Übergangsjahr nehmen, in dem er bei der Langbahn-WM mitfährt, die mit Erik Riss' WM-Titel in Mühldorf einen starken Aufschwung erfahren dürfte. ♦ TS



Martin Smolinski in Mühldorf: Langbahn statt Speedway-GP?

## NACHRICHTEN

## Supercross Bercy nach Lille verlegt

**Supercross** Wegen der Renovierung des Bercy-Stadions findet das diesjährige Supercross von Paris am 15./16. November im überdachten Fußballstadion des FC Lille statt. Stars wie Justin Barcia, Eli Tomac, Christophe Pourcel, Gautier Paulin und Justin Brayton werden um den Sieg vor 40000 Zuschauern fahren. ♦ AH

## SuperEnduro-WM erstmals in Riesa

**SuperEnduro** Nach dem Auftakt der WM in Danzig/PL am 6. Dezember findet der zweite Lauf im sächsischen Riesa am 3. Januar 2015 statt. Am 1. Februar wird in Helsinki/FIN, am 21. Februar in Guadalajara/MEX und am 28. Februar in Belo Horizonte/BR gefahren. Das Finale wird im französischen Cahors am 14. März ausgetragen. ♦ RP

## X-Trial-WM 2015 mit fünf Wettbewerben

**X-Trial-WM** Beginn der Indoor-WM-Saison ist am 3. Januar 2015 im englischen Sheffield, zwei Wettbewerbe in Frankreich folgen (31. Januar in Marseille, 6. Februar in Pau). Die letzten Wettbewerbe finden in Barcelona/E am 8. Februar und in Wiener Neustadt/A am 14. März statt. Das X-Trial der Nationen ist am 3. April geplant. ♦ JM

## KOMPAKT

»» **Motocross** Der Finne Harri Kullas (22) wechselt 2015 zum britischen Heads-and-All-Threads-Suzuki-Team von Neil Prince und wird bei der englischen Arenacross-Serie in diesem Winter starten.

»» **Rallye** Der Schwede Pål Anders Ullevålseter gewann auf seiner KTM die Merzouga-Rallye in Marokko vor den Enduro-WM-Fahrern Johnny Aubert, ebenfalls auf KTM, und Deny Philippaerts auf einer Beta.

»» **Eisspeedway** Die ersten beiden Eisspeedway-Termine der Saison 2015 sind fixiert: Am 4. Januar in Weissenbach/Tirol und am 6. Januar in Steingaden/Allgäu finden internationale Meetings statt. ♦ AH/RP/TS

## LANGBAHN-GESPANN-DM / Resultate

Werlte (D): 25. Oktober 2014, Bahnlänge: 541 Meter, Wetter: bedeckt, 15 Grad  
1. Markus Venus/Markus Heiss, 20 Punkte; 2. Markus Brandhofer/Tim Scheunemann, 14;  
3. Achim San Millan/Raphael San Millan, 11; 4. Karl Keil/Christian Schädler, 10; 5. Matthias Motk/Michael Burger, 9; 6. Florian Kreuzmayr/Benjamin Maier, 7; 7. Florian Klein/Sonja End, 6; 8. Martin Brandl/Lydia Neuendorf, 6; 9. Waldemar Guggemos/Patrick Lepnik, 5;  
10. Martin Fischer/Nadin Pierick, 2; 11. Arne Jasper/Christoph Schwass, 0.  
Bahnpokal: 1. Tom Lamek, 20 Punkte; 2. David Pfeffer 18; 3. Kai Dorenkamp 15; 4. Marcel Sebastian 10; 5. Jens Benneker 7; 6. Michael Wenninger 6; 7. Buddy Puijs (NL), 5.

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi



**Audi RS5 Cabrio 4,2 FSI Quattro**, 450 PS, S-Tronic, estorilblau, gehobene Ausstattung, EZ 04/14, 8700 km, Neuzustand, Garantie, 30% unter NP inklusiv alter Nova f. 97.000,- €. Tel. Austria 0664/4070363

Ankauf aller Audi  
Tel./Fax 0208/32420 H

## BMW

**Jetzt schwenkbare Kupplung** für den neuen 3er für nur 929,- € inkl. Montage. [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com) Ihre Einbaupartner seit über 20 Jahren. 09933/902023 H



**523i A F11 TOU NAVI PROF VK €26.900,-**, EZ 10/2010, 72000 km, schwarz, UPE € 64.289,-. jw-marhoffer GmbH, Hohenaspden 2, 69231 Rauenberg, 06222/939820-0 H  
mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 23188

**Traumcabrio! BMW 320 Ci**, Automatik, dunkelblau, hellgraues Leder, Vollaussstattung, EZ 2001, 32.000 km, wie neu, Garagenwagen, 125 kW, NP 93.000,- DM, TÜV 2016, € 17.500,-. Tel. 0171/1267240

[www.schaefer-automobile.de](http://www.schaefer-automobile.de) H



**750d xDrive SOFT-CLOSE VK €66.900,-**, EZ 11/2013, 27000 km, schwarz, UPE € 132.549,-. jw-marhoffer GmbH, Hohenaspden 2, 69231 Rauenberg, 06222/939820-0 H  
mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 23191



