

MOTORSPORT

aktuell

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

Jeden
Dienstag
neu



Moto2
Aegerter/Lüthi:
Doppel-Interview S. 16

Formel 1
Bianchi-Unfall:
Strittige Analyse S. 2/3

Formelsport
Gerhard Berger:
Bilanz des FIA-Jobs S. 10

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

www.motorsport-aktuell.com

DAS RÄTSEL

LEWIS HAMILTON



Lewis Hamilton (29) wurde am Wochenende zum zweiten Mal nach 2008 der Weltmeister-Pokal der Formel 1 überreicht (Foto). Doch auch nach acht Jahren in

der Automobil-Königsklasse ist der Engländer noch immer ein ganz spezieller Rennfahrer. Weshalb Hamilton so schwierig zu fassen ist. Was ihn am Lenkrad so

besonders stark und erfolgreich macht. Wie ihn der Teamwechsel zu Mercedes noch besser werden liess. Wer ausser Ayrton Senna noch sein Held ist. **Ab S. 4**

LESERWAHL 2014 in Kooperation mit **SONAX** & **MINICHAMPS**

WER WIRD RACER DES JAHRES? **Mitmachen und gewinnen!**

- Mehr als 430 Kandidaten aus Automobil- und Motorrad-Rennsport
- Preisgewinne im Wert von über 8000 Euro
- Teilnahmekarten in dieser Ausgabe



1. Preis
Mit HANKOOK exklusiv
zur DTM 2015

2. Preis
Mit SONAX exklusiv
zur Formel 1 2015



LIEBE LESER!



Leopold Wieland
Chefredakteur

Lieben heisst: Annehmen, was ist. Die Formel 1 immer noch zu lieben, das verlangt vor allem Geduld und Hoffen auf Besserung. Denn: Das anzunehmen, was in der höchsten Klasse des Autosports momentan passiert, fällt echt schwer. Vor allem das, was die Konsequenzen aus dem schlimmen Unfall von Jules Bianchi beim diesjährigen Grand Prix von Japan betrifft.

Die Unfallstelle in Suzuka sei angemessen gesichert gewesen. Das ist Kernaussage des fast 400 Seiten umfassenden Untersuchungsberichts, den die FIA in Auftrag gab und letzte Woche veröffentlicht hat. Bei den darin ferner enthaltenen Vorschlägen für mehr Sicherheit fehlt der logischste: Ein simples System, das die Fahrer nachprüfbar zum Langsamfahren verpflichtet, sobald Rettungspersonal und -fahrzeuge auf und/oder neben der Strecke im Einsatz sind. Mit einem Knopfdruck – wie beim Durchfahren der Boxengasse – wäre das zum Beispiel einfach zu lösen.

Einfach mochte es die Formel 1 aber fast nie. So versteigt sie sich weiter in komplizierte, unpraktische Lösungen wie neuerdings das sogenannte virtuelle Safety Car. Und macht ihren Fans immer noch mehr Liebeskummer.

Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



WER? Petter Solberg (N)
WO? Doha (Q)

WAS? FIA-Pokal für den allerersten Rallycross-Weltmeister



WER? FIA-Führung mit all ihren 2014er-Meistern
WO? Doha (Q)

WAS? Die Ehrung im Wüstenstaat am Persischen Golf war ein Bekenntnis des Automobil-Weltverbandes für den Nahen Osten



WER? Jorge Lorenzo (E)
WO? Sentul (RI)

WAS? MotoGP-Ex-Weltmeister auf Cup-Motorrad

INHALT

AUTOMOBIL

- ! **THEMEN DER WOCHE**
Formel 1: Ursachen des Bianchi-Unfalls; DTM: Rennen im Doppelpack; Langstrecken-WM: Rätsel um Webber-Crash **S. 3**
- ! **FORMEL 1** Wer ist Weltmeister Hamilton? **S. 4**
- FORMEL 1** Nur Ärger bei McLaren-Honda **S. 6**
- FORMEL 1** Die grosse Statistik zur WM 2014 **S. 7**
- FORMEL 1** Der Teamüberblick zur WM 2014 **S. 8**
- ! **FORMELSPORT** Gerhard Bergers FIA-Bilanz **S. 10**
- RACE OF CHAMPIONS**
Zurück zu den Wurzeln **S. 11**
- LANGSTRECKEN-WM**
Fokus Richtung 2015 **S. 12**
- DTM** Nicht nur die Fahrerfrage interessiert **S. 13**
- RALLYE-WM** Künftig weniger Kommunikation **S. 14**

MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**
Moto3: Spanische Meisterschaft wird Junior-WM **S. 15**
- ! **MOTO2** Aegerter/Lüthi im Doppel-Interview **S. 16**
- MOTO3** Die Weltmeisterschaft 2014 in Zahlen **S. 18**
- ! **LESERWAHL** Wählen Sie die Racer des Jahres **S. 19**
- SUPERBIKE-WM** Wirbel im Aprilia-Team **S. 31**
- MOTOCROSS-WM** Interview mit Champion Tixier **S. 32**

PANORAMA

- TOP-FAHRER/-DESIGNER**
40 Jahre Thaßlers HTS **S. 36**
- 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/Bianchi-Unfall

FIA: Es gab viele Ursachen

Von PETER HAAB

Beim FIA-Kongress in Doha (Katar) hat die Untersuchungskommission letzte Woche ihren Bericht zum Unfall von Jules Bianchi im Japan-GP vorgelegt. Die Erkenntnis in Kurzversion: Der Fahrer hat seine Geschwindigkeit nicht ausreichend reduziert. Und das Marussia-Auto wies sicherheitstechnisch Mängel auf in Suzuka.

FIA-Präsident Jean Todt hatte Mitte Oktober persönlich eine Task-Force ins Leben gerufen, welche die Ursache des schweren Unfalls von Jules Bianchi in Suzuka abklären sollte. «Infolge des Unfalls beim Grand Prix von Japan hat die FIA beschlossen, ein Unfallgremium ins Leben zu rufen», sagte Todt. «Es ist das Ziel, ein besseres Verständnis dieses Zwischenfalls zu erlangen und Vorschläge für zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen an den Rennstrecken zu unterbreiten.» Die Task-Force hatte rund acht Wochen Zeit für ihre detaillierten Abklärungen.

Letzte Woche hat die Untersuchungskommission im Rahmen der Sitzung des FIA-Motorsport-Weltrates in Doha ihren Bericht zum Unfall von Jules Bianchi in Suzuka vorgelegt. Das zehnköpfige Gremium unter dem Vorsitz von Peter Wright, dem unter anderem auch Ross Brawn, Stefano Domenicali und Alexander Wurz angehörten, stellte in einem insgesamt 396 Seiten umfassenden Report unter anderem fest, dass «Bianchi nicht ausreichend verlangsamt», um einen Unfall an der gleichen Stelle wie zuvor Adrian Sutil



Der schwere Unfall von Jules Bianchi war der schwärzeste Tag in der Formel-1-Saison 2014

(Sauber) zu vermeiden. «Wenn die Fahrer die Vorgaben bei doppelten gelben Flaggen vollends erfüllen, dürften weder die Piloten noch die Offiziellen einer Gefahr ausgesetzt sein», hält die Kommission in ihrem Bericht fest.

Streckenposten ohne Fehler

Aber nicht nur dem schwer verletzten Piloten, der seit drei Wochen in Nizza in einer Spezialklinik liegt, wirft die Kommission ein Fehlverhalten vor. Auch das Team Marussia, mittlerweile in die Insolvenz gegangen, hat offenbar Fehler gemacht. Wie der Bericht festhält, war ein Sicherheitssystem am Auto des Franzosen nicht funktionstüchtig.

Marussia hatte sich direkt nach dem Unfall in aller Form

von den Vorwürfen distanziert, dass Bianchi vom Kommandostand während der Schlussphase des Rennens aufgefordert worden sei, schneller zu fahren, um seinen 17. Platz gegen Marcus Ericsson (Caterham) zu verteidigen. Ericsson war damals bei schwierigen Streckenverhältnissen mit Regeneifen unterwegs und holte in grossen Schritten auf Bianchi (Intermediates) auf.

Die Kommission stellte zudem klar, dass die Bergungskräfte vor Ort keine Fehler beim Abtransport des vorher verunfallten Sauber von Adrian Sutil gemacht haben. Und sie kam zum Schluss, dass selbst ein geschlossenes Cockpit keine ausreichende Sicherheit hätte bieten können. Wenn ein 700 Kilogramm

schweres Rennauto mit 126 km/h auf einen 6,5 Tonnen schweren Kran stosse, gebe es keine ausreichend widerstandsfähige Struktur, die einem solchen Aufprall standhalten könnte.

Der Bericht des zehnköpfigen Gremiums ist nicht bei allen Beteiligten auf uneingeschränktes Verständnis gestossen. Wichtig seien jedoch die ersten Konsequenzen, die aus den Vorfällen gezogen werden können, hielt GPDA-Präsident Wurz fest. Der frühere französische Formel-1-Pilot Patrick Tambay störte sich an der deutlichen Schuldzuweisung an Jules Bianchi. Er kritisierte, dass sich die verantwortlichen Leute damit auf etwas gar einfache Art ihre Hände reinwaschen würden. ♦

Mark Webber

Crash gibt Rätsel auf

Eine Woche nach dem spektakulären Unfall von Mark Webber beim Saisonfinale der Langstrecken-WM (WEC) in São Paulo ist der Hergang des Geschehens weiterhin unklar.

Der Australier erlitt bei dem heftigen Einschlag lediglich Prellungen und eine Gehirnerschütterung. Nach den Untersuchungen und Röntgenaufnahmen verbrachte Webber eine Nacht zur Beobachtung in der Klinik, aus der er noch am Montagnachmittag (Ortszeit) entlassen wurde.

Es geschah am Ende der 237. Runde, der letzte Boxenstopp von Webbers Porsche 919 Hybrid mit der Startnummer 20 lag zehn Runden zurück. Die Fernsehbilder zeigten das sich bereits ausser Kontrolle befindliche Auto, das mit hoher Geschwindigkeit in die äussere



Gehirnerschütterung: Webber

Mauer einschlug, über die Strecke rutschte und rückwärts auf der gegenüberliegenden Seite in der Boxeneinfahrt zum Stehen kam. Dort, wo Webber den ersten Mauerkontakt hatte, stoppte auch Matteo Cressonis stark beschädigter Ferrari.

Aufnahmen des Unfalls fehlen

Der Italiener gab an, Webbers Auto sei bereits ausser Kontrolle gewesen, als es zum Kontakt kam. Webber erklärte, er könne sich an den genauen Hergang nicht erinnern. Auch die Sportkommissare hatten keine anderen Bilder als die TV-Aufnahmen zur Verfügung, wie Michael Schwägerl, als FIA-Sportkommissar in Interlagos im Einsatz, versicherte. Was genau geschah, wird sich deshalb wohl nur durch die eingeleitete Analyse der Daten und Beschädigungen durch die Porsche-Ingenieure klären lassen.

Für Mark Webber war es praktisch ein Déjà-vu: 2003 krachte er bei starkem Regen im FI-Jaguar an gleicher Stelle in die Mauer, worauf Alonso auf den Trümmern abflog und Fischella überraschend gewann. Auch 2004, 2005 und 2006 endete der GP Brasilien für Webber jeweils nach Unfall. ♦ GB

DTM

2015: Rennen im Doppelpack

Viele DTM-Fans haben sich mehr Rennen gewünscht. Dem hat die DTM-Dachorganisation ITR nun Rechnung getragen und beschlossen, dass 2015 in 18 und nicht wie in diesem Jahr in 10 Rennen der Meister ermittelt wird.

Möglich wird diese Änderung durch die Entscheidung, dass bei insgesamt neun DTM-Veranstaltungen am Samstag und Sonntag jeweils ein Rennen stattfindet. «Wir wissen, das

sich viele Fans ein zweites Rennen am Wochenende gewünscht haben, weil jede zusätzliche Rennminute mehr Spannung und Action verspricht», erklärt DTM-Chef Hans Werner Aufrecht den Beschluss, den auch die Fahrer sehr begrüssen. «Diesen Wunsch haben wir aufgenommen und werden in den kommenden Wochen die Details fixieren.» (siehe auch Seite 13)

Der Auftakt Anfang Mai und das Finale Mitte Oktober gehen traditionell in Hockenheim

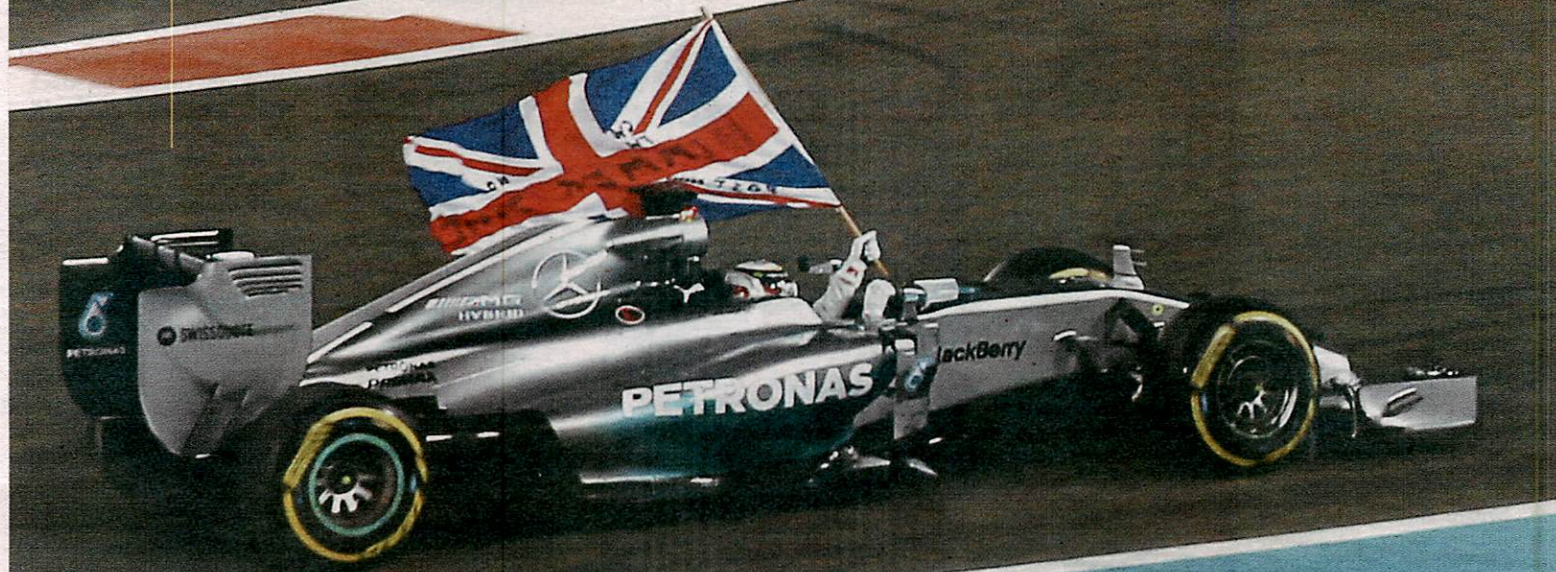
über die Bühne. Dem Saisonhighlight auf dem Nürnberger Norisring Ende Juni folgen drei Auslandsgastspiele in Zandvoort/Niederlande, Spielberg/Österreich und Moskau/Russland. Mit der drittletzten Veranstaltung Mitte September in Oschersleben beginnt wohl die entscheidende Saisonphase, die 14 Tage später und so spät wie noch nie seit Bestehen der DTM ausgerechnet am um diese Jahreszeit oftmals im Nebel liegenden Nürburgring ihre Fortsetzung findet. ♦ AW

TERMINE 2015

DTM	
1.-3.5.	Hockenheim* (D)
29.-31.5.	Lausitzring* (D)
26.-28.6.	Norisring* (D)
10.-12.7.	Zandvoort* (NL)
31.7.-2.8.	Spielberg* (A)
28.-30.8.	Moskau* (RUS)
11.-13.9.	Oschersleben* (D)
25.-27.9.	Nürburgring* (D)
16.-18.10.	Hockenheim* (D)

*Vorbereitlich Genehmigung durch die FIA und den DMSB

Englands Glory: Mit dem Union Jack in der Hand drehte Hamilton nach Sieg und Titelgewinn in Abu Dhabi seine Ehrenrunde



Lewis Hamilton 1

Der Unfassbare

Von ELMAR BRÜMMER

Der neue Weltmeister ist ein Rennfahrer mit mehr Widersprüchen als andere. Annäherung an diesen so speziellen Lenkstar.

Dieser Lewis Hamilton ist einfach nicht zu fassen; Da legt er im 2014er-Finalrennen in Abu Dhabi vom Start bis ins Ziel eine triumphale Fahrt hin, da steht er nach sechs Jahren und einer höchst dramatischen Saison wieder auf der allerhöchsten Stufe der Formel 1, und dann fällt die Party anschliessend praktisch flach. Verlierer Nico Rosberg lässt seinen Frust auf der Tanzfläche aus, der neue Weltmeister aber geht früh schlafen. Lewis Hamilton ist ein Mann der Widersprüche. Aber erst die machen ihn so richtig stark.

Unter Druck besonders stark

Als Frühbremsler ist der 29-jährige Engländer noch nie bekannt gewesen. Dafür als ein Rennfahrer, der dann besonders stark ist, wenn sich die Dinge zuspitzen. Die ersten zwanzig Meter von Abu Dhabi, auf denen er von Startplatz 2 aus Polè-Sitter Rosberg überholte, sind dabei nicht mal das

beste Beispiel. Aber auch die unterstreichen die These, dass Hamilton, seit er bei Mercedes ist, sein Leben selbst in die Hand genommen hat. Rückblende in den Herbst 2012: Als Niki Lauda, bis heute sein grosser Mentor, ihm einen Mercedes-Vertrag anbot, hat Hamilton noch darum gebetet, dass es die richtige Entscheidung war, sein Zuhause namens McLaren zu verlassen. Inzwischen weiss er, dass ihn die letzten beiden Jahre sportlich wie menschlich weitergebracht haben. Und zwar entscheidend.

Lewis Hamilton hat gelernt, ruhiger zu bleiben, konzentrierter zu werden – und dennoch seine Stärke im Rad-an-Rad-Duell nicht einzubüssen. Damit ist er zu einem kompletteren Rennfahrer geworden. Man nehme nur das im neuen Reglement nötig gewordene, nicht ganz einfache Spiel mit dem Benzinverbrauch – Hamilton, inzwischen der erfolgreichste britische Formel-1-Pilot, ist auch darin ein Meister. Damit entkräftet er ganz nebenbei auch das alte Vorurteil, er könne nicht mit Reifen haushalten.

Und das alles, obwohl er sich angesichts vieler verpatzter Qualifikationssitzungen sonntags häufig in der Rolle des He-

rausforderers wiederfindet, seiner Paraderolle. «Das ist das, was ich gelernt habe, als ich im Motorsport gross geworden bin», sagt Hamilton, «meine rennfahrerischen Fähigkeiten auszuspielen und immer das Beste aus meinen Möglichkeiten zu machen. Als Kind hatte ich immer nur ein Gokart aus zweiter Hand ohne die aufgemotzten Motoren. Und so habe ich gelernt, wie man am besten durch das Feld nach vorn kommt. Und genau das ist es, was ich auch in diesem Jahr gemacht habe.»

Das meiste aus seinen Möglichkeiten zu machen, das hat am Ende den Ausschlag im bis kurz vor Schluss knappen Duell mit Teamkollege Rosberg gegeben. Tatsächlich haben der Transfer zu Mercedes, die neue Umgebung dort und die ungeheure Leistungsfähigkeit des 2014er-Silberpfeils neue Kräfte beim Weltmeister von 2008 freigesetzt. 2213 Tage nach dem ersten folgte am Ende WM-Titel Nummer 2.