**M635 CSI**, 210 kW/286 PS, EZ 02/85, Sonderlack ab Werk, dt. Fzg., 1. Hand, orig. nur 54.000 km, komplette Historie vorhanden, unfallfrei, Erstlack, Neuzustand. André Thonemann Sportwagen, Johann-Gutenberg-Straße 7, 61273 Wehrheim, Telefon 06081/964689, [www.AT-sportwagen.de](http://www.AT-sportwagen.de) H

[bmw-gebrauchtwagen.biz](http://bmw-gebrauchtwagen.biz) H



**Z8, EZ. 05/02**, schwarz/crema, dt. Fzg., 2. Hand, orig. 33.000 km, komplette Historie vorhanden, unfallfrei, Erstlack, Neuzustand. André Thonemann Sportwagen, Johann-Gutenberg-Str. 7, 61273 Wehrheim, Tel. 06081/964689, [www.AT-sportwagen.de](http://www.AT-sportwagen.de) H

## BMW Alpina



**B5 Biturbo**, EZ 5/2011, 87000 km, 373 kW (507 PS), Navi, Xenon, SD, NR-Fzg., Sperrdifferential, alpinblau, Leder everestgrau, scheckheftgepflegt (auf Wunsch Winter-Aluräder), VB 42.900,- € (MwSt. awb.). Tel. 0151/22102080  
mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 23260

## Wiesmann

**Wiesmann MF3 CSL**, schwarz, 1. Hd., 4500 km, von privat, 159.000,- MwSt. ausw. Tel. 0151/11322160

## Cobra

[www.cobra-cn.de](http://www.cobra-cn.de) ... simply the best H

## Daihatsu

[www.daihatsuservice.de](http://www.daihatsuservice.de) H

## Ferrari

**Gebrauchtteile** für 328/348/355/360/360 CH/550. [www.ub-unfallwagen.de](http://www.ub-unfallwagen.de) H

**Ferrari 599 GTB**, Barzahler sucht 599 GTB in makellosem Zustand. Ersthand, Scheckheft, bis 30000 km ... 0160/7498268

**575 Maranello F1**, rot-beige, 5/04, super Zust., viel Zubehör, 42.000 km, 64.000,- €. Tel. 07621/43311, Fax 07621/46822

## Geländewagen

Ankauf aller Geländewagen  
Tel./Fax 0208/32420 H

## Jaguar

**Seriöse Jag. ges.**, u.frei, Bj. 93-2013, ahg-schubert@t-online.de, 07231/143333 H

**Leasingübernahme XF 3.0 AWD**, EZ 08/13, 250 kW, schwarz, 7500 km, Rückfkt., Soundsyst., Leder schwarz, 20", Aero-Pack, SHD, Winterr., Rate 599,- inkl. MwSt., RLZ 21 Mon., Rest 40000 km. 04133-4008840, jan.kathmann1@yahoo.de

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

Ankauf aller Jaguar  
Tel./Fax 0208/32420 H

**Jaguar-Fell**, Cites-Verkaufserlaubnis liegt vor, Preis VS. Tel. 06131/698666

## Mercedes

**SL 65 AMG**, EZ 07/07, 612 PS (450 kW), 49000 km, sw/sw, Volla., NP 240.000,- €!! Garantie bis 8/15, VB 69.000,- €. 0171/3491847, [www.rupp-mercedes.de](http://www.rupp-mercedes.de) H

**Anhängerkupplungen für alle Mercedes** zum Top Preis. Auch AMG Paket, z. B. A-Klasse 849,- € inkl. Montage. T. 09933/902023, [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com) H

Suche SLK u. SL, bar. Tel. 05505/5846 H

[www.autoteileluecke.eu](http://www.autoteileluecke.eu), Dichtungen usw. H

**Mercedes C32 AMG T** in cubanitsilber o. ähnl. Farbe. Wer hat einen im top Originalzustand zu verkaufen? Tel. 0160/3478874  
mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 23238

**E 63 AMG**, EZ 08/10, 525 PS (386 kW), 72000 km, sw/sw, Volla., NP 153.000,- €!! Garantie bis 8/15, VB 44.800,- €. 0171/3491847, [www.rupp-mercedes.de](http://www.rupp-mercedes.de) H

Ankauf aller Mercedes  
Tel./Fax 0208/32420 H

## McLaren

[www.mclarenf1.de](http://www.mclarenf1.de) H

## Peugeot

**207 SW+WR**, EZ 4/2009, 81000 km, 54 kW/73 PS, grau, Klii, NR-Fzg., AHK, 4800,- 0711-76164146, [meinauto2014@gmx.de](mailto:meinauto2014@gmx.de)  
mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 23236

## Porsche



**991 Carrera S Coupé KOM : 105235**, EZ 07/2014, 6224 km, 294 kW (400 PS), grau, Leder, Navi, Xenon, SD, SHZ, 117.600,- € (MwSt. awb.). Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, [www.porsche-koeln.de](http://www.porsche-koeln.de) H  
mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 23196

**964 Speedster RS**, gegen Gebot. Tel. 0172/6207652

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

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



**997 Carrera 4S Coupé KOM : 105226**, EZ 04/2011, 39176 km, 283 kW (385 PS), blau, Leder, Navi, SD, SHZ, 64.900,- € (MwSt. awb.). Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, [www.porsche-koeln.de](http://www.porsche-koeln.de) H  
mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 23197

**Porsche**



**Porsche Zentrum Köln**  
www.porsche-koeln.de

**Panamera 4S KOM : 105223, EZ 05/2013, 20812 km, 294 kW (400 PS), grau, Leder, Navi, Xenon, SD, SHZ, 72.700,- € (MwSt. abw.).** Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, 0221/5774120, www.porsche-koeln.de