Der Unterschied zwischen dem F1-Champion Hamilton von gestern und dem von heute? Natürlich steckt immer noch der pure Wettbewerbsgeist in ihm, auch im Wettbewerb mit sich selbst. Nico Rosberg hat

diesen Charakterzug zusätzlich belebt. «Das Beste für ein Team ist es, zwei wettbewerbsfähige Fahrer zu haben», sagt Hamilton, wohl wissend um die Revanchegelüste des Gegenspielers. Vor Auseinandersetzungen ist Hamilton nicht bange. Er hat in den vielen Konflikten in der Formel 1 ein dickes Fell bekommen. So hat er aus den viel diskutierten Vorfällen mit Rosberg von Monte Carlo, Budapest und Spa eine Art inneren Zusatzhybrid gemacht.

Selbstvertrauen bei Krisen

Der Umgang mit Krisen, vielleicht auch aus der Erfahrung seines heftigen Stallkriegs mit Fernando Alonso 2007 bei McLaren, mag dieses Jahr im mehr und mehr zugespitzten Duell mit Rosberg mit den Ausschlag gegeben haben. Hamilton, der Instinktfahrer, hat in den entscheidenden Momenten auf sich vertraut. Und jedes Mal, wenn das klappte, gerade in scheinbar aussichtslosen Lagen, gewann er daraus noch mehr Selbstvertrauen.

Weshalb ihm alle Deutungen der anderen, wie es um diese merkwürdig anmutende Freund-/Feindschaft mit Nico Rosberg bestellt ist, nichts ausmachen: «Die Menschen sehen

in uns, was sie sehen wollen.» Er sieht einen harten Gegner und findet nicht, dass Teamkollegen unbedingt miteinander befreundet sein müssen. Aber auf Respekt und ein gewisses Grundvertrauen besteht er.

An den Bruch mit seinem beruflichen Wegbegleiter und auch privaten Nachbarn erinnert sich der Weltmeister gut: «Es war der Moment, als wir in den Formelsport wechselten, in unterschiedliche Serien. Wir hatten zuvor jedes Wochenende miteinander verbracht und haben dann jahrelang nicht miteinander gesprochen. Als wir schliesslich wieder in der gleichen Serie fuhren, waren wir erwachsen Männer, die gegeneinander Rennen fahren.»

Härtere Gegner kann es nicht geben, auch nicht für die grosse Revanche 2015. «Hammer-Time» stand auf der britischen Fahne, die aus Lewis Hamiltons Cockpit nach dem Final-sieg und Titelgewinn ragte. Damit ist jene Fähigkeit gemeint, auf den Punkt fit zu sein, die Chance zu wittern und wie ein Raubtier Beute zu machen – als «Lew», der Löwe. Darin ist er wie Ayrton Senna, sein grosses Idol. Wie der liebt Hamilton den Speed nicht nur, er lebt ihn auch. ♦



Lässig: Hamilton mit seinem 11. Siegerpokal 2014 in Abu Dhabi

Lewis Hamilton 2

Typ, der Klischees häufig ausbremst

Von ELMAR BRÜMMER

Auch als Privatmann ist der neue Champion nicht auf Antrieb zu durchschauen. Ein starker Charakter ist er aber auch in dem Punkt.

Die Sache mit den Pokalen kannte man bisher nur von Sebastian Vettel, der ein echter Sammler ist und dem der glänzende Lohn seiner Arbeit im F1-Cockpit wichtig ist. In Monza, als er mit dem ganzen Frust von Spa seinen finalen Siegeszug begann, spottete Lewis Hamilton über die Trophäe: «Ich mag diesen Plastikpokal nicht, da sind direkt irgendwelche Teile abgefallen. Wahrscheinlich war die Plakette das wertvollste daran.» Sehnsüchtig schielte er auf den Goldpokal für den Konstrukteur. Seit dem letzten Wochenende hat er jetzt den größten und vor allem wichtigsten Pott, den es in der Formel 1 gibt. Und die FIA-WM-Trophäe wird bestimmt nicht einfach so auf den Küchentisch gestellt, wie es Vettel in seinen ersten Titeljahren mangels passender Vitrine getan hat.

Asphalt-Cowboy mit Disziplin

Denn Lewis Hamilton ist ein Meister darin, die Dinge zu zelebrieren. Er ist ein Perfektionist. Das bringt nicht zuletzt die McLaren-Schule so mit sich: antrainierte Disziplin. Und trotzdem bleibt er dabei Asphalt-Cowboy. Dass er das Gegensätzliche auch privat auslebt, macht ihn so beson-

ders in einer zunehmend angepassten Rennfahrerwelt. Wer nur die schwere Goldkette und den anderen Glitzerschmuck sieht, mag vorschnell sein Urteil fällen. Hamilton kontert: «Nur weil ich dunkelhäutig bin und Diamantohrringe liebe, muss ich doch nicht gleich ein Rapper sein.» Wer nur das Klischee sieht, der wird überrascht sein, wie häufig der 29-Jährige Demut an den Tag legen kann. Höflich war er so wieso schon immer – Erziehungssache. Sein Statement bei der Mercedes-Saisonabschlussfeier «Stars & Cars», als er über Stuttgart sprechen soll: «Mir wird hier klar, dass ich nur ein Sandkorn in der grossen Mercedes-Welt bin.»

Wir erkennen einen Mann mit vielen Facetten. Die Leiden-

kummer. Seit einer Weile schon spricht er von der Sängerin nur noch als «meine Lady», Familienplanung schliesst er nicht mehr ganz aus. Aber typisch Hamilton, dass spontane Dates dann auffliegen, weil sein Mercedes in einer Londoner Tiefgarage nicht anspringt. Ganz sicher auch, dass der Überraschungsbesuch der Künstlerin in Abu Dhabi, die am Vorabend in Zürich noch ein Konzert gegeben hatte, motivierende Wirkung hatte. Künftig werden die beiden sich häufiger sehen, denn Scherzinger tritt in London im Musical «Cats» auf. «Man muss seinen eigenen Weg finden und auch gehen», sagt Hamilton nicht nur mit Blick auf



«Man muss seinen eigenen Weg finden und auch gehen.»

LEWIS HAMILTON

schafft beim Fahren verrät den Gefühls- und Instinktmenschen Hamilton, der jahrelang unter der On-off-Beziehung mit Popsängerin Nicole Scherzinger litt; aus manchen fahrrischen Harakiri-Situationen sprach tatsächlich der Liebes-

Thema Partnerschaft. Vielleicht hilft ihm da generell der grosse Kompass, den er sich auf den Brustkorb hat tätowieren lassen. Dem zweiten WM-Titel soll übrigens ebenfalls ein Kunstwerk aus Tinte auf der Haut folgen.

Einen echten Helden, sieht man einmal vom sportlichen Vorbild Senna ab, hat Hamilton nicht wirklich. Am ehesten ist das Vater Anthony, nachdem die beiden sich längst wieder versöhnt haben. Die Pubertät kommt bei Rennfahrern häufig später, weil sie so früh mit dem Sport anfangen. Lewis Hamilton erlebte seine Krisenjahre Mitte der Zwanziger. Dann fällt ihm doch noch ein Hero ein, und er sagt mit einem Grinsen: «Superman vielleicht?» ♦



Artig: FIA-Ehrung mit Teamboss Wolff und Teamkollege Rosberg



Erste Titelfeier in Abu Dhabi: Hamilton im Arm von «Lady» Nicole, daneben Stiefmutter und Vater

McLaren-Honda

Pleiten, Pech und Pannen



Der McLaren-Honda in Schwarz verpackt auf dem Abschleppwagen: Das Formel-1-Projekt von Honda und McLaren steht noch unter einem ungünstigen Stern

Von PETER HAAB

Die neue Zusammenarbeit zwischen McLaren und Honda steht bis anhin unter einem ungünstigen Stern: Bei den ersten Testfahrten in Abu Dhabi gab's viel Pech und technischen Ärger. Und in der Öffentlichkeitsarbeit vor allem peinliche Pannen. Mit immer neuen Ausreden schiebt die Teamleitung ihre Entscheidung in der Fahrerfrage für 2015 hinaus.

Die Art, wie Ferrari die Verpflichtung des vierfachen Weltmeisters Sebastian Vettel in der Öffentlichkeit kommuniziert hat, gilt eigentlich schon als Super-Gau in Sachen Öffentlichkeitsarbeit. Doch überraschenderweise wird Ferrari in Sachen Kommunikation von McLaren-Honda sogar noch übertroffen. Sowohl das Formel-1-Fahrerlager als auch die Fans warten nun schon seit Monaten darauf, dass bei McLaren eine Entscheidung in Sachen Fahrerpaarung für die kommende Saison fällt. Ähnlich wie bei der Hängepartie um Sebastian Vettel

und Ferrari spielt auch im Falle von McLaren wieder ein gewisser Fernando Alonso die Hauptrolle. Dass der 33-Jährige nach seinem ersten Gastspiel von 2007 wieder zu McLaren zurückkehrt, ist sicher. Die Frage, wer 2015 sein Teamkollege sein wird, ist weiterhin offen.

Machtkampf unter Besitzern

Anscheinend gibt es hinter den Kulissen bei McLaren einen Machtkampf zwischen den einzelnen Anteilseignern: Die bahrainischen Vertreter und Mansour Ojeh tendieren zu Jenson Button. Ron Dennis und sein Teamchef Eric Boullier set-

zen auf das dänische Nachwuchstalent Kevin Magnussen. Beim Machtkampf geht es allerdings nicht ausschliesslich um die Fahrerpaarung für 2015. Das Gerangel soll sich auch deshalb derart lange hinziehen, weil sich die Besitzverhältnisse ab dem 1. Januar 2015 verändern sollen. Britische Medienvertreter behaupten, dass Ron Dennis in diesem Zusammenhang von der Gruppierung Ojeh, Bahrain und Honda aus dem Vorstand gedrängt werden soll.

Derek Warwick bezeichnete die Hinhaltenaktik des McLaren-Rennstalls am vergangenen Freitag in einem BBC-Interview

als «widerlich» und bezog in der Entscheidung zwischen Jenson Button und Kevin Magnussen klar Stellung: «Jenson hat es verdient, dort zu bleiben», so der Vorsitzende des British Racing Drivers' Club.

Warwick sprach auch in seiner Funktion als Ausrichter des Grossen Preis von England in Silverstone. «Jenson Button ist in unserem Land ausserordentlich beliebt. Wegen ihm kommen viele Leute zum britischen Grand Prix, was für uns natürlich sehr wichtig ist.»

Button erhielt auch von seinem Kumpel David Coulthard Schützenhilfe. «Ich kenne zwar

keine genauen Fakten», gab Coulthard zu. «Aber hinter den Kulissen gibt es anscheinend ein grosses Gerangel um Besitzanteile. Und wie immer geht es natürlich vor allem um viel Geld. Coulthard bestätigte aber gleichzeitig, dass Magnussen ein junger Pilot mit viel Potenzial ist: «Er ist ein netter Kerl und hat bestimmt eine grosse Zukunft vor sich. Aber Jenson hat die öffentliche Unterstützung. Er ist ein bekanntes und beliebtes Gesicht und deshalb für McLaren und die ganze Formel 1 eine Bereicherung.»

Nach wochenlangem Abwägen, ob Buttons Erfahrung oder Magnussens langfristiges Potenzial die bessere Ergänzung für Fernando Alonso ist, waren am Donnerstag letzter Woche alle auf die Vorstandssitzung in Woking gespannt. Trotz endloser Diskussionen musste die Medienabteilung des Teams am Donnerstagabend bestätigen, dass bezüglich der Fahrerwahl für die Saison 2015 noch keine Entscheidung gefallen ist. «Die Vorstandssitzung ist beendet. Die Parteien haben ihre Vorschläge unterbreitet. Die Diskussion wird weitergeführt.» ♦



Honda-Motorsportchef Arai



Schon 2007 McLaren-Partner: Fernando Alonso und Ron Dennis

Saisonbilanz 2014

Wie von einem anderen Stern

FORMEL 1 / Saisonbilanz 2014



Fahrer	Fahrzeug	Rennen	Quali	Punkte	Platzierungen	AUS	MAL	BRN	RC	E	MC	CDN	A	GB	D	H	B	I	SGP	J	RUS	USA	BR	UAE
						Melbourne	Sepang	Sakhir	Shanghai	Barcelona	Monte Carlo	Montréal	Spielberg	Silverstone	Hockenheim	Budapest	Spa-Francorch.	Monza	Singapur	Suzuka	Sotschi	Austin	Interlagos	Abu Dhabi
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes W05 AMG Hybrid	19	16	16	3,9 384 20,2	-	1	1	1	1	2	-	2	1	3	3	-	1	1	1	1	1	2	1
2. Nico Rosberg (D)	Mercedes W05 AMG Hybrid	19	17	16	1,7 317 16,7	1	2	2	2	2	1	2	1	-	1	4	2	2	-	2	2	2	1	14
3. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB10	19	16	16	5,7 238 12,5	DQ	-	4	4	3	3	1	8	3	6	1	1	5	3	4	7	3	-	4
4. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW36	19	18	17	6,0 186 9,8	5	8	8	7	5	-	7	3	2	2	8	3	4	11	6	3	5	10	3
5. Sebastian Vettel (D)	Red-Bull-Renault RB10	19	16	16	7,7 167 8,8	-	3	6	5	4	-	3	-	5	4	7	5	6	2	3	8	7	5	8
6. Fernando Alonso (E)	Ferrari F14 T	19	17	17	6,8 161 8,5	4	4	9	3	6	4	6	5	6	5	2	7	-	4	-	6	6	6	9
7. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW36	19	16	11	7,7 134 7,1	-	7	7	15	13	7	12	4	-	-	5	13	3	5	7	11	4	3	2
8. Jenson Button (GB)	McLaren-Mercedes MP4/29	19	18	13	8,4 126 6,6	3	6	17	11	11	6	4	11	4	8	10	6	8	-	5	4	12	4	5
9. Nico Hülkenberg (D)	Sahara-Force-India-Mercedes VJM07	19	17	15	10,9 96 5,1	6	5	5	6	10	5	5	9	8	7	-	10	12	9	8	12	-	8	6
10. Sergio Pérez (MEX)	Sahara-Force-India-Mercedes VJM07	18	15	12	12,1 59 3,3	10	-	3	9	9	-	11	6	11	10	-	8	7	7	10	10	-	15	7
11. Kevin Magnussen (DK)	McLaren-Mercedes MP4/29	19	18	12	8,1 55 2,9	2	9	-	13	12	10	9	7	7	9	12	12	10	10	14	5	8	9	11
12. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari F14 T	19	18	13	9,8 55 2,9	7	12	10	8	7	12	10	10	-	11	6	4	9	8	12	9	13	7	10
13. Jean-Eric Vergne (F)	Toro-Rosso-Renault STR9	19	14	7	11,3 22 1,2	8	-	-	12	-	-	8	-	10	13	9	11	13	6	9	13	10	13	12
14. Romain Grosjean (F)	Lotus-Renault E22	19	13	2	14,9 8 0,4	-	11	12	-	8	8	-	14	12	-	-	16	13	15	17	11	17	13	-
15. Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Renault STR9	19	14	3	10,5 8 0,4	9	10	11	10	14	-	-	-	9	-	14	9	11	14	11	14	15	11	-
16. Pastor Maldonado (YV)	Lotus-Renault E22	18	13	1	17,7 2 0,1	-	-	14	14	15	-	-	12	17	12	13	-	14	12	16	18	9	12	-
17. Jules Bianchi (F)	Marussia-Ferrari MR03	15	12	1	18,2 2 0,1	-	-	16	17	18	9	-	15	14	15	15	18	18	16	20	-	-	-	-
18. Adrian Sutil (D)	Sauber-Ferrari C33	19	12	0	15,2 0 0	11	-	-	-	17	-	13	13	13	-	11	14	15	-	21	16	-	16	16
19. Marcus Ericsson (S)	Caterham-Renault CT05	16	11	0	20,8 0 0	-	14	-	20	20	11	-	18	-	18	-	17	19	15	17	19	-	-	-
20. Esteban Gutiérrez (MEX)	Sauber-Ferrari C33	19	13	0	15,7 0 0	12	-	-	16	16	-	14	19	-	14	-	15	20	-	13	15	14	14	15
21. Max Chilton (GB)	Marussia-Ferrari MR03	16	13	0	19,7 0 0	13	15	13	19	19	14	-	17	16	17	16	16	-	17	18	-	-	-	-
22. Kamui Kobayashi (J)	Caterham-Renault CT05	15	9	0	19,4 0 0	-	13	15	18	-	13	-	16	15	16	-	17	19	-	-	-	-	-	-
23. Will Stevens (GB)	Caterham-Renault CT05	1	1	0	18,0 0 0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
24. André Lotterer (D)	Caterham-Renault CT05	1	0	0	21,0 0 0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Qualifying (Bilanz Q2)

Wie oft schaffte es ein Fahrer in Q2?

1. Jenson Button	19
Daniil Kvyat	19
Kevin Magnussen	19
Daniel Ricciardo*	19
Nico Rosberg	19
6. Fernando Alonso	18
Valtteri Bottas	18
Lewis Hamilton	18
Nico Hülkenberg	18
Sergio Pérez	18
Sebastian Vettel*	18
12. Felipe Massa	17
Kimi Räikkönen	17
Jean-Eric Vergne	17
15. Romain Grosjean	13
16. Adrian Sutil	12
17. Esteban Gutiérrez	11
18. Pastor Maldonado	4
19. Jules Bianchi	3
20. Max Chilton	1
Kamui Kobayashi	1

* in Abu Dhabi aus Quali ausgeschlossen

16. Adrian Sutil	1	Pastor Maldonado	P11 (1)
* in Abu Dhabi aus Quali ausgeschlossen		19. Jules Bianchi	P12 (1)
		20. Max Chilton	P13 (1)
		21. Kamui Kobayashi	P15 (1)
		22. Marcus Ericsson	P17 (1)
		23. Will Stevens	P18 (1)
		24. André Lotterer	P21 (1)

Beste Quali-Position

1. Nico Rosberg	Pole-Position (11)
2. Lewis Hamilton	Pole-Position (7)
3. Felipe Massa	Pole-Position (1)
4. Sebastian Vettel	P2 (3)
5. Valtteri Bottas	P2 (2)
Daniel Ricciardo	P2 (2)
7. Jenson Button	P3 (1)
8. Fernando Alonso	P4 (3)
9. Kevin Magnussen	P4 (2)
10. Nico Hülkenberg	P4 (1)
11. Daniil Kvyat	P5 (2)
12. Romain Grosjean	P5 (1)
Sergio Pérez	P5 (1)
14. Kimi Räikkönen	P6 (4)
15. Jean-Eric Vergne	P6 (1)
16. Adrian Sutil	P10 (1)
17. Esteban Gutiérrez	P11 (1)

Meiste Siege (Fahrer)

1. Lewis Hamilton	11
2. Nico Rosberg	5
3. Daniel Ricciardo	3

Meiste Siege (Teams)

1. Mercedes	16
2. Red Bull	3

Schnellste Rennrunden (Fahrer)

1. Lewis Hamilton	7
2. Nico Rosberg	5
3. Sebastian Vettel	2

4. Valtteri Bottas	1	9. Nico Hülkenberg	5241,0/1035
Felipe Massa	1	10. Sebastian Vettel	5033,6/971
Sergio Pérez	1	11. Jean-Eric Vergne	4940,9/972
Kimi Räikkönen	1	12. Romain Grosjean	4842,4/953
Daniel Ricciardo	1	13. Daniil Kvyat	4818,7/925
		14. Felipe Massa	4787,1/954
		15. Esteban Gutiérrez	4709,2/933
		16. Sergio Pérez	4606,3/891
		17. Adrian Sutil	4352,6/858
		18. Pastor Maldonado	4305,5/847
		19. Max Chilton	3849,9/768
		20. Jules Bianchi	3771,3/754
		21. Marcus Ericsson	3630,0/714
		22. Kamui Kobayashi	3308,8/662
		23. Will Stevens	299,9/54
		24. André Lotterer	7,0/1

Schnellste Rennrunden (Teams)

1. Mercedes	12
2. Red Bull	3
3. Williams	2
4. Ferrari	1
Sahara Force India	1

Podestplätze (Fahrer)

1. Lewis Hamilton	16 (11/3/2)
2. Nico Rosberg	15 (5/10/-)
3. Daniel Ricciardo	8 (3/-/5)
4. Valtteri Bottas	6 (-/2/4)
5. Sebastian Vettel	4 (-/1/3)
6. Felipe Massa	3 (-/1/2)
7. Fernando Alonso	2 (-/1/1)
10. Kevin Magnussen	1 (-/1/-)
9. Jenson Button	1 (-/1/-)
3. Sergio Pérez	1 (-/1/-)

Podestplätze (Teams)

1. Mercedes	31 (16/13/2)
2. Red Bull	12 (3/1/8)
3. Williams	9 (-/3/6)
3. Ferrari	2 (-/1/1)
4. McLaren	2 (-/1/1)
5. Sahara Force India	1 (-/1/-)

Zurückgelegte Kilometer/Runden (Teams)

1. McLaren	11 249,4/2231
2. Ferrari	10 716,0/2143
3. Mercedes	10 611,6/2110
4. Red Bull	10 577,4/2066
5. Williams	10 429,8/2065
6. Force India	9 847,3/1926
7. Toro Rosso	9 759,6/1897
8. Lotus	9 147,9/1800
9. Sauber	9 061,8/1791
10. Marussia	7 621,2/1522
11. Caterham	7 245,7/1431

WM-Endstand (Teams)

1. Mercedes	701
2. Red Bull	405
3. Williams	320
4. Ferrari	216
5. McLaren	181
6. Sahara Force India	155
7. Toro Rosso	30
8. Lotus	10
9. Marussia	2
10. Sauber	0
11. Caterham	0

Qualifying (Bilanz Q3)

Wie oft schaffte es ein Fahrer in Q3?