H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23199



**Porsche Zentrum Köln**  
www.porsche-koeln.de

**991 Carrera S Cabrio KOM : 105196, EZ 05/2014, 3001 km, 294 kW (400 PS), schwarz, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 105.900,- € (MwSt. abw.).** Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, 0221/5774120, www.porsche-koeln.de

H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23198

**Ankauf aller Porsche**  
Tel./Fax 0208/32420

H



**911 Targa, EZ 5/1978, 105000 km, 132 kW (179 PS), braun, metallic, Leder.** Ich biete Ihnen hier ein einzigartiges Fahrzeug an. Das Auto wurde umfangreich restauriert- und in Summe aller Neuteile, Kaufteile, Reparaturarbeiten, TÜV- Abnahme und dem Wertgutachten ist hier ein perfekter Oldtimer entstanden, VB 45.000,- 02045-409046, peter-kesting@online.de

H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23156



**Porsche Zentrum Köln**  
www.porsche-koeln.de

**Cayenne GTS KOM : 105199, EZ 09/2008, 54500 km, 298 kW (405 PS), grau, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 36.500,- €.** Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de

H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23202

**www.autoteileluecke.de**  
Telefon 05706/391794

H



**Porsche Zentrum Köln**  
www.porsche-koeln.de

**991 Carrera Coupé KOM : 105183, EZ 07/2013, 9461 km, 257 kW (349 PS), keine Angabe, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 83.700,- € (MwSt. abw.).** Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de

H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23200



**Porsche Zentrum Köln**  
www.porsche-koeln.de

**997 Targa 4S Coupé KOM: 105149, EZ 07/2011, 39594 km, 283 kW (385 PS), weiß, Leder, Navi, Xenon, SHZ, 72.900,- € (MwSt. abw.).** Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de

H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23201



**Porsche Zentrum Willich**  
www.porsche-willich.de

**Panamera Turbo, EZ 06/2011, 70950 km, 368 kW (500 PS), braun, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 71.900,- € (MwSt. abw.).** Tölke & Fischer Sportwagen GmbH & Co. KG, Jakob-Kaiser-Str. 1, 47877 Willich, Tel. 02154/9189-0, www.porsche-willich.de

H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23216



**Porsche Zentrum Willich**  
www.porsche-willich.de

**Boxster S (987), EZ 04/2006, 56500 km, 205 kW (279 PS), schwarz, Navi, Xenon, SHZ, 26.900,- €.** Tölke & Fischer Sportwagen GmbH & Co. KG, Jakob-Kaiser-Str. 1, 47877 Willich, Tel. 02154/9189-0, www.porsche-willich.de

H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23217

**Renn/Rallye**

**www.Rennsportshop.com**

**SCHARF und SCHNELL!**

**www.CATCAMS BE**  
TEL: +32 (0)3 320.25.60

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

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

H

**RACEHOUSE 24**  
FOR DRIVERS AND TEAMS

- PELTOR**
- Stilo**
- Schuberth**
- freem**

• **Sofort-Werkstattservice**  
• **Beratung** • **Verkauf**

**Droske-Hülshoff-Str. 5**  
**53129 Bonn - Mobil D-0171/319 22 07**  
**Fax D-02 28/20 79 26 20 - info@diekmann-peltor.de**

**Renntransporter**



**MAN 8-224 Wohnmobil, Bj. 1997, 198.000 km, LxBxH 9,7 m/2,55m/2,5 m, Standheiz. u. Schlafgel. im Führerh., gr. Küche (140 L Kühlschr.), sep. Toiletten- u. gr. Duschraum, gr. Rundsitzgr. bzw. Schl.gelegenheit f. 2 Pers., zusätzl. 2 Pers. 1,4 x 2,0 m Festbett, gr. Werkst.u. Transp. (2,5x1,5 m), gr. seilt. Stauraum unter dem Fahrzeug, 300 L Diesel - 150 L Frischwasser - 100 L Abwassertank, SAT-Empf., Truma WW-Heiz.-Boiler, TÜV u. AU neu, Vorzelt 6,0 x 4,0 m, sehr gepflegt, Preis 29.500,- VB. Tel. 0173/3041653**

**Sattelaufliieger mit großem Stegmaier-Zelt, L 13,50, H 3,95, voll ausgebaut, für 2 Tourenwagen + Aufenthaltsraum und Reifenhalter, 12.900,- €.** Bilder unter info@niederhof.com, 0171/7722919

**www.BRATKE-TRAILER.DE**



**Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kipptbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 16.900,- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211/54169751 oder Mobil +49 (0)172/7186266**

H

**Smart**

**www.berlin-tuning.com**

H

**Subaru**

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

H

**Kunststoffscheiben klar od. grün getönt, Schiebefenster, mit verschied. Biegeradien, für Porsche u. viele andere Fahrzeuge, auch nachträglicher Einbau von Schiebefenstern möglich. Telefon 08157/998760**

**FERODO**

**Motorsport- und High Performance Bremsbeläge**

**Service - Verkauf - Beratung**

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

**www.luetticke-motorsport.de**

H

**www.indysport.de**

H

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

**VW**



**Käfer 15-1303, EZ 4/1977, 122000 km, 32 kW (44 PS), braun, Kunstleder, 26.000,- €.** Tel. 0041/61/3615590, rj@siegrist.com