1. Daniel Ricciardo*	19
Nico Rosberg	19
3. Fernando Alonso	18
4. Lewis Hamilton	17
5. Valtteri Bottas	16
6. Kevin Magnussen	15
Felipe Massa	15
8. Sebastian Vettel*	14
9. Jenson Button	13
10. Kimi Räikkönen	12
11. Jean-Eric Vergne	9
12. Daniil Kvyat	7
13. Nico Hülkenberg	7
14. Sergio Pérez	5
15. Romain Grosjean	2

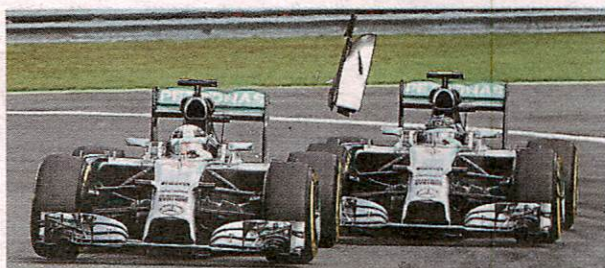


Fuhr in eigener Liga: Das Mercedes-Team mit Hamilton/Rosberg

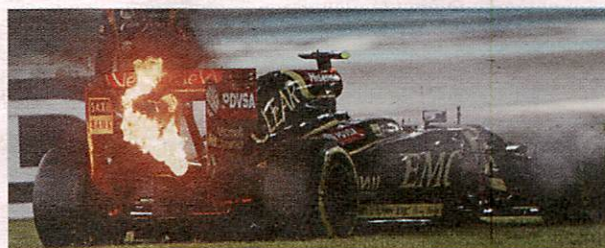
SUTTON-IMAGES.COM

Team für Team - Weltmeisterschaft 2014

Mercedes: Alleinherrsche



Duell-Höhepunkt Hamilton/Rosberg: Kollision in Spa



Feuriges Saisonende: Maldonados Motordefekt in Abu Dhabi



Crash-Sünder: Pérez, der Massa in Montreal riskant rammte



Brenzlig: Kvyats flammender Motor-Exitus in Hockenheim



Bianchi: Punkte in Monte Carlo und Horror-Crash in Suzuka



Mercedes: Erster Konstrukteurstitel, Hamilton (Mitte) erster Mercedes-F1-Champ seit Fangio 1955

MERCEDES 6 ROSBERG P2 (317 PUNKTE), 44 HAMILTON P1 (384 PUNKTE)

16 von 19 Rennen gewannen die W05 AMG Hybrid – elfmal mit Hamilton, fünfmal mit Rosberg. In Sachen Leistung aus dem 2014 für alle neu eingeführten 1,6-Liter-V6-Turbomotor und dem damit gekoppelten, aus einem Kinetik- und Wärmegenerator bestehenden Elektroantrieb war Mercedes noch überlegener, als es die nackten Ergebnisse (u.a. 18 von 19 Pole-Positions) zeigen. Doch auch die alles beherrschenden Silberpfeile hatten Schwachpunkte: die Bremscheiben (zwei Hersteller, Brembo und Carbon Industries), das Getriebe (acht Gänge wie bei allen neuerdings) und vor allem der Antrieb des Kinetikgenerators. Ein einmaliger, für Rosberg aber besonders folgenreicher Defekt war der von einer Prüflässigkeit verursachte Lenkrad-Kurzschluss in Singapur, der ihn erst hinterherfahren, dann ausscheiden und so die WM-Führung verlieren liess. Wichtig auch: Nur Mercedes entwickelte bis kurz vor Schluss Aerodynamik und Mechanik weiter. **WM-Punkte/WM-Platz: 701/1.**

LOTUS 8 GROSJEAN P14 (8 PUNKTE), 13 MALDONADO P16 (2 PUNKTE)

Wie Red Bull schmierte auch der WM-Vierte von 2013 gewaltig ab. Dagegen war auch nichts zu machen mit der wie üblich üppigen Sponsorenmitgift von Maldonado, die der Lotus-Neuling aus seiner Heimat Venezuela mitbrachte. Zwei Kernprobleme hatte der Typ E22: den zu schwachen und besonders anfangs sehr defektanfälligen Renault-Antrieb und die zu ineffiziente Aerodynamik. Dafür soll unter anderem die asymmetrisch gestaltete Nase verantwortlich gewesen sein. Damit wurden zuletzt das Abreißen der Luftströmung und der Gripverlust beim Einlenken zu erklären versucht. Grosjean war der stärkere Fahrer (Quali-Bilanz 15:4 zu seinen Gunsten) bei den Schwarzen. Maldonado fiel wieder einmal durch so manche Offroad-Einlage und Rempel-Attacke auf. Pic und Ocon durften im ersten Freitagstraining (FT1) je einmal für Grosjean ran. **WM-Punkte/WM-Platz: 10/8.**

FORCE INDIA 11 PÉREZ P10 (59 PUNKTE), 27 HÜLKENBERG P9 (96 PUNKTE)

Technisch blieb im Grundsatz alles gleich bei den Indern, fahrerisch kam alles neu: Hülkenberg kehrte von Sauber zurück, Pérez wechselte von McLaren. Zu Beginn der Saison bestand das Hauptthema darin, die immense Leistung des neuen Mercedes-Turbo-Hybrid-Antriebs im VJM07 auf die Piste zu bringen. Die den Vortrieb liefernden Hinterräder neigten beim Beschleunigen zum Durchdrehen. Das Verlagern der Kühler für E-Antrieb und Getriebeöl in die Seitenkästen war ein Erfolg. Die enger anliegende Motorhaube (ab Hockenheim) war aerodynamisch zwar ein Fortschritt, kühltechnisch aber ein Fehltritt – der nicht weiter verfolgt wurde. Alle Flügelmodifikationen endeten mit der Erkenntnis: Abtrieb zu gering, Balance-Fenster zu klein. Dreimal fuhr im FT1 Ersatzpilot Juncadella. Die Quali-Duelle gewann Hülkenberg klar mit 12:7. **WM-Punkte/WM-Platz: 155/6.**

TORO ROSSO 25 VERGNE P13 (22 PUNKTE), 26 KVYAT P15 (8 PUNKTE)

Bis zur Sommerpause nach dem Ungarn-GP war das italienische Red-Bull-Team regelmässig gut für Startplätze unter den Top 10. Dorthin stiess im letzten Saisondrittel nur noch FI- und Team-Neuling Kvyat vor. Im Quali-Vergleich schlug der Russe Teamkollege Vergne mit 12:7. Unterm Strich holte der Franzose allerdings viel mehr Punkte (22:8). Die STR9-Piloten bekamen ausser der fehlenden Topleistung die Defektanfälligkeit des fürs Team neuen Renault-Antriebs (bis 2013 Ferrari) zu spüren. Kvyat brauchte sieben neue Turbomotoren. Fünf waren straffrei erlaubt pro Saison. Zum Vergleich: Vergne benötigte sechs neue V6 – genau so viele wie die auch von Renault befeuerten Kollegen Vettel (Red Bull) und Maldonado (Lotus). Zweimal kam Ersatzmann Verstappen im FT1 bei Toro Rosso zum Einsatz, wurde so mit 17 Jahren jüngster FI-Pilot aller Zeiten. **WM-Punkte/WM-Platz: 30/7.**

MARUSSIA 4 CHILTON P21 (0 PUNKTE), 17 BIANCHI (2 PUNKTE)

Nach dem Rückzug von Cosworth Ende 2013 fanden die Russen Ferrari als neuen PS-Lieferanten. Was nicht zuletzt Ferrari-Förder- und Marussia-Stammpilot Bianchi zu verdanken war. Der Franzose schaffte in Monte Carlo allen Power- und Aerodynamik-Nachteilen des MR03-Modells zum Trotz P9 – und damit zwei WM-Punkte. Bis zum für Bianchi schlimmen Ausgang des Japan-GP hatte er Teamkollege Chilton voll im Griff: 12:3 stand das Duell nach der Suzuka-Quali. News zu den Folgen von Bianchis schwerem Rennunfall lesen Sie auf S. 3. Nach Japan trat Marussia nur noch in Russland an – allein mit Chilton. Den hatte in Spa im FT1 Rossi ersetzt. Der Freitagmorgen-Einsatz des weiteren Ersatzpiloten Stevens anstelle Chiltons scheiterte in Suzuka an fehlenden Dokumenten. Mangels Budget startete das Team nicht in Austin, Interlagos und Abu Dhabi. **WM-Punkte/WM-Platz: 2/9.**

Der ersten Hybrid-Saison

RED BULL 1 VETTEL P5 (167 PUNKTE), 3 RICCIARDO P3 (238 PUNKTE)

Nach vier WM-Titeln in Folge fürs Team und für Fahrer Vettel stürzte Red Bull 2014 brutal ab. Hauptursache war die neue Turbo-Hybrid-Antriebstechnik, die Powerlieferant Renault nie auf siegfähiges Niveau bringen konnte. Die Red-Bull-Autos namens RB10 litten aber auch darunter, dass für dieses Jahr die aerodynamische Effizienz vom neuen Reglement stark beschnitten wurde. Damit war eine weitere ehemalige Domäne des österreichischen Topteams dahin. Diese beiden grössten Techniknachteile wirkten sich besonders negativ auf Vettel aus. Durch ständige Defekte – dazu zählen wir auch die anfangs nicht ausreichend verwindungsstabilen Chassis – verlor er vor allem am Saisonanfang Boden auf Teamkollege Ricciardo. Je mehr der Webber-Nachfolger vorankam, je mehr ging das Vettel auch auf die Nerven. Und nicht zuletzt trieb ihn das zum Teamwechsel Richtung Ferrari. Bilanz im Quali-Duell: 12:7 für Ricciardo; im Siege-Duell: 3:0 Ricciardo. **WM-Punkte/WM-Platz: 405/2.**



Red Bull: Spritsensor illegal, Ricciardos P2 in Melbourne verspielt

FERRARI 7 RÄIKKÖNEN P12 (55 PUNKTE), 14 ALONSO P6 (161 PUNKTE)

Motor und Antrieb sind traditionsgemäss die Ferrari-Stärken. Doch die diesjährige Technikrevolution ging bei der Scuderia folgenreich in die Hose: Teamchef Stefano Domenicali, Motorenchef Luca Badoer, schliesslich auch Präsident Luca di Montezemolo und obendrein Starpilot Alonso wurden entlassen. Hauptproblem des Modells F14 T neben dem zu leistungsschwachen, zu benzindurstigen und zu schwergewichtigen Antriebspaket: die zu wenig Abtrieb, also Bodenhaftung, produzierende Aerodynamik. Das überdies nur schwer und selten in Balance zu bringende Handling des Wagens bremste vor allem Ferrari-Heimkehrer Räikkönen. Seine ernüchternde Quali-Bilanz gegenüber Alonso: 3:16. Zum – teilweise – Kurieren der Schwächen brauchte Ferrari extrem lange. Ein Beispiel dafür ist das Rumlaborieren an einer windschnittigeren und dennoch ausreichend Kühlung erlaubenden Motorhaube zwischen Monaco und Hockenheim. **WM-Punkte/WM-Platz: 216/4.**



Ferrari: Selbst Hightech-Fehlersuche brachte keinen Fortschritt

MCLAREN 20 MAGNUSSEN P11 (55 PUNKTE), 22 BUTTON P8 (126 PUNKTE)

Wer dank des besten Antriebspakets mit die besten Topspeeds erzielt und dennoch nicht auf Spitzenplätze fährt, hat ein gravierendes Aerodynamikproblem. Und das konnte McLaren seinem 2014er-Modell MP4-29 auch mit mehreren grossen Nachbesserungsschritten nicht austreiben. Das gilt auch für den «Dellen»-Frontflügel nach Red-Bull-Vorbild, der ab dem drittletzten GP-Wochenende in Austin zum Einsatz kam. Platz- und Punktefresser auch: E-Motor- und Getriebeprobleme. Team- und FI-Neuling Magnussen überraschte vor allem beim Saisonstart in Melbourne: P2. Später fiel der Däne einige Male als hartnäckiger Blockierer und Abdränger seiner Gegner auf und wurde von den FIA-Kommissaren bestraft. Seine 9:10-Quali-Bilanz gegen den routinierten Ex-Weltmeister Button spricht klar für sein Zukunftspotenzial. **WM-Punkte/WM-Platz: 181/5.**



Magnussen: Talentierte Neuling, der es aber auch übertrieb

SAUBER 21 GUTIÉRREZ P20 (0 PUNKTE), 99 SUTIL P18 (0 PUNKTE)

Die 21. Saison der Schweizer seit 1993 wurde zur bittersten: erstmals ohne auch nur einen einzigen WM-Punkt. Ursachen: zum einen der zu schwache und zu schwere Antriebsblock von Ferrari, zum anderen und vor allem die missglückte Autokonstruktion namens C33. Deren Aerodynamik- und Fahrwerkskombination überforderte jeden, der damit fuhr – die Stammpiloten Sutil (neu im Team) und Gutiérrez sowie die Ersatzfahrer Van der Garde (dreimal im FT1), Sirotkin und Fong (je einmal im FT1). Mit zwei Grundübeln: der Tendenz zum schlagartigen Heckschwenk beim Einlenken («snap oversteer») und dem aus dem Übersteuercharakter resultierenden Hang zum Reifenfressen. Weder Leichtbau-Chassis (ab Barcelona) noch diverse Aero-Korrekturen halfen. Ebenso wenig vermehrte Crew-Fehler bei Wartung und Stopps. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/10.**



Krisenjahr-Sauber: viele Pannen, Patzer und deshalb Ausfälle

WILLIAMS 19 MASSA P7 (134 PUNKTE), 77 BOTTAS P4 (186 PUNKTE)

Der Wechsel von Renault- zum Mercedes-Antrieb war der Glücksgriff fürs Ex-Weltmeisterteam. Das bestätigte Bottas mit P5 schon beim Auftakt in Australien. Weitere Williams-Höhepunkte: Pole für Massa (von Ferrari gekommen) und Startplatz 2 für Bottas beim erstmals seit 2003 veranstalteten Österreich-GP (Rennen P3 Bottas, P4 Massa) und ihre Podestplätze beim Brasilien-GP (P2 Massa, P3 Bottas). Geradeaus war der FW36 meist das schnellste Auto. In den Kurven mangelte es ihm aber an Abtrieb, was sich anfangs besonders bei Regen negativ bemerkbar machte. Mit 13:6 war Bottas im Quali-Vergleich deutlich stärker als Massa und auch nach Punkten: 186:134. Zwei Ersatzfahrer durften freitagsmorgens statt eines der Stammpiloten trainieren – fünfmal Felipe Nasr, zweimal Susie Wolff. Besser als Dritter der Team-WM war Williams zuletzt 2003 mit P2. **WM-Punkte/WM-Platz: 320/3.**



Highlight des Williams-Duos: Massa führt vor Bottas in Spielberg

CATERHAM 9 ERICSSON P19 (0 PUNKTE), KOBAYASHI P22 (0 PUNKTE)

Teambesitzer Tony Fernandes, der Flugunternehmer aus Malaysia, hatte angekündigt: 2014 steigt sein FI-Rennstall auf oder er aus. Letzteres trat in Silverstone ein. Ex-F1-Pilot Christijan Albers wurde – mit seinem Förderer und Ex-F1-Teamboss Colin Kolles im Hintergrund – neuer Teamchef. Nach nur fünf GP war Albers wieder weg und Manfredi Ravetto neuer Verantwortlicher an der Strecke. Im Werk hatte zuletzt der Insolvenzverwalter das Sagen. Nach dem Russland-GP setzte Caterham in Austin und Interlagos aus, kam dank Spendengeldern – auch von Fans! – in Abu Dhabi noch mal zurück. Mit alten Problemen: Typ CT05 aerodynamisch und motorisch (Renault-Antrieb) zu schwach. Fahrer 2014: FI-Heimkehrer Kobayashi, FI-Rookie Ericsson, sein Nachfolger Stevens, einmal Lotterer für Kobayashi sowie Rossi (einmal) und Merhi (zweimal) als FT1-Piloten. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/11.**



Ericsson: FI-Neuling, dem öfters die Streckenbreite nicht langte

NACHRICHTEN

Keine stehenden Indy-Starts mehr

IndyCar Die IndyCar-Macher haben für 2015 einige Regeländerungen vorbereitet. Eine davon betrifft die Punktevergabe. So wird es im kommenden Jahr nur noch für das Indy 500 und das Saisonfinale in Sonoma doppelte Zähler geben. In diesem Jahr gab es für jedes 500-Meilen-Rennen doppelte Punkte. Ebenfalls gestrichen sind die stehenden Starts. 2014 wurde bei vier Rennen stehend gestartet: Long Beach, Indy (Roadcourse), Detroit und Toronto.

Indy-Legende Foyt aus Spital entlassen

IndyCar Der viermalige Indy-500-Sieger A.J. Foyt wurde aus dem Krankenhaus entlassen. Foyt wurde im November ein dreifacher Herz-Bypass gelegt. Die Indy-Legende musste länger als ursprünglich erwartet im Spital verbringen, weil es Komplikationen mit der Lunge gab. Inzwischen ist Foyt wieder auf den Beinen.