H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23214



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

H



**Phaeton, EZ 8/2009, 135.000 km, 176 kW (239 PS), schwarz, Klima, 19.000,- €.** Tel. 0171-9434862, skaufmann@vater-gruppe.de

H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23162

**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**



## Namen &amp; Nachrichten

## Nächste Ehrung für Wittmann

»» **Marco Wittmann** Der neue DTM-Champion wurde zum ADAC-Motorsportler des Jahres gewählt. Die Jury bestand wie üblich aus ADAC-Verantwortlichen und Fachjournalisten. ADAC-Junior-Motorsportler 2014 wurde Brian Hsu. Der 16-Jährige gewann dieses Jahr in der Juniorenklasse bis 125 ccm die Motocross-Europa- und Weltmeisterschaft. Übergeben werden die Christophorus-Trophäen am 22. November bei der Sport-Gala des ADAC.

»» **Stefano Domenicali** Der ehemalige Formel-1-Teamchef von Ferrari beginnt am 1. November seine Arbeit für Audi. Der 49 Jahre alte Italiener, der von 1991 bis zu seiner kurzfristigen Entlassung im April 2014 in verschiedenen Leitungsjobs bei Ferrari war, wird bei der Premium-Marke aus dem VW-Konzern verantwortlich sein für die Entwicklung neuer Geschäftsfelder auf den Gebieten Dienstleistungen und Mobilität. Sollte sich Audi mittelfristig aller offiziellen Dementis zum Trotz doch für ein F1-Engagement entscheiden, wäre Domenicali die exakt passende Führungsfigur.

»» **Scott Russell** Der Superbike-Weltmeister von 1993 wird am 28. Oktober 50 Jahre alt. Russell kam mit dem berühmten amerikanischen Kawasaki-Tuner Rob Muzzy, der zuvor Eddie Lawson und Wayne Rainey zu US-Champs gemacht hatte, nach Europa und gewann gegen die vermeintlich viel stärkeren Ducati die WM. Als Kevin Schwantz 1995 zurücktrat, holte Teamchef Gary Taylor Russell ins Suzuki-Werks-

team der 500er-WM. 1996 wurde er in der 500er-WM Rookie of the Year, kehrte aber 1997 mit Yamaha in die Superbike-WM zurück, ohne jedoch an seine frühere Form anschliessen zu können. Seine grössten Erfolge feierte Russell in Daytona. Er gewann das 200-Meilen-Rennen fünfmal, 1995 sogar nach seinem Sturz in der ersten Runde. Von 2008 bis 2012 hatte Russell auch eine erfolgreiche Karriere auf vier Rädern in der Grand-Am-Serie und gewann den Lauf in Montreal. Heute ist Scott Russell ein beliebter Kommentator bei Speed TV. Dazu macht er Rennfahrer-kurse für Yamaha. Er ist noch immer topfit und tobt sich auf seinem 50 Hektar grossen Anwesen mit Offroad-Bikes aus und mischt sogar noch gelegentlich im Sattel beim Harley-Cup mit.

»» **Akira Watanabe** Der bislang einzige Motocross-Weltmeister Japans feierte am 21. Oktober seine 60. Geburtstag. 1978 konnte Watanabe den bis dahin ungeschlagenen Gaston Rahier im Kampf um den 125-WM-Titel besiegen und gewann während seiner WM-Karriere sieben GP. Heute betreibt der Mann aus Utsunomiya daheim in Japan ein Team mit Suzuki, der Marke, mit der er Weltmeister wurde.

»» **Schwarz & Wallenwein** Die Rallye-Meisterpiloten Armin Schwarz sowie Sandro und Mark Wallenwein bieten von Ende Januar bis Mitte März 2015 erneut ihr erstklassiges Winter- und Rallye-Training an. Genaue Termine und weitere Infos im Netz unter [Iceaction.de](http://Iceaction.de). ♦ AW/IP/MSA

## Motorrad-Stars gestern &amp; heute

## ACHTUNG FAHRERLAGER!



1989

## SITO PONS



2014

Ich kann mich noch gut an die brasilianische Camel-Party von 2004 in einem der vornehmsten Hotels von Rio erinnern. Irgendwie hatte ich keine Zeit mehr, mich vorher umzukleiden, und so traf ich dort in Shorts und einem am Strand gekauften T-Shirt ein. Franco Uncini schleppte mich trotzdem gleich zum Haupttisch und setzte mir einen Tequila vor. Camel-Honda-Teamchef Sito Pons schaute mich mit versteinert Miene an, doch während des Abends habe ich mich mit ihm über seine Karriere unterhalten und konnte seine Laune in einer Art lösen, dass er mir nicht mehr böse war, sondern mich gleich zur nächsten Party in Brunn einlud.

Heute, wo die Spanier die HWM dominieren, mangelt es ihnen wirklich nicht an Stars. Doch Alfonso «Sito» Pons war in den späten 1980er-Jahren der erste Spanier nach Angel Nieto, der wirklich brillieren konnte. Er wurde 1988 und 1989 250er-Weltmeister und wechselte dann zu den 500ern. Wenn er dort auch nie eine Dominanz wie zuvor in der mittleren Klasse erlangen konnte, konnte er in seinem ersten Jahr gleich vorne mitfahren und er hat den Weg für die Spanier, die nach ihm in die Königsklasse kamen, geebnet.