GP2-Meister Leimer testet für Mugen

Super Formula GP2-Meister Fabio Leimer erwägt einen Wechsel nach Japan. Der Schweizer testet am 10./11. Dezember in Okayama einen Super-Formula-Boliden vom Team Mugen. Den Sitz liess Leimer bereits am Sonntag anpassen. Er hat gute Chancen, in Japan zu starten. Honda hat in den vergangenen Jahren gegen Toyota schlecht ausgesehen und sucht deshalb Verstärkung. ♦ CE

Elf Rennen – Auftakt wieder in Silverstone

Formel 3 Die FIA hat den Kalender der F3-Europameisterschaft veröffentlicht. Die Termine im Überblick:

TERMINE 2015

Formel-3-Europameisterschaft

11.-12.4.	Silverstone (GB)
2.-3.5.	Hockenheim (D)
16.-17.5.	Pau (F)
30.-31.5.	Monza (I)
20.-21.6.	Spa-Francorchamps (B)
27.-28.6.	Norising (D)
11.-12.7.	Zandvoort (NL)
1.-2.8.	Spielberg (A)
29.-30.8.	Moskau (RUS)
26.-27.9.	Nürburgring (D)
17.-18.10.	Hockenheim (D)

Bilanz von Gerhard Bergers FIA-Job

Was ist jetzt besser?

VON CHRISTIAN EICHENBERGER

Im Februar 2013 hat Gerhard Berger (55) exklusiv für MSA skizziert, wie er sich eine neue Pyramide unterhalb der Formel 1 vorstellt. Ende Dezember nimmt der Tiroler seinen Hut als Präsident der FIA-Formelsport-Kommission. Wir fragen nach: Was hat er erreicht? Welche Baustellen muss sein Nachfolger, Ex-Ferrari-F1-Chef Stefano Domenicali, bearbeiten?

Das Herzstück des Monoposto-Nachwuchssports war für Gerhard Berger immer die Formel 3. Nicht weil er sie selber durchlaufen und als Sprungbrett in die F1 benutzt hat. «Nein», sagt Berger, der noch bis Ende Jahr der Singleseater-Kommission vorsteht, «die Formel 3 ist die Klasse, in der du dich als Nachwuchsfahrer zum ersten Mal professionell mit Rennsport und vor allem der Suche nach der richtigen Abstimmung auseinandersetzen musst.»

Berger hat diese Formel 3 mit der (Wieder-)Einführung einer Europameisterschaft konsequent gestärkt. Er selber bezeichnet die Formel-3-EM «als die zurzeit stärkste Kategorie im Nachwuchssport.» In der Tat ist es dem ehemaligen GP-Sieger gelungen, (renommierte) Teams für die EM zu begeistern. Die Startfelder sind voll. Und die Abgänger der letzten Jahre namhaft. Das prominenteste Beispiel ist sicher Max Verstappen, der den direkten Aufstieg in die Formel (zu Toro Rosso) geschafft hat. Aber auch Raffaele Marciello (Ferrari-Junior), Esteban Ocon (Lotus-F1-Testfahrer) und Pascal Wehrlein (DTM/Mercedes-F1-Testpilot) haben die EM erfolgreich als Durchlaufstation absolviert.

Keine internationale Formel 4

Berger hat aber nicht nur die F3 gestärkt. Er hat auch ganz unten, beim Schritt vom Kart in den Automobilsport, erfolgreich Hand angelegt. Die Einführung der FIA Formel 4 in Italien 2014 war ein voller Erfolg. Die Rennserie boomt. Auch weil sie kostengünstig ist. Die nationale Formel 3, die in Italien Ende 2012 aus Mangel an Teams eingestellt wurde, ist durch die neue Formel 4 gänzlich in Vergessenheit geraten. 2015 wird die Formel 4 auch in Deutschland debütieren (als Ersatz für das ADAC Masters).



Volles Startfeld: Die Formel-3-EM hat sich als starke Nachwuchsreihe etabliert (hier Norisring)

Wie in Italien wird auf Tatuus-Chassis und Abarth-Motoren gesetzt. Ein Schritt, den Berger sehr begrüsst. «Damit haben wir nun ein Jahr Erfahrung gesammelt. Das heisst: Die deutsche Meisterschaft wird von Anfang an auf einem sehr guten Level starten können.»

Und die Formel 4 kommt nicht nur in Deutschland. Auch Grossbritannien (60 Bewer-



«Die deutsche F4 wird auf einer guten Basis starten.»

GERHARD BERGER

ber!), Nordeuropa und eventuell sogar Spanien/Portugal setzen auf die Einsteigerformel. Ausserhalb Europas debütiert die Meisterschaft in Japan, Australien, China und Südamerika. «Und das überall mit nahezu

identischem Konzept. Damit sind die Meisterschaften und deren Abgänger untereinander vergleichbar», so Berger.

Eine internationale Formel 4 wird es im Übrigen – mit Absicht – nicht geben. «Das würde die Kosten in die Höhe treiben. Ausserdem sollen junge Fahrer in ihrer gewohnten Umgebung die ersten Schritte im Automobilsport machen können.»

Baustelle Formel 2

Weil zwischen Formel 4 und Formel 3 eine finanzielle und leistungsmässige Lücke klappt, ist die neue Leiter in diesem Bereich nicht vollendet. Das wiederum bedeutet, dass Serien wie der Renault-2-Liter-Cup (Eurocup, Alps oder NEC), die noch wenigen nationalen «Formel-3-Klassen» in Deutschland und Spanien, aber auch eine GP3 nach wie vor als «Hilfssprossen» dienen. «Ausserdem kannst du es niemandem verbieten, eine Rennserie zu unterhalten», meint Berger. «Wir geben lediglich einen Weg vor. Ob man den ein-

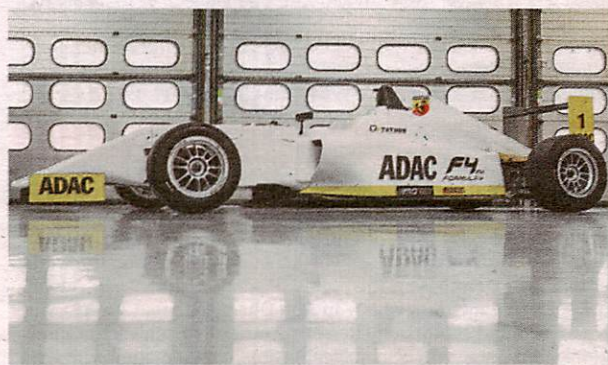
hält oder nicht, ist jedem selbst überlassen.»

Die grösste Baustelle bleibt die Formel 2. Berger hat die letzte Stufe vor der F1 nicht angefasst. «Ein solider Unterbau war wichtiger.» Ausserdem glaubt er weiter, dass sich das Problem der beiden auf F2-Niveau konkurrierenden Serie GP2 und Renault 3.5 irgendwann von alleine lösen wird. Fakt ist: Würde man die besten Teams (und Fahrer) aus beiden Meisterschaften in einer F2 gegeneinander antreten lassen, würde diese schlagartig an Bedeutung gewinnen. So existieren zwei Serien, die beide nur zur Hälfte mit Talenten gesegnet sind.

Schwierig wird in dieser Diskussion aber vor allem der finanzielle Aspekt. Die 3.5 kostet eine Million Euro (pro Fahrer). In der GP2 sind Budgets von 1,5 Millionen Euro an der Tagesordnung. Die Idee der FIA, eine Formel 2 dürfe nicht mehr als 600 000 bis 700 000 Euro kosten, wird nicht umsetzbar sein.

Fazit: Berger hat das Herz des Nachwuchssports (F3) und den Unterbau (F4) stabilisiert, respektive neu geschaffen. Der letzte Schritt unterhalb der Formel 1 bleibt (vorerst) eine Baustelle, die den Fahrern auf diesem Niveau mit wenig Perspektiven auf einen Aufstieg in die Königsklasse (zu) viel Geld aus den Taschen zieht.

Und noch was, was bisher nicht umgesetzt wurde: Der Meister (aus F4 und F3) gehört (mit Preisgeld subventioniert) in die nächsthöhere Kategorie. Das müsste eigentlich auch für die angestrebte Formel 2 gelten. Doch davon ist man immer noch weit entfernt. ♦



So sieht er aus: Der neue Formel-4-Bolide für die deutsche Serie

Vorschau Barbados

Rückkehr zum Ursprung

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Nach einem Jahr Zwangspause kehrt das Race of Champions am Wochenende zurück in die Rennwelt. Und betritt in Barbados sowohl Neuland als auch altbekanntes Terrain.

Mit dem Start auf Barbados kehrt das ROC in diesem Jahr in gewisser Weise zu seinem Ursprungscharakter zurück. Denn seit dem Weggang von Gran Canaria fand das inoffizielle Weltfinale des Motorsports immer in Stadien statt: 2004 bis 2006 im Stade de France in Paris, 2007 und 2008 im Londoner Wembley-Stadion, 2009 im «Vogelne» von Peking, 2010 und 2011 in der Düsseldorfer Esprit-Arena sowie beim bislang letzten Auftritt 2012 im Rajamangala-Stadion von Bangkok.

Who's who des Motorsports

Beim «Bushy Park Circuit», auf dem die Akteure am Wochenende ihre Fahrkünste unter Beweis stellen, handelt es sich dagegen um eine permanente Rennstrecke, wo auch schon ein Lauf zur Global-Rallycross-Meisterschaft stattfand. Für das ROC wird die Rallycross-Variante der Strecke als Basis genommen, wobei sie mit Teilen der Renn- sowie Kartstrecke ergänzt wird, um die charakteristische Überkreuzung der Fahr-

spuren bei den direkten Duellen zu ermöglichen.

Wie gewohnt werden sich zum ROC grosse Namen einfinden. Neben den Favoriten (siehe unten), wobei Romain Grosjean der einzige Fahrer ist, der das ROC bereits gewinnen konnte, sorgen Toppiloten aus verschiedenen Kategorien für Spannung. Von den Tourenwagen-Assen kommen WTCC-Sieger José-María López, V8-Supercars-Meister Jamie Whincup und Ex-NASCAR-Champion Kurt Busch nach Barbados.

Mit Ex-F1-Pilot David Coulthard und Williams-F1-Testfahrer Susie Wolff sorgen zwei weitere Akteure neben Grosjean für Königsklassen-Atmosphäre. Motorradlegende Mick Doohan hält die Fahnen der Zweiradfraktion hoch. Dazu finden sich mit Indy-500-Sieger Ryan Hunter-Reay, GP2-Meister Jolyon Palmer und Formel-3-Europameister Esteban Ocon absolute Top-Formelpiloten im Feld.

Abwechslung bei Rennautos

Abgerundet wird das Aufgebot von Ex-NASCAR-Pilot Robby Gordon, der als altbekanntes V8-Vollgastier eine ganz besondere Neuerung mit auf die östlichste der Karibikinseln bringt: Die immer beliebter werdenden «Stadium Super Trucks», die auch als Wettbewerbsfahrzeuge erhalten.



Kopf-an-Kopf-Duell: Wie hier beim ROC 2012 geht es auch am Wochenende in Barbados rund



Fahrmaschine: Ariel Atom



V10-Renner: Audi R8 LMS



Brachial: Stadium Super Truck

Neben den spektakulären, rund 650 PS starken und 1,3 Tonnen schweren Trucks ist traditionell das ROC-Car (170 PS/475 kg) dabei. Als weitere Fahrzeuge kommen der Audi R8 LMS (525 PS/1340 kg) und der von Autopuristen geliebte Ariel Atom als Cupversion (250 PS/500 kg) zum Einsatz.

Los geht die Action am Samstag mit dem Nations Cup und dem nationalen Race of Champions Barbados. Um den Titel des «Champion of Champions», also den Einzelwettbewerb, geht es dann am Sonntag. Abgerundet wird das Programm vor Ort durch diverse Showeinlagen. Für das entspre-

chende TV-Erlebnis ist in zweierlei Hinsicht gesorgt: Auf Motors TV werden sowohl der Nations Cup (Samstag) als auch der Einzelwettkampf (Sonntag) jeweils ab 17 Uhr live übertragen. Am Sonntag zeigt dann auch Eurosport die Action aus Barbados – hier geht man um 17:45 Uhr live auf Sendung. ♦

Favorit 1

Romain Grosjean

Der letzte Sieger des ROC erlebte im unterlegenen Lotus-Renault eine ernüchternde F1-Saison.



R. Grosjean

Umso motivierter ist er, wenn es darum geht, den Titel des «Champions der Champions» zu verteidigen. Für den Franzosen spricht, dass er einen enorm hohen Grundspeerd hat und zudem mit seinen 28 Jahren noch immer zu den jungen Wilden gezählt werden darf. Grosjean, der mit französischer Rennlizenz startet, aber auch die schweizerische Staatsbürgerschaft besitzt, ist zum dritten Mal beim ROC dabei. ♦

Favorit 2

Tom Kristensen

Der Däne hat seine Profi-Karriere zwar mit dem WEC-Finale in São Paulo beendet, wird aber beim ROC noch einmal alles versuchen, einen kleinen Makel aus seiner Vita zu streichen.



T. Kristensen

Denn der ROC-Rekordstarter konnte bisher zwar den Nations Cup gewinnen – 2005 mit Mattias Ekström –, auf einen Einzelsieg wartet «Mister Le Mans» aber noch. 2011 und 2012 scheiterte er – wie auch schon 2005 – im Einzelfinale und wurde jeweils «nur» Zweiter. Der Gewinn des Race of Champions wäre der perfekte Abschluss einer Mega-Karriere. ♦

Favorit 3

Petter Solberg

Der Norweger ist fast ein Greenhorn, was das Race of Champions angeht. Bislang war er nur 2007 im Wembley-Stadion am Start und kam da auch mit Bruder Henning lediglich ins Halbfinale des Nations Cup.



P. Solberg

Trotzdem muss der Rallye-Weltmeister von 2003 und erste Rallycross-WM-Champion mindestens als Geheimfavorit gelten. Denn auf der Rallycross-Strecke hat «Hollywood» sozusagen Heimvorteil. Und aus der RX-WM weiss er ebenso nur zu gut, wie er auf den Punkt Höchstleistung über eine Sprintdistanz bringen muss. ♦

Historie

Warten auf Sieg

2014 ist kein Deutscher beim ROC dabei. In der Historie ist Schwarz-Rot-Gold aber sogar mit einem Rekord vertreten.

Mit dem Fehlen eines deutschen Teilnehmers 2014 geht auch das Warten auf den ersten Einzelsieger einher. Bisher stehen bei 25 ROC-Ausgaben nämlich lediglich vier Finalteilnahmen zu Buche. Beim ersten Auftritt des ROC in Deutschland, 1989 am Nürburgring, zog Walter Röhrl gegen Stig Blomqvist in der Endrunde den Kürzeren. Gleiches widerfuhr 2001 Armin Schwarz auf Gran Canaria, wo er im Finale gegen Harri Rovanperä mit 1:2 unterlag.

Wie schon 1989 sorgte ein Schwede auch 2007 (London) und 2009 (Peking) dafür, dass es keinen deutschen Sieger gab.

Beide Male setzte sich Mattias Ekström gegen Michael Schumacher im Finale durch.

Der F1-Rekordchamp setzte aber ab 2007 zu einer unglaublichen Serie im Nations Cup an. Jeweils mit Sebastian Vettel als Teamkollegen holte er – sechsmal in Folge! – den Sieg. Zumindest in der Nationenwertung ist Deutschland damit unangefochtene, einsame Spitze: Finnland und Frankreich folgen mit jeweils zwei Siegen. ♦ MBR



2009: Ekström/Schumacher

Langstrecken-WM

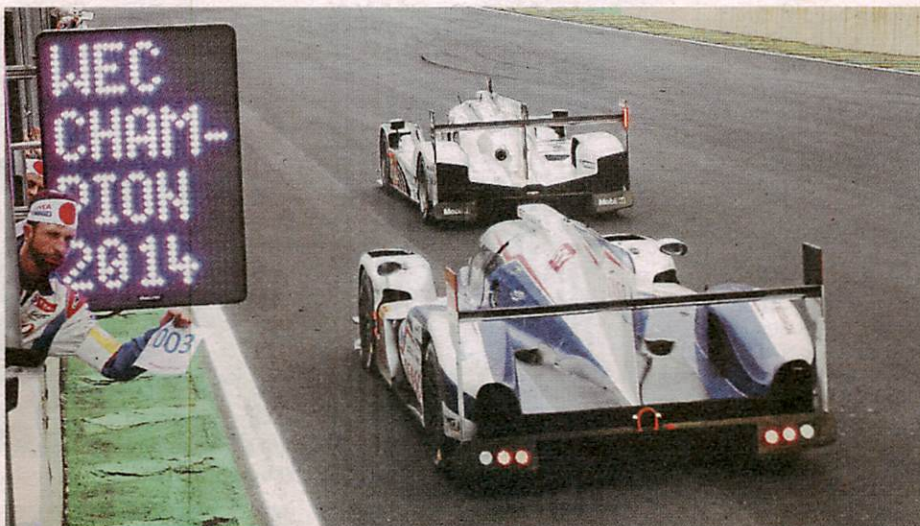
Fokus auf 2015 gerichtet

Von GUSTAV BÜSING

Auch wenn noch ein paar Fragezeichen aus 2014 bleiben, so richtet sich das Augenmerk bei Teams und Fahrern der Langstrecken-WM (WEC) schon auf die Saison 2015. In gut dreieinhalb Monaten, am 27. und 28. März, trifft sich der vierte WM-Jahrgang in Le Castellet zum «Prolog» getauften, obligatorischen Test vor dem Auftakt am 12. April in Silverstone.

Zu den großen Fragezeichen nach São Paulo gehören zweifellos der Grund für den heftigen Unfall von Mark Webber (siehe Seite 3), aber auch der Ausgang des Rennens bei den LMP1 und GTE-Pro. Das Safety Car verhinderte, dass irgendwer je erfahren wird, ob es Anthony Davidson im Toyota noch gelungen wäre, Neel Jani im Porsche den ersten Sieg zu entreissen. Und es verhinderte, dass man den Ausgang des Duells zwischen Porsche-Pilot Fred Makowiecki und Aston Martin-Fahrer Stefan Mücke erfahren würde, wenn Letzterer noch seinen fälligen letzten Tankstopp absolviert hätte.

In beiden Fällen wäre der Ausgang auf jeden Fall äusserst knapp und die Krönung des bisher besten WEC-Rennens gewesen. So konnte Rekordsieger



Knapp hinter dem Sieger-Porsche im Ziel: Weltmeister Toyotas Nummer 8 im São-Paulo-Finish

Audi (12 Siege) die Führung noch einmal knapp gegen den Rivalen Toyota (11 Siege) in der dreijährigen WEC-Geschichte seit dem Premierenjahr 2012 verteidigen.

Neuer Porsche vor Roll-out

Für Toyota war 2014 mit den Titeln sowohl in der Hersteller- als auch der Fahrerwertung auf jeden Fall das bisher erfolgreichste Jahr – 15 Jahre nach dem letzten Titelgewinn in der Rallye-WM und als erster japanischer Hersteller überhaupt im Langstreckensport seit 1953. Und während sich die Welt-

meister noch ein paar Wochen Zeit lassen, ehe der Nachfolger des TS040 Hybrid seine ersten Testrunden unternimmt, steht bei Porsche das Roll-out des neuen 919 Hybrid noch in diesem Monat auf dem Fahrplan.

Der Probegalopp findet auf der hauseigenen Teststrecke in Weissach statt, wo das erste Auto parallel zum Rennen in São Paulo aufgebaut wurde. «Alles ist neu», bestätigt Technikchef Alexander Hitzinger, «wir haben versucht, die Lehren aus unserer Debütsaison umzusetzen.» Geblieben ist jedoch das Grundkonzept mit V4-

Turbobenziner und den beiden Hybridsystemen.

Noch in dieser Woche wird Nico Hülkenberg nach der Sitzprobe am vergangenen Mittwoch erstmals auch Erfahrungen im Testeinsatz sammeln können. Falls kein Wintereinbruch den Drei-Tage-Test im spanischen Aragón beeinträchtigt, sollen ausserdem die GT-Werksfahrer Michael Christensen, Frédéric Makowiecki und Nick Tandy erneut ins Lenkrad greifen. Ziel ist es laut LMP-Leiter Fritz Enzinger, möglichst bald die Besetzung für das dritte Auto in Spa und Le Mans zu



Alex Hitzinger: «Alles ist neu»



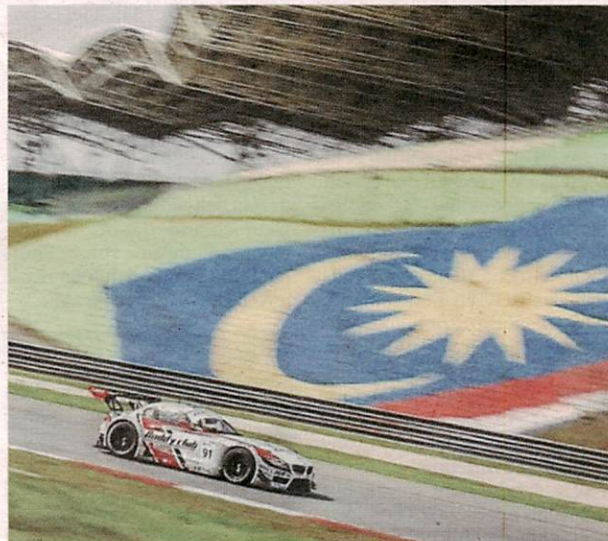
Bessere Bremse: LMP1-Audi

bilden. Bisher gibt es keine Festlegung auf einen der GT-Piloten. Wenn erforderlich, könnte auch noch ein Fahrer von ausserhalb der Porsche-Truppe eine Chance erhalten.

Beim Audi hat die nächstjährige Version des R18 e-tron quattro schon seit vielen Wochen begonnen, Gestalt anzunehmen. In Form von Komponententests wurden Systeme für das 2015er-Auto erprobt. Dabei kam das neue Bremssystem, das die Mehrzahl der F1-Teams und Toyota in der WEC verwendet, bereits in São Paulo zu einem ersten Renneinsatz. ♦

Asian Le Mans Series Sepang

Ein Finale, das fast unterging



Meister in der GT-Klasse: Der BMW Z4 von Chen/Tanigawa

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Starker Regen sorgte dafür, dass das Finalrennen der zweiten AsLMS-Saison vorzeitig zu Ende ging. Ab 2015 übernimmt der ACO selbst das Rudern der Serie.

Es war fast ein Sinnbild der Serie, die seit ihrem Start 2013 nie richtig in Tritt gekommen ist: Mit wenigen Autos auf der Strecke drohte das Rennen abzusaufen – und so kam kurz vor Ende der geplanten, dreistündigen Renndistanz bereits die rote Flagge heraus. Sieger wurde, wie in den ersten drei Rennen, Oak Racing – diesmal war der Morgan-Judd mit Ho-Pin Tung, David Cheng und Yuan Bo besetzt. Die Mannschaft aus Le Mans stand dabei schon vor

dem Finale als Meister fest. Gleiches galt auch für Craft-Bamboo-Racing, die den CN-Titel bereits sichergestellt hatten. Den vierten Sieg machte die Ligier-Besetzung Samson Chan, Kevin Tse und Jonathan Venter trotzdem perfekt.

BMW holt den GT-Titel

In der GT-Klasse war dagegen noch fast alles offen, und mit Marco Seefried hatte auch ein Deutscher noch beste Titelchancen. Weil aber die Team- und BMW-Markenkollegen im AAI-Team (Jun San Chen/Tatsuya Tanigawa/Ollie Millroy) den Klassensieg holten, wurden Chen und Tanigawa Champions. Seefried und Morris Chen holten P2 im Rennen – zusammen mit Ryohei Sakaguchi – und in der Meisterschaft.

Da das Rennen in Thailand mangels Teilnehmern abgesagt wurde und auch beim Finale in Sepang nur acht Autos am Start waren, hat der ACO nun die Reissleine gezogen: 2015 wird man selbst wieder das Steuer übernehmen, das bislang die asiatische Firma S2M hatte.

Im kommenden Jahr will man mit nur drei Events – alle in der zweiten Jahreshälfte und eines davon vermutlich im Rahmen der WEC – eine Art Neuaufbau beginnen. «Am Ende des Jahres 2014 kann der ACO mit einem noch immer zu kleinen Feld nicht zufrieden sein», heisst es in einer Pressemitteilung. Mut macht ACO-Präsident Pierre Fillon: «Motorsport in Asien boomt. Wir haben absolutes Vertrauen in die Zukunft der Asian Le Mans Series.» ♦

DTM

Nicht nur Fahrerfragen offen

Von ARNO WESTER

Seit Bekanntgabe der DTM-Termine 2015 (siehe Seite 3) interessiert nicht nur die Fans der Ablauf einer Veranstaltung, die im kommenden Jahr wieder auf drei Tage (Freitag bis Sonntag) ausgedehnt wird.

Da wären beispielsweise die Rennstrecke und die Punktevergabe. Nach MSA-Informationen sollen die beiden DTM-Rennen aber nicht, wie von 1988 bis 1995 sowie 2000 praktiziert, über die gleiche Distanz gehen. Favorisiert wird offenbar ein Sprintrennen (mit halben Punkten?) am Samstag sowie ein Hauptrennen (volle Punkte) am Sonntag.

Möglich ist am Samstag aber auch ein Qualifikationsrennen – wie 2001 und 2002. Damals konnten die ersten drei Fahrer nach dem Schema 3-2-1 zusätzliche Meisterschaftspunkte

sammeln. Entscheidungen über den sportlichen Ablauf werden nach Aussage von DTM-Kommunikationschef Jürgen Pippig nicht mehr vor dem Jahreswechsel erwartet.

Fest steht aber, dass die drei Hersteller Audi, BMW und Mercedes-Benz im kommenden Jahr mit je acht Fahrzeugen an den Start gehen werden. Dabei stellt sich die Frage, wer zukünftig in den jeweiligen Cock-



M. Götz

pits sitzt. Bei Mercedes wurde bisher nur Ex-Champion Gary Paffett offiziell bestätigt. Man kann aber davon ausgehen, dass auch Paul di Resta, Christian Vietoris, Pascal Wehrlein und Robert Wickens weiterhin zum Kader gehören. Dabei ist interessant, welcher dieser Piloten das Mercedes-Entwicklungsteam HWA verlassen muss. Die Tatsache, dass HWA 2015 nur noch vier Autos einsetzt, dürfte ebenso



E. Ocon

sicher sein wie der Einsatz von zwei Autos bei Mücke Motorsport sowie dem neuen Team ART Grand Prix. Für die französische Mannschaft war Paul di Resta im Übrigen bereits 2006 als Meister der F3-Euroserie erfolgreich unterwegs.

Wer wird Hand-Nachfolger?

Für das achte Mercedes-Cockpit haben sich nach MSA-Informationen vor allem zwei Fahrer

bei DTM-Testfahrten empfohlen: Formel-3-Europameister Esteban Ocon (18/F) sowie der Champion der Blancpain Sprint Series, Maximilian Götz (28/D). Vielleicht erhalten auch beide Fahrer eine Chance, was bedeuten würde, dass entweder Daniel Juncadella oder Ex-Formel-1-Pilot Vitali Petrov ihr Cockpit verlieren.

Am Rande der BMW-Jahresabschlussfeier wurde verkündet, dass das Fahreraufgebot



J. Hand

der Bayern nahezu unverändert bleibt. Wer neben Champion Marco Wittmann sowie António Félix da Costa, Augusto Farfus, Timo Glock, Maxime Martin, Bruno Spengler und Martin Tomczyk den achten M4 pilotieren wird, wollte BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt (noch) nicht verraten.

Auch die Frage, ob einer der Youngster (siehe letzte MSA), die in der vergangenen Woche

in Jerez de la Frontera getestet wurden, zu den möglichen Kandidaten zählt, wurde nicht beantwortet.

Fakt ist, das Joey Hand BMW verlässt. Der US-Boy, der in dreissig DTM-Rennen für die Münchner keinen Podestplatz erzielte und nur zehnmal in die Punkteränge fuhr, verlässt BMW auf eigenen Wunsch, um sich einer neuen Herausforderung zu stellen. «Es war eine harte Entscheidung. Aber ich bin begeis-



M. Rockenfeller

tert von meinem neuen Programm», äusserte sich Hand via Twitter. Nach MSA-Informationen wird der 35-Jährige aus Sacramento, der 2011 an der Seite von Dirk Müller den Titel in der ALMS-GT-Wertung gewann, im kommenden Jahr für das Team von Chip Ganassi in der United SportsCar Championship (USCC) antreten. Mit der erfolgreichen US-Mannschaft gewann Hand 2011 mit einem BMW-Riley auch das 24h-Rennen in Daytona.

Ob auch bei Audi ein Fahrerwechsel vollzogen wird, wollen die Ingostädter vor ihrem traditionellen «Audi Sport Finale» am 17. Dezember in Neckarsulm nicht bestätigen. Insider sind aber davon überzeugt, dass die bisherigen acht Piloten auch 2015 in der DTM auf Punktejagd gehen, also auch Ex-Meister Mike Rockenfeller, der angeblich mit einem Wechsel in den Audi-Sportwagen R18 liebäugelt. ♦

Trophée Andros Val Thorens

Show von Dayraut und Loeb



SCHOKE

Drift-Künstler beim Eisrennen: Sébastien Loeb holte Platz 2

Von BERNHARD SCHOKE

Die bekannten Matadore lieferten sich beim Saisonauftakt oberhalb von Albertville spannende Zweikämpfe – mit dem besseren Ende für den amtierenden Meister Jean-Philippe Dayraut im Mazda 3.

In der bestens besuchten Eis-Arena von Val Thorens verfolgten die Fans den Auftakt in die Saison 2014/2015 und dabei den Auftritt des neunfachen Rallye-Weltmeisters Sébastien Loeb. Dabei zauberte er in seinem DS 3 genau die Drifts auf das spiegelglatte Parkett, die ihm bei den Rallyes wichtige Zehntel gekostet hätten.

Und genau dies nutzte der Titelverteidiger der letzten Jahre. Mit all seiner Erfahrung setzte Jean-Philippe Dayraut die Power seines Boliden optimal in Speed um. Und dies nicht nur in den obligatorischen, aber gewerteten Vor- und Zwischenläufen, sondern bis zum ersten Finale am Samstag. Folgerichtig startete er von der Pole-Position und konnte diese auch gegen die in der ersten Runde anstürmenden Konkurrenten vom Schläge Franck Lagorce (Dacia

Lodgy), den finnischen Newcomer und Global-Rallycross-Champion 2013, Toomas Heikkinen (Mazda 3), sowie Benjamin Rivière im DS 3 souverän verteidigen. Erfahrung ist auf dem Eis alles, auch wenn der Eis-König vor dem ersten Saisonrennen tiefstapelte.

Hintergrund: Dayrauts Auto ist komplett neu aufgebaut. Vorbereitet wird der Mazda 3 von Laurent Fedacou, dem erfahrenen Fahrzeugingenieur bei Phoenix Racing in der DTM.

Loeb ohne Übung auf Platz 2

Am Sonntag zeigte sich, wie schmal der Grat zwischen genialer Fahrzeugbeherrschung und Abflug ist. Dayraut touchierte im Halbfinale die Eismauer und startete nur von Rang 2. Das Finale gewann Lagorce vor ihm und Panis. Dayraut konnte dennoch einen Erfolg feiern: Nach Rennsiegen zog er mit jetzt 48 mit Yvan Muller gleich.

«Super-Séb» Loeb zeigte in Val Thorens sein Fahrgefühl. Ohne jegliche Übung wurde Rang 7 am Samstag für ihn notiert. In seinem Sonntagsfinale erreichte er sogar Platz 2. Sein nächster Auftritt ist wegen Terminüberschneidungen beim Super-Finale in St-Dié. ♦

KOMPAKT

»» **ETCC** Kommende Saison wird der Rennkalender um einen auf sechs Events aufgestockt. Die Termine: 3. Mai Hungaroring; 21. Juni Slovakiaring; 28. Juni Le Castellet; 26. Juli Salzburgring; 6. September Brünn; 4. Oktober Pergusa.

»» **V8 Supercars** Die Rennsieg beim Finale in Sydney gingen in den ersten beiden Läufen an Meister Jamie Whincup, im wegen starken Regens abgebrochenen dritten Lauf setzte sich Holden-Markenkollege Shane van Gisbergen durch.

»» **TC3/TCR** Die TC3-Serie hat den FIA-Segen – musste sich aber umbenennen. Neu heisst die Serie nun «TCR International Series» – zum einen, um Eigenständigkeit darzustellen, zum anderen, um in Zukunft mögliche Verwechslungen mit anderen Tourenwagenkategorien zu vermeiden.

»» **Ferrari Challenge** Beim Weltfinale in Abu Dhabi siegten Massimiliano Bianchi (Coppa Shell) und Max Blacardi (Trofeo Pirelli). Der Deutsche Thomas Löfflad holte im Coppa Shell Platz 2. ♦ MBR

TROPHÉE ANDROS / Resultate

Val Thorens/F: Finale à 6 Runden; Streckenlänge 760 Meter; Höhenmeter 2200
Samstag, 1. Finale: 1. Gérald Fontanel (F/Mini) 5:18,317 min; 2. Andrea Dubourg (F/Renault) +6,948; 3. Nikolay Gryazin (F/Renault) +7,810; 4. Christian Beroujon (F/Dacia) +9,357.
Samstag, 2. Finale: 1. Jean-P. Dayraut (F/Mazda) 5:05,737 min; 2. Franck Lagorce (F/Dacia) +4,623; 3. Toomas Heikkinen (FIN/Mazda) +9,997; 4. Benjamin Rivière (F/DS) +12,364.
Sonntag, 1. Finale: 1. Gérald Fontanel (F/Mini) 5:04,085 min; 2. Sébastien Loeb (F/DS) +0,820; 3. Christian Beroujon (F/Dacia) +8,214; 4. Ludovic Gherardi (F/DS) +9,006.
Sonntag, 2. Finale: 1. Franck Lagorce (F/Renault) 4:58,460 min; 2. J.-P. Dayraut (F/Mazda) +0,663; 3. Olivier Panis (F/Toyota) +2,517; 4. Jean-Baptiste Dubourg (F/Renault) +4,679.
 Stand: 1. Dayraut 117 Punkte; 2. Lagorce 113; 3. Panis 100; 4. Rivière 98; 5. J.-B. Dubourg 97; 6. Heikkinen 96; 7. Balas 85; 8. A. Dubourg 84; 9. Loeb 84; 10. Fontanel 78.
 Nächstes Rennen: 12./13. Dezember, Pas de la Casa/AND
 Internet: www.tropheeandros.com

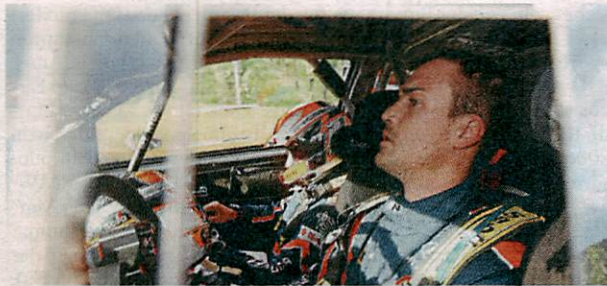
Rallye-WM

Weniger Info ins Cockpit

Von REINER KUHN

Wie klar die Machtverhältnisse innerhalb der Rallye-WM zementiert sind, zeigen auch die neusten Beschlüssen des FIA-Weltrats. Zum Unmut der Hersteller und Teams ist es ab der neuen Saison verboten, Zwischenzeiten in die Autos zu übertragen.

Ungeachtet der Tatsache, dass Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier die WM-Krone erst im vorletzten WM-Lauf gegen seinen VW-Teamkollegen Jari-Matti Latvala verteidigen konnte, suchen alle Beteiligten nach dem Königsweg, die Spannung in der Rallye-WM weiter zu erhöhen. Doch während sich die engagierten Hersteller gemeinsam mit dem – anders als in der Formel 1 ohne wesentliche Rechte ausgestatteten – WM-Promoter



Alleingelassen: Sordo und Co bekommen keine Zeitinfos mehr

eifrig Gedanken machen, wie man mit Formatänderungen das öffentliche Interesse ankurbeln könnte, demonstriert der Weltverband, allen voran FIA-Präsident Jean Todt, seine Stärke.

Ganz im Sinne der Sporthoheit

Vor knapp zwei Monaten erschien Todt bei einer Sitzung der Rallye-WM-Kommission in Genf und setzte mit Hilfe der stimmberechtigten Veranstal-

ter durch, dass das Format eines WM-Laufs – abgesehen von einer neuen Startreihenfolge – nicht verändert wird. Die von Herstellern, Teams und WM-Promoter forcierte und monatelang beworbene Idee, mit einem «alternativen Finalszenario» künstlich Spannung zu erzeugen, war in wenigen Minuten vom Tisch.

Der FIA-Weltrat beschloss vergangene Woche ein ähnlich

kontrovers diskutiertes Thema erneut im Sinne der Sporthoheit. Trotz erheblicher Zweifel der Hersteller und Teams dürften künftig während der Wertungsprüfungen keine Zwischenzeiten mehr in die Autos übertragen werden. Damit soll künftig taktisches Fahren, bei dem sich Piloten an den Zwischenzeiten der Konkurrenz orientieren, nicht mehr stattfinden – ausser die Datenübertragung in und aus dem Auto ist sicherheitsrelevant.

Bei den Teams herrscht Zweifel, wie die Einhaltung des Verbots kontrolliert werden kann. FIA-Rallyedirektor Jarmo Mahonen räumte ein, dass man einen Betrug nicht zu 100 Prozent ausschliessen kann. «Wer erwischt wird, könnte von der Meisterschaft ausgeschlossen werden. Dieses Risiko werden die Hersteller nicht eingehen», ist der Finne überzeugt. ♦

NACHRICHTEN

Östberg weiter im Werks-DS 3 WRC

Rallye-WM Mads Östberg sitzt auch 2015 in einem DS-Cockpit und startet bei allen 13 WM-Läufen. Beim Saisonauftakt in Monte Carlo spielt der Norweger neben Kris Meeke und Rekordweltmeister Sébastien Loeb aber nur die dritte Geige. Östberg sitzt ab Schweden in der 2015er-Version des DS 3 WRC.

Weiter Rätselraten um Robert Kubica

Rallye-WM Die Zukunft von Robert Kubica bleibt offen. In seiner polnischen Heimat wird gemunkelt, dass er in einen privaten DS 3 wechselt und sich mit einem Start bei der Jänner-Rallye (A/4.-6.1.2015) auf die Monte vorbereitet. Es heisst aber auch, dass er mangels Angeboten über eine erneute Operation am rechten Handgelenk und Unterarm nachdenkt. ♦ RK

Rallye Dakar

Die Hatz vor dem Marathon

Von REINER KUHN

Die Rallye Dakar tourt Anfang Januar schon zum siebten Mal jenseits von Afrika durch Südamerika. Für die Teilnehmer hat der Marathon längst begonnen. Seit zehn Tagen sind 645 Fahrzeuge auf dem Seeweg nach Buenos Aires, dem Start- und Zielort der Königin aller Wüstenrallyes.