Den grossen Teil seines Erfolgs erlangte Pons, weil er einerseits viel Geschäftssinn von seiner gut situierten Familie mitbrachte, andererseits weil er es immer verstanden hat, die

besten Techniker des Landes um sich zu scharen. Er arbeitete mit dem legendären Antonio Cobas zusammen und stellte damals mit dessen Freund Santi Mulero eine Truppe zusammen, die auch bei ihm blieb, als sich Pons 1991 aus dem aktiven Sport zurückzog und als Teamchef weitermachte.

Es war die Zeit, in der das Geld von den Tabak-Sponsoren floss, und Pons' Team warb in den nächsten 13 Jahren gleich für sechs verschiedene Glimmstängel. Mit Alex Crivillé, Alberto Puig, Carlos Checa, Ruben Xaus, Sete Gibernau und Gregorio Lavilla fuhren zunächst die besten spanischen Piloten für sein Team, bevor Pons immer internationaler wurde und mit Kalibern wie John Kocinski, Loris Capirossi, Alex Barros und Max Biaggi Jagd auf den Titel in der Königsklasse machte. Aber mit dem Ende der Zigarettenwerbung musste Pons Ende 2005 gar sein Team zusperrern.

Doch er kam 2009 mit all seinen früheren Technikern zunächst mit einem 250er-Team wieder, aus dem das Pons-Moto2-Team hervorging, das als Erstes mit dem deutschen Hersteller Kalex zusammenarbeitete und das im Vorjahr mit Pol Espargaró Weltmeister geworden war. Und auch die beiden Söhne des bald 55-jährigen Pons, Axel und Edgar, kommen immer besser in Fahrt und könnten eines Tages in seine Fussstapfen treten.

PEPI BÖRÖCZKY\*/IP

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



Sito Pons auf der Honda NSR 250: Weltmeister 1988/1989

## REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell,  
Industriestrasse 28, CH-8604 Volketswil  
Telefon +41 (0)44 806 55 66  
Telefax +41 (0)44 806 55 11  
[www.motorsport-aktuell.com](http://www.motorsport-aktuell.com)  
[mrsa@motorpresse.ch](mailto:mrsa@motorpresse.ch)

Redaktion: Michael Brautigam (Redakteur),  
Christian Eichenberger (Chef vom Dienst),  
Peter Haab (Chefredakteur), Leopold Wieland  
(Chefredakteur)

## Sonderkorrespondenten:

Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,  
Markus Lehner, Johannes Orasche, Imre Paulovits,  
Peter Voncken

## Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer  
Dänemark: Peter Nygaard  
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubl,  
Gustav Büsing, Georg Dobes, Andreas Göhring,  
Martin Grubler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhard  
Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik  
Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Pairan,  
Thomas Schiffner, Achim Schlang, Ulf Simon,  
Stefanie Slapka, Julius Tannert, Arno Wester,  
Anke Wiczorek, Michael Wolf

England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex  
Hodgkinson, Joe Saward, Neil Spalding

Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera

Japan: Shigeo Kikibi

Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat;

Österreich: Peter Preissler, Heinz Pruller, Werner  
Schneider, Wolfgang Vlasaty

Schweiz: Jürg Kaufmann

Spanien: Manuel Pecino

Tschechien: Martin Straka

USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

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

Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer,  
Mike Rockenteller

Art Director:  
Silvio Lötischer

Grafik und Produktion:  
Jürg Stohler, Jürg Schneider,  
Sascha Bencze, Sophie Semmelmann

VERLAG  
Motor-Presse (Schweiz) AG  
Industriestrasse 28  
CH-8604 Volketswil  
Telefon +41 (0)44 806 55 55  
Telefax +41 (0)44 806 55 00  
[www.motorpresse.ch](http://www.motorpresse.ch)  
[verlag@motorpresse.ch](mailto:verlag@motorpresse.ch)

CEO/Geschäftsführung:  
Reto Feurer

Anzeigenleitung:  
Stefan Granzer  
[sgranzer@motorpresse.de](mailto:sgranzer@motorpresse.de)  
0711 182 - 1641

Anzeigenverkauf:  
Vanessa Reif  
[vreif@motorpresse.de](mailto:vreif@motorpresse.de)  
0711 182 - 1839

Werbeverkauf Online:  
Zeljko Berden  
[zberden@motorpresse.de](mailto:zberden@motorpresse.de)  
0711 182 - 1346

Auftragsmanagement:  
Iris Eifrig  
[iefri@motorpresse.de](mailto:iefri@motorpresse.de)  
0711 182 - 1613

Carmen Brix  
[cbrix@motorpresse.de](mailto:cbrix@motorpresse.de)  
0711 182 - 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL  
Präsident:  
Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:  
Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

Druck:  
Presse Druck Überfranken GmbH, Bamberg

Vertrieb:  
DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:  
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:  
2,00 € (D); 2,10 € (A)

Jahresabonnement:  
€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A),  
€ 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben:  
€ 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studen-  
ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulati-  
onsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil  
von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von € 60,00  
(D), € 63,00 (A).