Le Havre kennen die Dakar-Teilnehmer seit über dreissig Jahren. Im zweitgrössten Seehafen Frankreichs haben sie nach überstandener Tortur ihre Fahrzeuge abgeholt, die per Schiff aus der senegalesischen Hauptstadt ankamen. Seit dem Jahr 2009 wird dort nun der Grossteil der europäischen Einsatz- und Begleitfahrzeuge verladen, um zum Start der Rallye Dakar nach Südamerika zu gelangen. Zum siebten Mal bildete Ende November die Überprüfung von Technik und Zollpapieren den Auftakt zum «Abenteuer Dakar». Nicht weniger als 645 Fahrzeuge wurden in zwei Tagen kontrolliert und für den Transport nach Südamerika vorbereitet. Aneinandergereiht bilden die Rennfahrzeuge mit den Begleitautos der Teams, Organisation und Presse eine

Schlange von beachtlichen 4,6 Kilometern Länge. Nach 21 Tagen erreicht das Frachtschiff Grande Amburgo Buenos Aires, wo die Teams ihre Autos, Lkw und Motorräder kurz vor Neujahr in Empfang nehmen. Dann verbleiben vier Tage bis zum Start der legendären Wüstenrallye, die vom 4. bis 17. Januar 2015 durch Argentinien, Bolivien und Chile führt.

Minis ganz gross

Als Topfavoriten gelten einmal mehr die Mini-Piloten, allen voran Vorjahressieger Nani Roma. Kein Wunder, belegten die vom hessischen X-raid-Team vorbe-

reiteten Allradprototypen in den letzten drei Jahren sieben der ersten neun Plätze. Wer aufs Podium will, muss neben Roma auch seine acht Markenkollegen, darunter Nasser Al-Attiyah, Krzysztof Holowczyc und Orlando Terranova schlagen.

Ob dies Dakar-Rückkehrer Peugeot schon beim ersten Anlauf gelingt, bleibt trotz dem Fahrertrio Stéphane Peterhansel, Carlos Sainz und Cyril Despres mit gemeinsam 17 Dakar-Siegen fraglich. Zu kurz dürfte die Entwicklungs- und Vorbereitungszeit des zweiradange-triebenen Peugeot 2008 DKR gewesen sein. ♦



Dakar-Comeback: Peugeot kommt mit dem 2008 DKR

NACHGEHAKT BEI Bruno Famin

(52/F). Der Peugeot-Sportchef über die Rallye Dakar sowie Konzept und Entwicklung des neuen Werksrenners.



Von REINER KUHN

? Warum kehrt Peugeot zur Rallye Dakar zurück? Peugeot setzt seine Expansion ausserhalb Europas fort. Das Modell 2008 wird auch in Lateinamerika verkauft und hergestellt. Die Dakar ist eine grossartige Gelegenheit, um die internationale Vermarktung zu unterstützen. Wir wollen künftig auch bei der Silkway-Rallye (RUS) und der China Grand Rallye starten.

? Wie sehr war das Budget für den Terrainwechsel verantwortlich? Heutzutage muss jeder Sportchef auf die Kosten schauen. Der finanzielle Aufwand für Marathonrallyes ist rund vier- bis fünfmal geringer als beim Einsatz in Le Mans. Die Dakar passt auch vom Budget zu uns.

? Warum ein zweiradange-triebener Prototyp mit Turbo-Diesels? Es ist einfacher, den Platzhirsch mit einem neuen

Konzept zu schlagen, als mit jenem, mit dem er Erfahrung hat. In Le Mans war das ähnlich: Als wir kamen, hatte Audi noch offene Autos und dann wie wir auf geschlossene Sportwagen gesetzt. Um beim heckgetriebenen Marathonauto ordentlich Drehmoment zu haben, mussten wir auf den Diesel setzen, da grössere Benziner mit Turboaufladung bei der Dakar verboten sind.

? Sind sie auf Anhieb siegfähig? Vom Team und den Piloten her auf alle Fälle. Aber die Entwicklungs- und Vorbereitungszeit war kurz. Wie bei den Tests wird es auch beim Debüt Rückschläge geben. Wegen Problemen mit dem Getriebe haben wir kaum Longruns absolviert. Wir werden bis zur letzten Minute testen. Das Gros des Materials ist auf dem Weg nach Südamerika, die drei Rennautos werden mit dem Flugzeug nachkommen.

Moto3

Aufwertung des Nachwuchses

Von IMRE PAULOVITS

Die Spanische Meisterschaft in der Moto3 wird nächstes Jahr offiziell den Status der Moto3-Junior-Weltmeisterschaft haben. Auch die anderen CEV-Klassen werden aufgewertet.

Man kann sich lange darüber beklagen, dass die Spanier die Motorrad-WM dominieren. Und wenn der Dorna auch immer wieder unterstellt wird, sie würde die spanischen Verhältnisse fördern, kann dies auch als Kompliment aufgefasst werden. Denn keine andere Meisterschaft hat sich in den letzten zehn Jahren so entwickelt wie die spanische, und diese wird ebenfalls von der Dorna organisiert. Dass der WM-Promoter dabei einen Unterbau für seine Weltmeisterschaft aufgebaut hat, darf auch niemand übelnehmen.

Diese Arbeit wird nun durch die FIM gewürdigt, indem die Spanische Moto3-Meisterschaft ab 2015 gleichzeitig die neu geschaffene Moto3-Junior-WM darstellt, ähnlich wie die AMA-Supercross-Meisterschaft gleichzeitig die Supercross-WM ist. Dazu zählt die Moto2- und die Superbike-Klasse der Spanischen Meister-

schaft ab dem nächsten Jahr auch zur Europameisterschaft.

Die acht Termine stehen bereits fest. Einmal wird die Moto3-Junior-WM sogar im Rahmen eines Grand Prix stattfinden, und zwar am 17. Mai in Le Mans. Die anderen Termine: 26. April: Portimão; 21. Juni: Barcelona; 5. Juli: Aragón; 6. September: Albacete; 4. Oktober: Navarra; 1. November: Jerez; 15. November: Valencia.

Lohn der Arbeit

Dass die FIM ihrem langjährigen Partner Dorna solche Zugeständnisse gemacht hat, ist nicht weiter verwunderlich. In drei Jahrzehnten ist es niemandem gelungen, eine Europameisterschaft aufzubauen, die genügend Publicity bekam, dass Veranstalter und Fahrer davon leben, geschweige sich solchen Sponsoren präsentieren konnten, die ihnen einen reibungslosen Übergang in die Weltmeisterschaft ermöglicht hätten.

Seit fünf Jahren war die EM nur noch eine Veranstaltung in Spanien. Selbst diese ist so zur Bedeutungslosigkeit verkommen, dass sie unbemerkt sanft eingeschlafert wurde. In dieser Zeit haben aber Fahrer wie Maverick Viñales, Alex Rins und Alex Márquez aus der Spanischen Meisterschaft ei-

nen reibungslosen Einstieg in die WM geschafft und auch dort dominiert. Der aktuelle Moto3-Meister, der 15-jährige Franzose Fabio Quartararo, wird diese Tradition 2015 vermutlich fortsetzen.

Auch der Schweizer Jesko Raffin und der Deutsche Florian Alt, die dieses Jahr in der Spanischen Moto3-Meisterschaft die ersten beiden Plätze belegten, haben Plätze in der Moto2-WM gefunden.

Chance für die Zukunft

Natürlich kann jetzt gesagt werden, dass Spanien noch mehr Einfluss bekommt und spanische Fahrer einen noch größeren Vorteil erlangen werden. Doch die Meisterschaft ist seit Jahren international ausgeschrieben, alle Talente fahren ohnehin schon dort. Viele Landesverbände haben sich vergeblich bemüht, ein nur ansatzweise ähnlich effizientes Nachwuchs-Förderprogramm aufzuziehen wie Spanien.

Immer mehr WM-Piloten trainieren den ganzen Winter in Spanien, weil sie dort das beste Klima in Europa und die beste Infrastruktur vorfinden. Nun könnten auch Eltern von Talenten dazu übergehen, bereits die Kinder-Klassen in Spanien zu nutzen. ♦



CEV-Repsol Moto3: 2015 gleichzeitig die neu geschaffene Moto3-Junior-Weltmeisterschaft

Superbike-WM

Yamaha: Rossi & Neukirchner



Max Neukirchner: Der Sachse steuert 2015 die neue Yamaha R1

Von JOHANNES ORASCHE

Der deutsche Superbike-Hoffnungsträger Max Neukirchner wechselt von Ducati zu Yamaha und steuert 2015 die neue R1. MotoGP-Held Valentino Rossi und Marco Melandri sind rund um die neue R1 ebenfalls ein Thema.

Die Bombe aus deutschsprachiger Sicht platzte vergangene Woche: Max Neukirchner (31) wechselt in einer Blitzaktion von Ducati zu Yamaha und wird die brandneue R1 in der IDM gemeinsam mit dem Aussie Broc Parkes im Team Yamaha Deutschland von Michael Galinski – das in Neuss stationiert ist – steuern. Von Neuss aus sollen 2015 auch die Kunden-Teams von Yamaha mit den R1-Kits versorgt werden.

Wildcards auf Yamaha

Der Neukirchner-Deal sickerte bereits vor einer Woche durch, weil Superbike-WM-Reifenmonopolist Pirelli bei der Dorna um Wildcards für Neukirchner und Broc Parkes ansuchte. Etwa vier WM-Auftritte sollen es 2015 werden.

Neukirchner verlässt also Ducati Deutschland, obwohl er dort auch als Markenbotschafter tätig war. Das bisherige Team des Sachsen, die 3C-Ducati-Truppe aus Landsberg, wird mit Lorenzo Lanzi und Meister

Xavier Forés 2015 ebenfalls drei bis vier Wildcard-Einsätze in der Superbike-WM absolvieren.

Fix: Bei Yamaha soll der Franzose Adrien Morillas in der kommenden Saison die neue Yamaha R1 als Testlauf für 2016 im Superstock-1000-Cup einsetzen.

Rossi und Melandri?

Marco Melandri könnte schon 2016 wieder für Yamaha interessant werden. Sollte den aktuellen Superbike-WM-Vierten die MotoGP-Aprilia nicht restlos überzeugen, wäre er wegen seines Einjahresvertrages am Ende der Saison 2015 wieder für Yamaha frei. Melandri beobachtet die Vorgänge seit einiger Zeit sehr exakt. In Magny-Cours im Oktober führte er ein langes Gespräch mit seinem Ex-Teammanager Andrea Dosoli, mit dem er 2011 gearbeitet hatte. Dosoli soll auch ab 2016 bei Yamaha federführend sein.

Und noch ein grosser Name könnte kommen: Auch Valentino Rossi wird in Verbindung mit dem neuen Yamaha Superbike immer wieder genannt. Die MotoGP-Ikone könnte die R1 im Januar auf der Piste von Eastern Creek testen. Dieser Plan wäre ausserdem mit den MotoGP-Tests in Sepang gut vereinbar. Rossi sass zuletzt gemeinsam mit US-Multi-Champion Josh Hayes zu Werbezwecken in Japan auf der neuen R1, allerdings im Serientrimm. ♦



Wie 2010: Valentino Rossi sitzt bald wieder auf der neuen R1

Tom Lüthi / Dominique Aegerter

«Es ist Power dahinter»

Von MARKUS LEHNER

Erstmals seit 1990, als Jacques Cornu (250 ccm) und Heinz Lüthi (125 ccm) im Team von Michel Métraux fuhren, gibt es mit Tom Lüthi und Dominique Aegerter wieder ein Schweizer Dream-Team, diesmal bei Olivier Métraux. Im MSA-Interview schildern die beiden ihre ersten gemeinsamen Erfahrungen.

2015 fahren der WM-4. Tom Lüthi (28) und der WM-5. Dominique Aegerter (24) in unterschiedlichen Farben, aber in derselben Teamstruktur. Lüthi ist für Derendinger-Interwetten unterwegs, Aegerter wie bisher gemeinsam mit Robin Mulhauser für Technomag-Interwetten. Gleichzeitig sind beide Teams von Suter zu Kalex gewechselt. Wegen schlechter Witterungsbedingungen in Jerez und Le Castellet konnten sie aber vor dem Beginn des Winter-Testverbots (bis 1. Februar 2015) ausser ersten Eindrücken und Windkanal-Versuchen wenig nutzbare Testarbeit leisten.

Dennoch konnten sich die beiden Schweizer, die seit Jahren nur wenige Kilometer voneinander entfernt wohnen, seit Saisonende bereits näher kennenlernen. MSA unterhielt sich mit den beiden über ihre Pläne und Ziele für die traditionell am 26. März 2015 in Katar beginnende Saison.

Erstmals startet insbesondere Tom mit einem ebenbürtigen Teamkollegen in die neue Saison. Wie fühlt sich das nach ersten gemeinsamen Wochen an?

TOM LÜTHI: Gut, sehr gut sogar. Und spannend. Natürlich konnten wir wegen des miesen Wetters nicht viel testen, aber wir waren mit der neuen Teamstruktur unterwegs und haben uns gegenseitig kennenlernen können. Es war echt cool, und ich freue mich auf das neue Kapitel in meiner Karriere. Unser Team hat für ein kleines Land ohne eigene Rennstrecke einen Riesenauftritt. Man spürt, da ist Power dahinter.

DOMINIQUE AEGERTER: In der 125er-Klasse und vor allem beim Moto2-Einstieg mit Shoya Tomizawa (in Misano 2010 tödlich verunglückt, der Autor) hatte ich starke Teamkollegen. Ich gebe zu, dass ich bei Tom am Anfang eher skeptisch war. Ich dachte, es würde ähnlich werden wie 2013 mit Randy Krummenacher, ich konnte wenig von ihm lernen. Aber jetzt



Tom Lüthi: 2 Siege 2014 in Japan und beim Finale in Valencia

Zur Person Tom Lüthi

Geburtstag 6. September 1986
Geburtsort Linden (CH)
Herkunftsland Schweiz

ERFOLGE

2002–2004 WM-27./15./25. GP125
2005 Weltmeister GP125 (Honda)
2007–2009 WM-8./11./7. 250GP (Aprilia)
2010 WM-4. Moto2 (Moriwaki)
2011 WM-5. Moto2 (Suter)
2012 WM-4. Moto2 (Suter)
2013 WM-6. Moto2 (Suter)
2014 WM-4. Moto2 (Suter)
1 WM-Titel, 9 Siege, 37 Podestplätze

HOBBYS

Ski fahren, Kitesurfen, Mountainbike



Dominique Aegerter: Erster GP-Sieg auf dem Sachsenring

Zur Person Dominique Aegerter

Geburtstag 30. September 1990
Geburtsort Rohrbach (CH)
Herkunftsland Schweiz

ERFOLGE

2007 WM-23. GP125 (Aprilia)
2008 WM-16. GP125 (Derbi)
2009 WM-13. 250GP (Derbi)
2010 WM-15. Moto2 (Suter)
2011 WM-8. Moto2 (Suter)
2012 WM-8. Moto2 (Suter)
2013 WM-5. Moto2 (Suter)
2014 WM-5. Moto2 (Suter)
1 GP-Sieg, 6 Podestplätze

HOBBYS

Motocross, Sport allgemein

nach den ersten Tests bin ich zuversichtlicher geworden, Tom und ich verstehen uns gut, und ich freue mich echt auf 2015. Ich denke, wir werden uns gegenseitig heftig pushen.

Trainiert ihr jetzt auch im Winter zusammen?

Lüthi: Das macht jeder mehrheitlich für sich. Man muss nach der langen Zeit zusammen auch mal ein bisschen für sich haben. Und ein paar Tage Ski fahren muss bei mir auch sein, unbedingt.

Aegerter: Geplant ist zwar nichts, aber ich habe mich sehr gefreut, dass Tom bei meiner alljährlichen Nachsaison-Party aufgetaucht ist. Mal schauen, vielleicht machen wir mal nicht nur Party zusammen, sondern trainieren bei Gelegenheit gemeinsam (lacht). Wenn sich was ergibt, werden wir das sicher nutzen.

Vor allem für Tom sind einige Leute im Team neu. Wie kommt ihr mit der neuen Umgebung zurecht?

Lüthi: Das hat sich sehr schnell eingespielt. Das war am Anfang schon speziell, denn ich habe viele Jahre mit denselben Leu-

ten zusammengearbeitet. Aber gewisse gegenseitige Vorurteile haben wir sehr rasch abbauen können. Natürlich müssen wir uns noch besser kennenlernen, aber da mache ich mir keine Sorgen. Wir alle haben dieselbe Leidenschaft für unseren Sport, das ist eine gesunde Basis. Unter-

«Für mich gehört Tom zu den besten Piloten der Welt.»

DOMINIQUE AEGERTER



schiedliche Mentalitäten sind da zweitrangig.

Aegerter: Nur ein Mechaniker und natürlich die Kalex statt der Suter sind neu für mich, alles andere ist identisch. Abgesehen von der Tatsache, dass Tom zu uns gekommen ist. Tom hat mehr als 10 Jahre sehr eng mit Daniel Epp zusammengearbeitet, ist mit ihm 2005

125-ccm-Weltmeister geworden. Ist diese Zusammenarbeit jetzt beendet?

Lüthi: Nein, im Gegenteil. Er war, ist und bleibt mein persönlicher Manager. Die Zusammenarbeit wird sogar in Zukunft noch intensiver werden.

Wo liegen die grössten Vorteile bei der Zusammenarbeit zwischen euch beiden?

Lüthi: Ganz sicher beim gemeinsamen Datenaustausch hinter den Kulissen. Man kommt viel schneller vorwärts. Wenn einer den harten Reifen schon versucht und für untauglich befunden hat, muss der andere dasselbe nicht auch noch tun. Und natürlich ist der interne Konkurrenzkampf befruchtend. Wenn Domi mit demselben Material schneller fährt als ich, muss ich aufholen, und umgekehrt. Das spornt unheimlich an.

Aegerter: Zwei ähnlich starke Fahrer, identische Motoren und Fahrwerke, da liegt viel Entwicklungspotenzial drin. Und jeder will besser sein als der andere. Zudem gehört Tom zu

den Besten der Welt und besitzt sehr viel Erfahrung, da kann ich nur profitieren. Wir werden wohl bei der Entwicklung doppelt so schnell vorwärts kommen wie bisher. Sehr interessant finde ich die Berücksichtigung unserer unterschiedlichen Fahrstile. Tom hat einen flüssigen Stil mit hohen Kurventempi, meine Stärken liegen eher auf der Bremse und beim harten Herauspowern. Wenn wir uns da zusammenschauen und die beiden Fahrstile beim Set-up kombinieren können, könnte sich das sehr bereichernd auswirken. Für beide. Sind da Teams wie 2014 Marc VDS Racing mit Tito Rabat und Mika Kallio Vorbilder? Oder die insgesamt fruchtbare Zusammenarbeit zwischen Valentino Rossi und Jorge Lorenzo in der MotoGP-Klasse?

Lüthi: Ganz klar. Was Marc VDS bzw. Rabat und Kallio 2014 geleistet haben, da muss sich jedes andere Team eine dicke Scheibe abschneiden. Da müssen wir hin.

Aegerter: Stimmt. Es war immer mein Wunsch, einen schnellen Teamkollegen zu ha-

ben. Nicht nur während, sondern auch vor der Saison. Tom ist eine Topreferenz, er ist pfeilschnell und zuverlässig. Und weil wir neues Material haben, ist sein Hinzukommen unso wichtiger und erfreulicher.

Viel habt ihr mit der Kalex noch nicht fahren können. Dennoch die Frage: Wo liegen die grössten Unterschiede zur Suter?
Lüthi: Es ist noch zu früh für genaue Aussagen, ich war noch nicht mal einen halben Tag auf trockener Strecke unterwegs und war noch weit von Bestzeiten mit der Suter entfernt. Der erste grundsätzliche Eindruck war aber positiv.