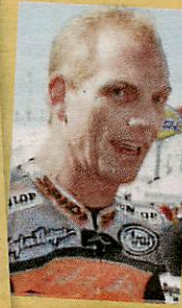
Abonnentenservice:  
Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,  
70138 Stuttgart, Telefon 0711-320 688 88,  
Telefax 0711-182 2550

Übrige Länder: AboService MOTORSPORT aktuell,  
Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)44  
806 55 04, Telefax +41 (0)44 806 55 00,  
[abo-service@motorpresse.ch](mailto:abo-service@motorpresse.ch)

© 2014 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur  
mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-  
nimmt der Verlag keine Haftung.  
ISSN 1421-8488



Marco Wittmann



Scott Russell



Akira Watanabe

**Zwickl-Interview**

**Zu «Die FIA fragt an, ob ich noch lebe», MSa 44/2014**

Kompliment für dieses Interview mit Tiefgang. Hier hat einer geschickt gefragt und sein Gegenüber ehrlich geantwortet. So ehrlich, offen und ungeschminkt, wie der von mir stets geschätzte Kollege Helmut Zwickl immer seine Geschichten geschrieben hat. Und jede seiner Antworten kann ich wunderbar nachvollziehen. Dass ihm die Lust am Job vor Ort vergangen ist, wundert mich nun wirklich nicht – wir sind ja beide fast ein Jahrgang und gemeinsam in unserem Sport und Beruf älter geworden. Aber beide mussten wir feststellen: Egal ob Formel 1, Sportwagen oder DTM – überall nur noch weichgespülte Antworten, Statements unter der Knute der Hersteller, keine echten Kerle mehr mit spontanen Gefühlsausbrüchen und ehrlichen Meinungen. Da macht Journalismus, wie Helmut Zwickl und ich ihn kennen und schätzen gelernt haben, wirklich keinen Spass mehr. Wenn Journalisten stundenlang auf das Statement eines Fahrers warten müssen und dann im Vorbeigehen mit Wortfetzen angepeist oder einfach nur angelogen werden, ist das nicht mehr lustig. Und besser wird's mit Sicherheit auch nicht. Was bleibt, ist die Erinnerung an angenehmere Jahre, die man gemeinsam erlebt hat und von denen man heute noch zehrt. Und die Erinnerung an einen wunderbaren Kollegen, der immer fair gespielt hat und immer Vorbild war. Solche Kollegen muss man heute mit der Lupe suchen. Möge mein alter Freund und Wegbegleiter Helmut Zwickl noch viele Jahre gesund bleiben und seine Ennstal- und Planai-Classic mit genauso viel Herzblut durchführen können, wie er einst seine unterhaltensamen Formel-1-Stories und Bücher geschrieben hat.  
*Rainer Braun, 53804 Much*

**Nichts zu holen**

**Zu «Nur kurze Schonzeit», MSa 44/2014**

Ich glaube nicht, dass Vettel eine kürzere Schonzeit hat als Ferrari. Es ist in fünf Jahren nicht gelungen, dem zweifachen Weltmeister Alonso ein siegfähiges Auto auf die Räder zu stellen. Für den Weltmeister Raikkönen war auch nichts zu holen. Nun kommt der viermalige Weltmeister. Wenn der nicht bald alles in Grund und Boden fährt, kann es, wie 2014 bei den Bullen, doch nur am Auto liegen.  
*Ralf Zeigermann, D-25335 Elmshorn*

**Einfach unprofessionell**

**Zur Siegerehrung beim FI-GP in Sotschi/Russland**

Es ist schön zu sehen, dass es in diesem Formel-1-Kindergarten doch noch einen gibt, der einen Funken Moral besitzt. War es nicht schön zu sehen, wie Lewis Hamilton nach dem Rennen im Fahrerraum Wladimir Putin links liegen liess und ihn nicht eines Blickes würdigte, während alle anderen inklusive Nico Rosberg brav Händchen schüttelten? Erst nach Aufforderung durch Ecclestone gab Hamilton Putin gelangweilt die Hand. Und noch etwas zur Professionalität: Wenn man sieht, wie Rosberg nach dem Rennen an Sieger Hamilton vorbeiläuft, ohne ihn eines Blickes zu würdigen, dann ist das einfach unprofessionell. Kleiner Tipp an Nico: Schau dir doch mal die MotoGP an. Da kannst du lernen, wie sich ein Profi verhält. Warum ist Valentino Rossi bei allen so beliebt? Weil er sich auch nach einer Niederlage mit dem Sieger richtig und ehrlich freuen kann – eben ein Vollprofi.  
*Frank Gajda, D-97478 Knetzgau*

**Mit Begeisterung**

**Zum Leserbrief «Auf den Fischmarkt», MSa 42/2014**

Wenn Leser Bintl Sport-Kommentator Edgar Mielke und den ehemaligen Stasi-Chef Erich Mielke nicht auseinanderhalten kann, sollte er keine diffamierenden Leserbriefe schreiben und sich das peinliche Outing ersparen. Edgar Mielke ist jedenfalls mit Begeisterung und Sachkenntnis dabei, auch wenn er es manchmal ein wenig übertreibt.  
*Heinz Sturm, D-56076 Koblenz*

**Brennende Fragen**

**Zu «Bakkerud-Sieg - VW vor Titelgewinn», MSa 43/2014**

Nach der harten Kritik an der Rallycross-Berichterstattung in MSa möchte ich die Redaktion loben für den Bericht über Petter Solberg. Hoffentlich geht es jetzt so weiter! Brennende Fragen für nächstes Jahr stehen an: Wer fährt womit und für wen?  
*Michael Vabi, D-21037 Hamburg*