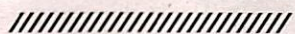
Aegerter: Der erste Test fiel buchstäblich ins Wasser, das war ein Roll-out und sonst nichts. Hoffen wir, dass nach dem Ende des Testverbots im Februar wieder bessere Bedingungen herrschen.

Was haben die kürzlichen Tests im Windkanal gebracht? Werden jetzt für beide aerodynamisch komplett unterschiedliche Motorräder aufgebaut?

Lüthi: Wir haben an zwei unterschiedlichen Tagen im Windkanal getestet, und die Resultate waren nicht identisch. Bei der Front werden aber eventuelle Ände-

«Von ganz oben nach ganz unten geht es im GP schnell.»

TOM LÜTHI



rungen sicher für alle drei Fahrer dieselben sein. Beim Rest wird es Unterschiede geben, allein schon wegen der unterschiedlichen Körper und Sitzpositionen.

Aegerter: Wir haben sehr viele unterschiedliche Details bearbeitet. Da ging es um Form und Länge der Frontscheibe, auch die Kopf- und Fusshaltung beeinflusst die Aerodynamik stark. Da kamen einige interessante Resultate heraus.

Bedauert ihr nicht, dass Suter Racing praktisch aus der Moto2-WM ausgebootet wurde? Immerhin wurden auf diesem Fabrikat 2014 noch drei GP gewonnen, zwei von Tom und einer von Dominique.

Lüthi: Ich bedaure das auf jeden Fall. Ich sage schon seit Jahren, dass der GP-Sport ein Haifischbecken ist, wo jeder zuerst auf seinen eigenen Vorteil hin arbeitet. Natürlich wollte ich nicht, dass Suter quasi ausgebootet wurde, aber in diesem extrem schnelllebigen Geschäft passieren solche Dinge. Es ist echt brutal, von ganz oben nach ganz unten dauert es oft weniger als ein Jahr. Für ein Schweizer Team wäre es natürlich cool

gewesen, mit einem landeseigenen Fabrikat anzutreten, aber das Team hat frühzeitig anders entschieden. Nun ist es so, wie es ist.

Aegerter: Ja, es ist brutal. Suter war innerhalb von vier Jahren drei Mal Konstrukteurs-Weltmeister, jetzt sind sie praktisch draussen. Es war keine leichte Entscheidung für uns, aber wenn 23 Fahrer mit demselben Material unterwegs sind, kannst du sicher sein, dass du auf dem richtigen Bike sitzt. Natürlich hat Suter 2014 drei Rennen gewonnen, aber Kalex deren 14. Die Suter ist kein schlechtes Motorrad, ganz sicher nicht, und Tom und ich haben die WM auf den Rängen 4 und 5 beendet. Aber insgesamt sprechen die Zahlen für Kalex.

Frage an Tom: 2015 wird deine dreizehnte GP-Saison werden. Steckst du das Reisen und das ganze Drumherum immer noch locker weg?

Lüthi: Das gehört zum Geschäft. Natürlich ist der Stress und das Herumhängen auf den Flughäfen nicht immer lustig, aber das Ganze ist am Ende eine Sache der Einstellung.

2015 werden mit euch beiden, Robin Mulhauser, Randy Krummenacher und neu Jesko Raffin nicht weniger als fünf Schweizer in der Moto2-Klasse dabei sein. In der Moto3- und der MotoGP-Klasse ist hingegen

kein einziger Eidgenosse dabei. Ist es nicht Zeit, das zu ändern?
Lüthi: Klar, und der Traum von der MotoGP-Klasse lebt auch in mir unverändert. Aber ich wiederhole es immer wieder: Ohne gutes Team und erfolgversprechendes Material mache ich den Schritt nicht.

Aegerter: Grundsätzlich ist es super, dass wir als so kleines Land ohne eigene Rennstrecke zahlenmässig in der Moto2 die Nummer 2 hinter den Spaniern sind. Aber für den Nachwuchs ist es schwierig bei uns, deshalb fehlt die Schweiz in der Moto3. Ganz oben sollte sich natürlich was ändern, möglichst schon Ende des nächsten Jahres. Ich war im vergangenen Jahr schon nahe am Aufstieg dran. Ich hatte Angebote von gar nicht so schlechten Teams, aber ganz überzeugt war ich nicht. Zudem denke ich, dass ich für die MotoGP noch nicht schnell genug und noch zu wenig erfahren bin. Vielleicht sieht das am Ende der kommenden Saison anders aus. Aber das Paket muss stimmen,

Eure persönlichen Ziele für 2015?

Lüthi: Das ist einfach zu sagen. Wir müssen konstant ganz vorne dabei sein, dann werden wir bei der Endabrechnung sehen, zu was das reicht.

Aegerter: 2014 waren es bei mir die Top 5. Dieses Ziel habe ich erreicht. 2015 sollten es schon die Top 3 werden. ♦

MotoGP

Jack Miller: Schulter-OP



Alles wird besser: Jack Miller nach seiner OP mit Dr. Xavier Mir

Dem Moto3-Vizeweltmeister und MotoGP-Aufsteiger wurden in Barcelona vier Schrauben und eine Platte aus seinem rechten Schlüsselbein herausgenommen.

Das Metall stammt noch von einem Sturz aus dem Jahr 2012, bei Stürzen in diesem Jahr wurde die Schulter des 19-jährigen Australiers aber so in Mitleidenschaft gezogen, dass sich die Schrauben im Knochen gelockert hatten. Dr. Xavier Mir an der Quiron Dexeus Universitätsklinik, dem sich in der letzten Zeit immer mehr GP-Asse anvertrauen, nahm die Operation letzten Montag vor. «Es wurden auch einige Bänder bei den Stürzen in diesem Jahr beschädigt, die haben wir auch rekonstruiert», erläutert Mir.

MotoGP

Márquez: Revanche

Nächstes Wochenende findet in Barcelona wieder das Superprestigio statt, ein Dirt-Track-Rennen, bei dem sich die GP-Elite mit Stars aus der US-Meisterschaft misst. Mit dabei ist auch Ex-Superbike-Weltmeister Troy Bayliss. Marc Márquez will vor seinem Heimpublikum eine Scharte auswetzen: Im Vorjahr war er im Kampf um den Sieg gestürzt. ♦ IP



Dirt-Tracker Marc Márquez

Moto2

Wieder in Spanien

Die beiden deutschen Moto2-Piloten Jonas Folger und Marcel Schrötter (beide 21) haben am Wochenende ihre jeweiligen Saison-Abschluss-Partys gegeben und sind am Montag nach Spanien geflogen. Sie werden beide am Wochenende am Superprestigio teilnehmen.

Danach geht es für den Kalex- und den Tech3-Piloten wieder an die Vorbereitung für die nächste Saison. In ihrem gemeinsam gemieteten Haus bei Girona bereiten sie diese Woche ihre Motorräder vor, dann liegen zwei Trainingswochen vor ihnen. Radfahren, Motocross und Supermoto stehen auf dem Programm, bevor sie dann zu Weihnachten wieder zu ihren Familien nach Bayern fliegen. Im Januar setzen sie das Trainingsprogramm fort und bleiben bis zu den IRTA-Tests im Februar auf der Iberischen Halbinsel. ♦ IP

NACHRICHTEN

Clinica Mobile rüstet auf

Motorrad-WM Die Clinica Mobile, die als ständige Begleitung des GP-Trosses neben dem jeweiligen Ärzteteam des Veranstalters und der permanenten Rennärzte die Notfallversorgung und die Rehabilitation der Fahrer erledigt, hat eine Zusammenarbeit mit Cardiac Science Southern Europe, einem Ausbildungszentrum für Herzspezialisten, geschlossen. Diese Zusammenarbeit soll aber nicht nur den Fahrern zugute kommen. An gut zugänglichen Punkten des Fahrerlagers werden ab nächster Saison Defibrillatoren aufgestellt sein, mit denen im Notfall Wiederbelebungen eingeleitet werden können. Das Ärzteteam wurde von den Spezialisten auf den Ernstfall eingewiesen.

Getriebe als Knackpunkt

MotoGP Die beiden Neueinsteiger Suzuki und Aprilia arbeiten an übergangslosen Getrieben. Die drei bisherigen Hersteller Ducati, Honda und Yamaha fahren alle diese Technologie; wie viel sie Wert ist, konnte man letztes Jahr bei Yamaha sehen, als mit ihrem Einsatz die Konkurrenzfähigkeit gegenüber Honda gleich wieder hergestellt war. Bei Suzuki könnte schon für die Sepang-Tests ein solches Getriebe kommen. Aprilia arbeitet mit Hochdruck an seinem System Ob es bis zu Saisonbeginn einsatzbereit ist, steht aber noch nicht fest. ♦ IP

KOMPAKT

Motorrad-WM Am Wochenende fand auf dem Circuito Internazionale di Latina «Il Sagittario», 50 Kilometer südlich von Rom, das diesjährige Supermoto-Rennen der Marco-Simoncelli-Stiftung statt. Am Samstag gewann Superbike-WM-Pilot Chris Iddon vor Andrea Dovizioso und Max Biaggi. Das Hauptrennen am Sonntag gewann Biaggi vor Dovizioso und Leon Haslam.

MotoGP Pramac-Ducati-Pilot Danilo Petrucci versuchte sich auf vier Rädern: Auf der Bologna Motorshow fuhr er einen NASCAR-Chevrolet. ♦ IP

Saisonbilanz Moto3

Márquez brillant, Miller dominant

MOTO3 / Saisonbilanz 2014



Fahrer	Fahrzeug/Team	gestartet	gewertet	gepunktet	Startplatz Ø	gesamt pro Rennen	Katar	Americas	Argentinien	Spanien	Frankreich	Italien	Katalonien	Holland	Deutschland	Indianapolis	Tschechien	Grossbritannien	San Marino	Aragón	Japan	Australien	Malaysia	Valencia	
1. Alex Márquez (E)	Estrella Galicia-Honda	18	16	16	4.1	278 15.4	2	NC	2	7	5	NC	1	1	4	6	4	2	2	2	1	2	5	3	
2. Jack Miller (AUS)	Ajo-KTM	18	16	15	3.2	276 15.3	1	1	3	4	1	NC	4	NC	1	3	5	6	3	27	5	1	2	1	
3. Alex Rins (E)	Estrella Galicia-Honda	18	16	16	4.9	237 13.4	5	4	5	3	2	3	NC	2	NC	5	9	1	1	4	10	3	3	5	
4. Efen Vázquez (E)	Racing Team Germany-Honda	18	17	17	8.6	222 12.3	3	3	6	2	6	12	3	6	6	1	8	NC	10	13	2	4	1	6	
5. Romano Fenati (I)	Sky Racing VR46-KTM	18	14	12	11.2	176 9.8	12	2	1	1	NC	1	5	18	NC	2	11	16	11	1	7	NC	NC	14	
6. Alexis Masbou (F)	Ongetta-Honda	18	17	17	11.7	164 9.1	7	6	11	12	9	6	11	4	3	4	1	8	7	10	NC	6	6	12	
7. Isaac Viñales (E)	Calvo-KTM	18	15	14	9.1	141 7.8	8	NC	7	5	3	2	7	7	8	17	10	13	4	12	11	NC	NC	2	
8. Danny Kent (GB)	Ajo-Husqvarna	18	18	16	10.2	129 7.2	13	8	9	11	13	15	17	8	5	12	3	9	12	3	6	20	4	4	
9. Enea Bastianini (I)	Go&Fun-KTM	18	15	14	13.6	127 7.1	16	13	10	9	7	NC	2	NC	15	11	2	3	5	6	8	NC	10	11	
10. Miguel Oliveira (P)	Mahindra	18	14	13	12.6	110 6.1	4	15	NS	14	12	4	12	3	NC	7	7	4	22	7	NC	7	NC	8	
11. Brad Binder (ZA)	Ambrogio-Mahindra	18	15	15	14.2	109 6.1	15	NC	14	NC	14	9	6	9	2	9	6	15	6	8	3	15	NC	9	
12. Jakub Kornfeil (CZ)	Calvo-KTM	18	16	14	11.5	97 5.4	6	5	20	6	10	NC	15	11	11	10	14	5	17	5	NC	8	8	13	
13. John McPhee (GB)	Racing Team Germany-Honda	18	12	11	10.4	77 4.3	11	9	NC	13	8	NC	9	10	7	NC	NC	11	13	NC	4	5	NC	17	
14. Niccolò Antonelli (I)	Go&Fun-KTM	18	12	9	8.8	68 3.8	9	NC	25	NC	NC	NC	NC	5	NC	18	13	7	16	9	9	10	7	7	
15. Niklas Ajo (FIN)	Avant Ajo-Husqvarna	17	10	8	11.1	52 3.1	26	14	8	10	NC	5	8	NC	NC	12	10	NC	25	NC	9	NC	NC	NC	
16. Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing VR46-KTM	18	11	7	16.5	50 2.8	10	7	NC	8	4	NC	10	NS	NS	NC	17	21	NC	24	13	11	NC	16	
17. Juanfran Guevara (E)	Aspar-Kalex-KTM	18	13	9	11.9	46 2.6	NC	11	12	16	NC	8	28	NC	10	8	16	14	9	NC	NC	25	11	15	
18. Karel Hanika (CZ)	Ajo-KTM	18	13	11	14.5	44 2.4	14	10	NC	19	NC	10	14	NC	NC	13	15	12	NC	23	12	13	9	10	
19. Alessandro Tonucci (I)	CIP-Mahindra	18	15	6	18.1	20 1.1	21	16	13	18	NC	7	13	26	16	NC	21	22	18	NC	15	14	14	21	
20. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Ongetta-Honda	18	15	8	20.2	19 1.1	18	17	15	20	11	11	16	14	NC	15	22	18	14	15	14	NC	NC	19	
21. Livio Loi (B)	Marc VDS-Kalex-KTM	9	7	2	23.6	17 1.9	17	12	4	NC	20	19	25	25	NC										
22. Matteo Ferrari (I)	Team Italia-Mahindra	18	11	3	24.8	12 0.7	NC	NC	NC	25	21	14	21	13	9	NC	20	24	NC	NC	24	24	NC	25	
23. Jorge Navarro (E)	Marc VDS-Kalex-KTM	9	5	4	15.6	11 1.2										14	NC	27	15	NC	NC	12	12	NC	
24. Philipp Öttl (D)	Paddock Team-Kalex-KTM	18	16	5	26.3	10 0.6	20	20	21	15	15	13	19	15	12	20	24	17	19	NC	17	21	18	NC	
25. Andrea Migno (I)	Mahindra	7	3	1	19.4	8 1.1												NC	8	NC	NC	17	NC	18	
26. Hiroki Ono (J)	Honda Team Asia-Honda	1	1	1	19.0	5 5.0																			
27. Jasper Iwema (NL)	CIP-Mahindra	7	6	1	23.7	4 0.6								12				23			16	20	16	NC	20
28. Hafiq Azmi (MAL)	SIC Ajo-KTM	18	15	1	25.2	3 0.2	NC	24	16	24	16	NC	NC	29	18	24	28	20	23	19	18	18	13	23	
29. Arthur Sissis (AUS)	Mahindra	11	8	1	25.5	3 0.3	NS	NC	22	NC	17	17	18	21	13	21	26								
30. Jules Danilo (F)	Ambrogio-Mahindra	18	15	1	30.2	2 0.1	NC	22	24	27	NC	22	27	22	17	16	18	25	26	14	19	22	17	NC	
31. Eric Granado (BR)	Calvo-KTM	16	12	1	22.8	2 0.1	NC	18	19	NC	NS	23	23	19	14	22	27	26	21	17	16	NS			
32. Remy Gardner (AUS)	Laglisse-KTM	3	3	1	28.7	1 0.3													27			26	15		
Ferner/ohne Punkte:																									
Luca Grünwald (D)	Kiefer-Kalex-KTM	17	14	0	25.8	0 0.0	22	23	NC	26	18	16	20	28	19	19	NC	NS			26	21	19	16	22
Maximilian Kappler (D)	Racing Team Germany-FTR	1	1	0	30.0	0 0.0										21									
Kevin Hanus (D)	Fai-Honda	1	1	0	34.0	0 0.0										23									

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

Meiste Siege Fahrer

1. Jack Miller 6
2. Romano Fenati 4
3. Alex Márquez 3
4. Alex Rins 2
5. Efen Vázquez 2
6. Alexis Masbou 1

Meiste Podestplätze Fahrer (1./2./3.)

1. Jack Miller 10 (6/1/3)
2. Alex Márquez 10 (3/6/1)
3. Alex Rins 8 (2/2/4)
4. Efen Vázquez 7 (2/2/3)
5. Romano Fenati 6 (4/2/0)
6. Isaac Viñales 3 (0/2/1)
7. Enea Bastianini 3 (0/2/1)
8. Alexis Masbou 2 (1/0/1)
9. Brad Binder 2 (0/1/1)
10. Danny Kent 2 (0/0/2)
11. Miguel Oliveira 1 (0/0/1)

Meiste Pole-Positionen Fahrer

1. Jack Miller 8
2. Alex Rins 4
3. Alex Márquez 3
4. Efen Vázquez 1
5. Danny Kent 1
6. Niccolò Antonelli 1

Bester Startplatz Fahrer

1. Jack Miller Pole-Position (8)
2. Alex Rins Pole-Position (4)
3. Alex Márquez Pole-Position (3)
4. Efen Vázquez Pole-Position (1)
5. Danny Kent Pole-Position (1)
6. Niccolò Antonelli Pole-Position (1)
7. Alexis Masbou 2. Startplatz (1)
8. Isaac Viñales 2. Startplatz (1)
9. Enea Bastianini 2. Startplatz (1)
10. John McPhee 2. Startplatz (1)
11. Niklas Ajo 2. Startplatz (1)

Schnellste Rennrunden Fahrer

1. Alex Márquez 3
2. Alex Rins 3
3. Alexis Masbou 3
4. Romano Fenati 3
5. Efen Vázquez 2
6. Jack Miller 1
7. Alexis Masbou 1
8. Brad Binder 1
9. John McPhee 1
10. Francesco Bagnaia 1
11. Juanfran Guevara 1

Meiste Führungsrunden Fahrer

1. Jack Miller 126

2. Alex Márquez 109
3. Alex Rins 51
4. Romano Fenati 43
5. Efen Vázquez 19
6. Alexis Masbou 9
7. Enea Bastianini 9
8. Isaac Viñales 8
9. Danny Kent 5
10. Miguel Oliveira 1
11. Brad Binder 1
12. John McPhee 1

Meiste Rennkilometer Fahrer

1. Danny Kent 1799
2. Alex Márquez 1788
3. Alexis Masbou 1737
4. Jakub Kornfeil 1715
5. Efen Vázquez 1699
6. Jack Miller 1683
7. Isaac Viñales 1663
8. Philipp Öttl 1646
9. Enea Bastianini 1645
10. Romano Fenati 1642

Meiste Trainingskilometer Fahrer

1. Jakub Kornfeil 6363
2. Alex Márquez 6307
3. Alex Rins 6287

4. Gabriel Ramos 6240
5. Danny Kent 6124
6. Philipp Öttl 6110
7. Efen Vázquez 6104
8. Zulfahmi Khairuddin 6099
9. Jules Danilo 6074
10. Romano Fenati 6071

Meiste Siege Teams

1. Ajo-KTM 6
2. Estrella Galicia 5
3. Sky Racing VR46 4
4. Racing Team Germany 2
5. Ongetta 1

Meiste Pole-Positionen Teams

1. Ajo-KTM 8
2. Estrella Galicia 7
3. Go&Fun 1
4. Racing Team Germany 1
5. Ajo-Husqvarna 1

Meiste Podestplätze Teams (1./2./3.)