**KONTAKT**

**MOTORSPORT aktuell**  
**«Leserbriefe»**  
Industriestrasse 28  
CH-8604 Volketswil  
Fax: +41 44 806 55 11  
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.ch  
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

**MOTORSPORT IM TV**

**AUTOMOBIL**

**DIENSTAG, 28. 10.**

23.20 Inside ERC, Magazin zur Rallye-EM, Reportagen und Interviews **EUROSPORT**  
23.50 CARs: Magazin zur Tourenwagen-WM WTC, Reportagen, Interviews **EUROSPORT 2**

**MITTWOCH, 29. 10.**

0.20 Trofeo Abarth Europa Pergusa/I, Höhepunkte Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**  
0.55 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate (W) **EUROSPORT**  
8.30 CARs: Magazin zur Tourenwagen-WM WTC, Reportagen, Interviews **EUROSPORT 2**  
9.00 Trofeo Abarth Europa Pergusa/I, Höhepunkte Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**  
11.15 Tourenwagen-WM Suzuka/J, 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
11.45 Tourenwagen-WM Suzuka/J, 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

**DONNERSTAG, 30. 10.**

13.45 Tourenwagen-WM Suzuka/J, 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
14.15 Tourenwagen-WM Suzuka/J, 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

**FREITAG, 31. 10.**

7.30, 11.00 Tourenwagen-WM Shanghai/RC, Qualifying (live, W) **EUROSPORT**  
11.15 Tourenwagen-WM Suzuka/J, 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
15.55 Formel-1-GP Austin/USA, 1. freies Training (live) **SPORT 1, SKY SPORT 1**  
8.30 CARs, Magazin zur Tourenwagen-WM, Reportagen und Interviews (W) **EUROSPORT**  
19.55 Formel-1-GP Austin/USA, 2. freies Training (live) **SKY SPORT 1, SPORT 1**  
23.10 Formel-1-GP Austin/USA, Höhepunkte freies Training (Aufz.) **ORF 1**  
23.30 CARs, Magazin zur Tourenwagen-WM, Reportagen und Interviews (W) **EUROSPORT**

**SAMSTAG, 1. 11.**

8.15 NASCAR Sprint Cup Talladega/USA, Rennen (W) **SKY MOTORVISION**  
10.00 Formel-1-GP Austin/USA, Höhepunkte 1. und 2. freies Training (Zus.) **SPORT 1**  
11.00 VLN-Münsterlandpokal Nürburgring, Höhepunkte Rennen (Aufz.) **SPORT 1**  
11.30 Porsche-Carrera-Cup-Magazin, Saisonrückblick 2014 **SPORT 1**  
15.55 Formel-1-GP Austin/USA, 3. freies Training (live) **SKY SPORT 1**  
17.45 Formel-1-GP Austin/USA, 3. freies Training (Aufz., W) **SKY SPORT 1, RTL**  
18.45 Formel-1-GP Austin/USA, Qualifying (live) **RTL, SKY SPORT 1, ORF 1, SRF 2**

22.00 Porsche Supercup Austin/USA, 1. Rennen (live) **EUROSPORT, SKY SPORT 1**  
23.00 Formel-1-GP Austin/USA, Höhepunkte Qualifying (live) **SPORT 1**

**SONNTAG, 2. 11.**

0.00 NASCAR Sprint Cup Martinsville/USA, Höhepunkte Rennen (Zus.) **SKY MOTORVISION**  
8.30 Langstrecken-WM WEC 6 Stunden von Shanghai/RC, Rennen (live) **EUROSPORT**  
10.45 Blancpain Endurance Sprint Baku/AZE, Rennen (live) **EUROSPORT**  
18.15 Porsche Supercup Austin/USA, 2. Rennen (live) **EUROSPORT, SKY SPORT 1**  
19.45 Formel-1-GP Austin/USA, Vorschau (live) **SKY SPORT 1, RTL**  
20.15 Formel-1-GP Austin/USA, Vorschau (live) **ORF 1**  
20.30 Formel-1-GP Austin/USA, Vorschau (live) **SRF 2**  
20.55 Formel-1-GP Austin/USA, Rennen (live) **RTL, SKY SPORT 1, ORF 1, SRF 2**  
21.30 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate **EUROSPORT**  
22.00 NASCAR Sprint Cup Fort Worth/USA, Rennen (live) **SKY MOTORVISION**  
22.45 Formel-1-GP Austin/USA, Analysen, Interviews (live) **RTL, ORF 1, SKY SPORT 1**

**MONTAG, 3. 11.**

0.00 Formel-1-GP Austin/USA, Höhepunkte Rennen (Aufz.) **SPORT 1**  
1.15 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate (W) **EUROSPORT**  
3.50 Formel-1-GP Austin/USA, Rennen (W) **ORF 1**  
20.00 Formel-1-GP Austin/USA, Rennen (W) **SKY SPORT 1**

**DIENSTAG, 4. 11.**

5.05 Formel-1-GP Austin/USA, Höhepunkte Rennen (Zus.) **ORF 1**  
22.35 Langstrecken-WM 6 Stunden von Shanghai/RC, Höhepunkte (W) **EUROSPORT**  
23.20 Blancpain Endurance Sprint Baku/AZE, Höhepunkte Rennen (Zus.) **EUROSPORT**  
23.55 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate (W) **EUROSPORT**

**MOTORRAD**

**FREITAG, 31. 10.**

15.30 Superbike-WM Jerez/E 2014, Rennen, 2. Rennen (W) **EUROSPORT**  
16.15 Superbike-WM Jerez/E 2014, Rennen, 1. Rennen (W) **EUROSPORT**

**SAMSTAG, 1. 11.**

11.00 Superbike-WM Jerez/E 2014, Rennen, 2. Rennen (W) **EUROSPORT**

11.45 Superbike-WM Magny-Cours/F 2014, 2. Rennen (W) **EUROSPORT**  
16.45 Superbike-WM Jerez/E 2014, 2. Rennen (W) **EUROSPORT**  
17.30 Superbike-WM Magny-Cours/F 2014, Rennen, 1. Rennen (W) **EUROSPORT**  
18.15 Superbike-WM Magny-Cours/F 2014, Rennen, 2. Rennen (W) **EUROSPORT**  
19.00 Superbike-WM Losail-Doha/QA, Superpole-Qualifying (live) **EUROSPORT**  
22.45 Superbike-WM Losail-Doha/QA, Superpole-Qualifying (W) **EUROSPORT**

**SONNTAG, 2. 11.**

12.00 Superbike-WM Losail-Doha/QA, Superpole-Qualifying (Aufz.) **EUROSPORT 2**  
16.30 Superbike-WM Losail-Doha/QA, Superpole-Qualifying (W) **EUROSPORT 2**  
17.00 Superbike-WM Losail-Doha/QA, 1. Rennen (live) **EUROSPORT 2**  
18.15 Supersport-WM Losail-Doha/QA, Rennen (live) **EUROSPORT 2**  
19.00 Superbike-WM Losail-Doha/QA, 1. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**  
20.00 Superbike-WM Losail-Doha/QA, 2. Rennen (live) **EUROSPORT**  
21.00 Supersport-WM Losail-Doha/QA, Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**

**MONTAG, 3. 11.**

0.45 Superbike-WM Losail-Doha/QA, 2. Rennen (W) **EUROSPORT**  
6.00, 10.30, 16.45, 22.30 Superbike-WM Doha/QA, 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
6.30, 17.15, 23.00 Supersport-WM Doha/QA, Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
7.00, 11.30, 17.45 Superbike-WM Doha/QA, 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
8.30 Supersport-WM Losail-Doha/QA, 1. Rennen (W) **EUROSPORT**  
9.00 Superbike-WM Losail-Doha/QA, 2. Rennen (W) **EUROSPORT**  
14.30 Supersport-WM Losail-Doha/QA, Rennen (W) **EUROSPORT**  
15.00 Superbike-WM Losail-Doha/QA, 2. Rennen (W) **EUROSPORT**

**DIENSTAG, 4. 11.**

00.45 Superbike-WM Losail-Doha/QA, 2. Rennen (W) **EUROSPORT**  
4.00 Superbike-WM Doha/QA, 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
4.30 Supersport-WM Doha/QA, Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
5.00 Superbike-WM Doha/QA, 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
15.00 Superbike-WM Doha/QA, 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
15.30 Supersport-WM Doha/QA, Rennen (W) **EUROSPORT 2**  
16.00 Superbike-WM Doha/QA, 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

(W) = Wiederholung

**TERMINE**

**AUTOMOBIL**

1./2. 11.	Porsche Supercup Austin	USA
2. 11.	Formel-1-GP Austin	WM USA
2. 11.	WEC Shanghai	WM RC
2. 11.	Blancpain Sprint Series Baku	AZ
2. 11.	Euroformula Open Barcelona	E
2. 11.	NASCAR-Sprint-Cup Fort Worth (Chase for the Cup)	USA

**MOTORRAD**

3.-8. 11.	International Six Days Enduro San Juan	WM RA
2. 11.	Superbike Doha-Losail	WM QA

**DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL**

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächster Einsatz des DSK-Busses: 29. November bis 8. Dezember: Motor-Show Essen  
Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



**IM NÄCHSTEN HEFT / 4. 11. 2014**

**AUTOMOBIL**

**Formel 1: GP USA**

**WEC: Shanghai**

**NASCAR: Fort Worth**

**MOTORRAD**

**MotoGP: Aktuelle News**

**Superbike-WM: Doha-Losail**

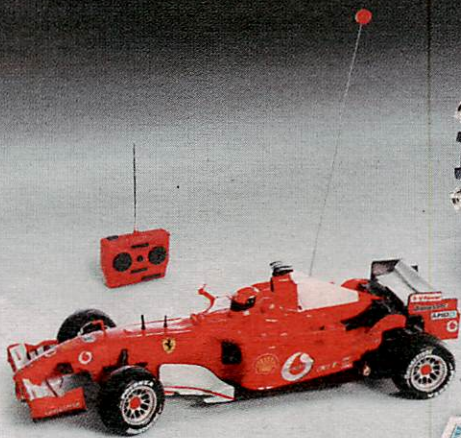
**MX-WM: Interview Cairoli**

**Six Days Enduro Argentinien**

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# WER DIE WAHL HAT...

Jetzt **MOTORSPORT** aktuell frei Haus sichern  
und aus vielen **tollen Extras** wählen!



**Ihr Wunsch-Extra  
zum Abo von  
MOTORSPORT aktuell**



**Ihre Vorteile:** ■ mindestens 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ Extra Ihrer Wahl dazu ■ alle Ausgaben pünktlich und bequem frei Haus ■ Online-Kundenservice

Einfach online bestellen:

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