1. Estrella Galicia 18 (5/8/5)
2. Ajo-KTM 10 (6/1/3)
3. Racing Team Germany 7 (2/2/3)
4. Sky Racing VR46 6 (4/2/0)
5. Calvo 3 (0/2/1)

WM-Endstand Hersteller

1. KTM 384 (10 Siege)
2. Honda 384 (8 Siege)
3. Mahindra 168
4. Husqvarna 156
5. Kalex-KTM 62
6. FTR-KTM 4

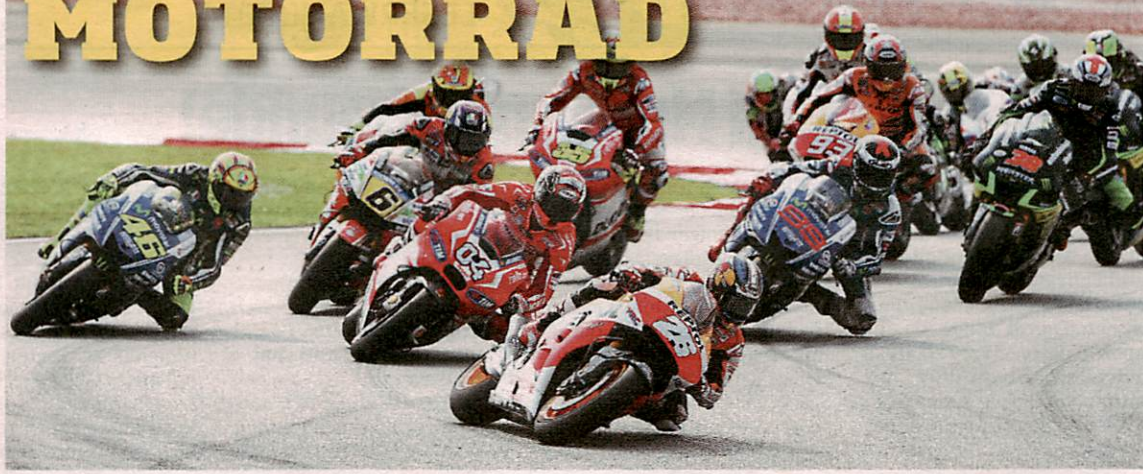


Miller: Öfter top, aber kein Titel

EXTRA

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORRAD



RACER DES JAHRES

in Kooperation mit

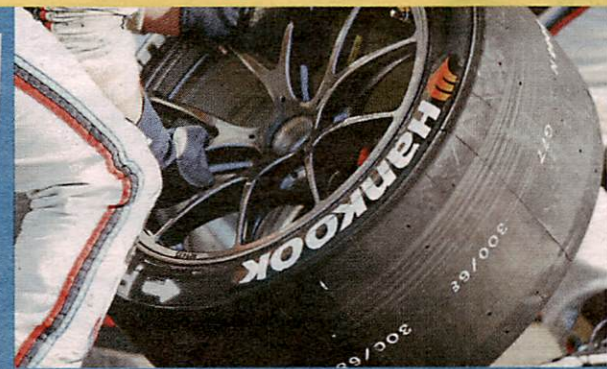
SONAX

&

MINICHAMPS

Wählen Sie die besten Marken, Modelle & Fahrer 2014

Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!



1. Preis Mit HANKOOK exklusiv zur DTM 2015



2. Preis Mit SONAX exklusiv zur Formel 1 2015

Liebe Leser und Motorsportfreunde!

Wer sind die besten «Racer des Jahres»? MOTORSPORT aktuell sucht die besten Marken, Modelle und Fahrer der Rennsaison 2014. Die Rubrik «Modelle» ist neu. Damit haben Sie die noch grössere Wahl als in den Jahren zuvor. Wie immer sind viele attraktive Preise zu gewinnen, wenn Sie mitmachen.

In dieser MSA-Ausgabe stellen wir Ihnen auf dieser und den im Anschluss folgenden Sonderseiten die in diesem Jahr zur Wahl stehenden Kandidaten aus dem Bereich Motorrad vor. Hier auf S. 20 finden Sie die 24 wichtigsten Marken bzw. Hersteller, deren Fahrzeuge in der Saison 2014 im Motorradrennsport werkseitig oder privat eingesetzt worden sind.

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

- A MotoGP
- B Moto2
- C Moto3
- D Superbike/SSP/SST
- E Strassensport national
- F Motocross
- G Offroad/Bahnsport

Wie Sie abstimmen und wie Sie uns Ihre Wahlentscheidung

mitteilen können, erfahren Sie auf S. 29. Dort finden Sie auch alle bei dieser Aktion zu gewinnenden Preise.

Mitmachen lohnt sich also. Den Hauptpreis sowie den zweiten Preis gibt es übrigens nirgends zu kaufen, sondern mit etwas Glück nur bei dieser Leserbefragung zu gewinnen. Wir danken Ihnen schon jetzt herzlich für Ihre Teilnahme!



	MotoGP	Moto2	Moto3	Superbike/SSP/SST	Strassensport national	Motocross	Bahnsport/Offroad	MotoGP	Moto2	Moto3	Superbike/SSP/SST	Strassensport national	Motocross	Bahnsport/Offroad		
	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G		
Aprilia 	01	A 01		D 01			G 01	Kawasaki 	13			D 13	E 13	F 13		
Beta 	02						G 02	KTM 	14			C 14		E 14	F 14	G 14
Bimota 	03			D 03				Mahindra 	15			C 15				
BMW 	04			D 04	E 04			Montesa 	16							G 16
Ducati 	05	A 05		D 05	E 05			MVAgusta 	17			D 17				
GasGas 	06						G 06	Sherco 	18							G 18
GM 	07						G 07	Speedbrain 	19							G 19
Hero EBR 	08			D 08				Suter 	20		B 20					
Honda 	09	A 09	B 09	C 09	D 09	E 09	F 09	G 09	Suzuki 	21	A 21		D 21	E 21	F 21	G 21
Husqvarna 	10			C 10			F 10	G 10	TM 	22						G 22
Jawa 	11							G 11	Triumph 	23			D 23	E 23		
Kalex 	12		B 12	C 12					Yamaha 	24	A 24		D 24	E 24	F 24	G 24

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2014“ wird präsentiert von **MINICHAMPS**[®]



Marc Márquez (93) vor Valentino Rossi und Jorge Lorenzo, Honda vor Yamaha. So endete die MotoGP-Saison 2014

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2014“ wird präsentiert von **SONAX**

Modelle 2014 wählen!

Auf diesen beiden Seiten und der sich anschließenden Doppelseite haben wir die 52 Wahlkandidaten unserer neuen Leserwahl-Rubrik «Modelle» für den Bereich Motorrad aufgelistet. Bitte wählen Sie innerhalb der drei von uns vorgegebenen

Kategorien, welches Maschinenmodell bei welchem Renn-einsatz in der Saison 2014 Ihr jeweiliger Favorit ist.

Die drei Kategorien sind:
H Sportler
J Enduro/Supermoto
K Naked Bikes



H) Sportler

	Serienmodell Aprilia RSV4 Factory		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 1-1				
	Serienmodell Bimota BB3		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 2-1				
	Serienmodell BMW S 1000 RR		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 3-1		Renneinsatz 2 Endurance- WM H 3-2		Renneinsatz 3 IDM H 3-3
	Serienmodell BMW HP4		Renneinsatz 1 IDM H 4-1				
	Serienmodell Ducati 1199 Panigale R		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 5-1		Renneinsatz 2 IDM H 5-2		
	Serienmodell Hero-EBR 1190 RS		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 6-1				
	Serienmodell Honda CBR 500 R		Renneinsatz 1 Markenpokal H 7-1				
	Serienmodell Honda CBR 600 RR		Renneinsatz 1 Supersport- WM H 8-1		Renneinsatz 2 IDM H 8-1		
	Serienmodell Honda CBR 1000 RR		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 9-1		Renneinsatz 2 Endurance- WM H 9-2		Renneinsatz 3 IDM H 9-3
	Serienmodell Kawasaki ZX-6R Ninja		Renneinsatz 1 Supersport- WM H 10-1		Renneinsatz 2 IDM H 10-2		
	Serienmodell Kawasaki ZX-10R Ninja		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 11-1		Renneinsatz 2 Endurance- WM H 11-2		Renneinsatz 3 IDM H 11-3
	Serienmodell KTM RC 390		Renneinsatz 1 Markenpokal H 12-1				


ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2014“ wird präsentiert von **SONAX**

H) Sportler

	Serienmodell MV Agusta F3 675		Renneinsatz 1 Supersport- WM H 13-1				
	Serienmodell MV Agusta F4 RR		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 14-1				
	Serienmodell Suzuki GSX-R 600		Renneinsatz 1 IDM H 15-1				
	Serienmodell Suzuki GSX-R 1000		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 16-1		Renneinsatz 2 Endurance- WM H 16-2		Renneinsatz 3 IDM H 16-3
	Serienmodell Triumph Daytona 675		Renneinsatz 1 Supersport- WM H 17-1		Renneinsatz 2 Markenpokal H 17-2		
	Serienmodell Yamaha YZF-R6		Renneinsatz 1 Supersport- WM H 18-1		Renneinsatz 2 IDM H 18-2		Renneinsatz 3 Markenpokal H 18-3
	Serienmodell Yamaha YZF-R1		Renneinsatz 1 Endurance- WM H 19-1		Renneinsatz 2 IDM H 19-2		























J) Enduro/Supermoto

	Serienmodell Aprilia SXV 450		Renneinsatz 1 Supermoto J 1-1			
	Serienmodell Aprilia RXV 450		Renneinsatz 1 Enduro J 2-1			
	Serienmodell Beta RR 2T		Renneinsatz 1 Enduro J 3-1			
	Serienmodell Beta RR 4T		Renneinsatz 1 Enduro J 4-1			
	Serienmodell Beta Evo 2T/4T		Renneinsatz 1 Trial J 5-1			
	Serienmodell GasGas EC Racing		Renneinsatz 1 Enduro J 6-1			
	Serienmodell GasGas EC 4T		Renneinsatz 1 Enduro J 7-1			

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2014“ wird präsentiert von **MINICHAMPS**[®]

J) Enduro/Supermoto



















	Serienmodell GasGas TXT Pro		Renneinsatz 1 Trial J 8-1			
	Serienmodell Honda CRF 450		Renneinsatz 1 Supermoto J 9-1			
	Serienmodell Honda CRF X		Renneinsatz 1 Enduro J 10-1			
	Serienmodell Honda CRF 450 Rally		Renneinsatz 1 Rally J 11-1			
	Serienmodell Husqvarna SM R		Renneinsatz 1 Supermoto J 12-1			
	Serienmodell Husqvarna TE		Renneinsatz 1 Enduro J 13-1			
	Serienmodell Husqvarna FE		Renneinsatz 1 Enduro J 14-1			
	Serienmodell KTM 450 SMR		Renneinsatz 1 Supermoto J 15-1			
	Serienmodell KTM EXC		Renneinsatz 1 Enduro J 16-1			
	Serienmodell KTM EXC-F		Renneinsatz 1 Enduro J 17-1			
	Serienmodell KTM 450 Rally		Renneinsatz 1 Rally J 18-1			
	Serienmodell Montesa Cota 4RT260		Renneinsatz 1 Trial J 19-1			
	Serienmodell Sherco SE-R		Renneinsatz 1 Enduro J 20-1			
	Serienmodell Sherco SEF-R		Renneinsatz 1 Enduro J 21-1			
	Serienmodell Sherco Rally 450		Renneinsatz 1 Rally J 22-1			

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2014“ wird präsentiert von **MINICHAMPS**[®]



J) Enduro/Supermoto

	Serienmodell Sherco ST		Renneinsatz 1 Trial J 23-1			
	Serienmodell Suzuki RMZ 450		Renneinsatz 1 Supermoto J 24-1			
	Serienmodell Suzuki RMZ X		Renneinsatz 1 Enduro J 25-1			
	Serienmodell TM SMX		Renneinsatz 1 Supermoto J 26-1			
	Serienmodell TM EN 2T		Renneinsatz 1 Enduro J 27-1			
	Serienmodell TM EN FI		Renneinsatz 1 Enduro J 28-1			
	Serienmodell Yamaha YZ 450		Renneinsatz 1 Supermoto J 29-1			
	Serienmodell Yamaha WR F		Renneinsatz 1 Enduro J 30-1			
	Serienmodell Yamaha 450 Rally		Renneinsatz 1 Rally J 31-1			

K) Naked Bikes

	Serienmodell KTM Super Duke 990		Renneinsatz 1 Markenpokal K 1-1			
	Serienmodell Triumph Street Triple		Renneinsatz 1 Markenpokal K 2-1			



ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2014“ wird präsentiert von **SONAX**

Wählen Sie die Fahrer 2014!

Auf diesen beiden Seiten stehen 120 Motorrad-Rennfahrer für Sie zur Wahl bereit. Die MSa-Redaktion hat auf Grund von sportlichen Erfolgen und Leistungen eine Vorauswahl

















getroffen. Sollten Ihre 2014er-Favoriten fehlen, können Sie die trotzdem wählen. Die acht Fahrer-Kategorien lauten:

L MotoGP
M Moto2

N Moto3
O Superbike/SSP/SST
P Strassensport national
Q Motocross
R Offroad/Bahnsport
S Nachwuchsfahrer



L) MotoGP

L01  Hiroshi Aoyama J/MotoGP	L02  Stefan Bradl D/MotoGP	L03  Álvaro Bautista E/MotoGP	L04  Cal Crutchlow GB/MotoGP	L05  Andrea Dovizioso I/MotoGP	L06  Aleix Espargaró E/MotoGP	L07  Pol Espargaró E/MotoGP	L08  Yonny Hernández COL/MotoGP
L09  Andrea Iannone I/MotoGP	L10  Jorge Lorenzo E/MotoGP	L11  Marc Márquez E/MotoGP	L12  Dani Pedrosa E/MotoGP	L13  Scott Redding GB/MotoGP	L14  Valentino Rossi I/MotoGP	L15  Bradley Smith GB/MotoGP	L16  Fahrer nach Wahl

M) Moto2

M01  Domin. Aegerter CH/Moto2	M02  Simone Corsi I/Moto2	M03  Sandro Cortese D/Moto2	M04  Jonas Folger D/Moto2	M05  Mika Kallio FIN/Moto2	M06  R. Krummenacher CH/Moto2	M07  Thomas Lüthi CH/Moto2	M08  Franco Morbidelli I/Moto2
M09  Robin Mulhauser CH/Moto2	M10  Esteve Rabat E/Moto2	M11  Luis Salom E/Moto2	M12  Marcel Schrötter D/Moto2	M13  Maverick Viñales E/Moto2	M14  Anthony West AUS/Moto2	M15  Johann Zarco F/Moto2	M16  Fahrer nach Wahl

N) Moto3

N01  Enea Bastianini I/Moto3	N02  Brad Binder ZA/Moto3	N03  Romano Fenati I/Moto3	N04  Luca Grünwald D/Moto3	N05  Danny Kent GB/Moto3	N06  Jakub Kornfeil CZ/Moto3	N07  Alex Márquez E/Moto3	N08  Alexis Masbou F/Moto3
N09  John McPhee GB/Moto3	N10  Jack Miller AUS/Moto3	N11  Philipp Öttl D/Moto3	N12  Miguel Oliveira P/Moto3	N13  Alex Rins E/Moto3	N14  Efrén Vázquez E/Moto3	N15  Isaac Viñales E/Moto3	N16  Fahrer nach Wahl

O) Superbike (SBK)/Supersport (SSP)/Superstock (STK)

001  Jeremy Ayer CH/STK 1000	002  Jules Cluzel F/SSP	003  Sylvain Guintoli F/SBK	004  Florian Marino F/SSP	005  Marco Melandri I/SBK	006  Leandro Mercado RA/STK 1000	007  Marc Moser D/STK 1000	008  Julian Puffe D/STK 600
009  Jonathan Rea GB/SBK	010  David Salom E/SBK	011  Domin. Schmitter CH/SSP	012  Sebastien Suchet CH/SST 1000	013  Tom Sykes GB/SBK	014  Michael v.d. Mark NL/SSP	015  Kevin Wahr D/SSP	016  Fahrer nach Wahl

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2014“ wird präsentiert von

SONAX



P) Strassensport National A, CH, D

P01 Xavi Forés E/IDM-Superbike	P02 Marvin Fritz D/IDM-Supersport	P03 Lucy Glöckner D/IDM-Superstock	P04 St. Kerschbaumer A/IDM-Supersport	P05 André Kretzer D/IDM-Sidecar	R06 Bryan Leu CH/SM-Supersport	R07 Marco Nekvasil A/IDM-Superstock	R08 Max Neukirchner D/IDM-Superbike
P09 Mar. Reiterberger D/IDM-Superbike	P10 Roland Resch A/IÖM-Superbike	P11 Jochen Rotter A/IÖM-Superstock	P12 Josef Sattler D/IDM-Sidecar	P13 Lor. Sennhauser CH/SM-Superstock	R14 Roman Stamm CH/IDM-Supersport	R15 Dominik Vincon D/IDM-Superstock	R16 Fahrer nach Wahl

Q) Motocross

Q01 Toni Cairoli I/MXGP	Q02 Valentin Guillod CH/MX2-WM	Q03 Jeffrey Herlings NL/MX2-WM	Q04 Chiara Fontanesi I/WMX-WM	Q05 Stephanie Laier D/WMX-WM	Q06 Max Nagl D/MXGP	Q07 P. Rauchenecker A/MXGP	Q08 Ken Roczen D/US-MX/SX
Q09 Marcus Schiffer D/MXGP	Q10 Gün. Schmidinger A/MX-ÖM	Q11 Jeremy Seewers CH/MX2	Q12 Jordi Tixier F/MX2-WM	Q13 Arnaud Tonus CH/MX2-WM	Q14 Dennis Ullrich D/MX-Masters	Q15 Ryan Villopoto USA/US-SX	Q16 Fahrer nach Wahl

R) Offroad/Bahnsport

R01 Toni Bou E/Trial-WM	R02 Thomas Chareyre F/Supermoto-WM	R03 Marc Coma E/Rallye-WM	R04 Greg Hancock USA/Speedw.-WM	R05 Bernd Hiemer D/Supermoto-DM	R06 Kai Huckenbeck D/Speedway-DM	R07 Daniil Ivanov RUS/Speedw.-WM	R08 Franz Kadlec D/Trial-DM
R09 Marcus Kehr D/Enduro-WM	R10 Christ. Nambotin F/Enduro-WM	R11 Matthew Phillips AUS/Enduro-WM	R12 Pie.-Alex. Renet F/Enduro-WM	R13 Erik Riss D/Langbahn-WM	R14 Dennis Schröter D/Enduro-DM	R15 Martin Smolinski D/Speedway-WM	R16 Fahrer nach Wahl

S) Nachwuchsfahrer

S01 Florian Alt D/CEV-Moto2	S02 Max Enderlein D/CEV-Moto3	S03 Dirk Geiger D/ADAC-Mini-Bike	S04 Tim Georgi D/ADAC-Jun.-Cup	S05 Michael Härtel D/Speedway-DM	S06 Brian Hsu D/EMX 125	S07 Henry Jacobi D/MX-Youngster	S08 Thom. Kjer Olsen DK/MX-Youngster
S09 Aris Michail D/MotoGP-Ro.-C.	S10 Adrien Pittet CH/Superst.-EM	S11 Jesko Raffin CH/CEV-Moto2	S12 Paul Rossbach D/Enduro-Junior	S13 Yanik Spachmüller D/Enduro-Jugend	S14 Jeremy Sydow D/MX-Junior	S15 Lukas Trautmann A/Yamaha-R6-C.	S16 Fahrer nach Wahl

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2014“ wird präsentiert von **MINICHAMPS**®

VOLLGAS-

1 x 1 Rennwochenende bei der DTM 2015 mit HANKOOK

1. Preis



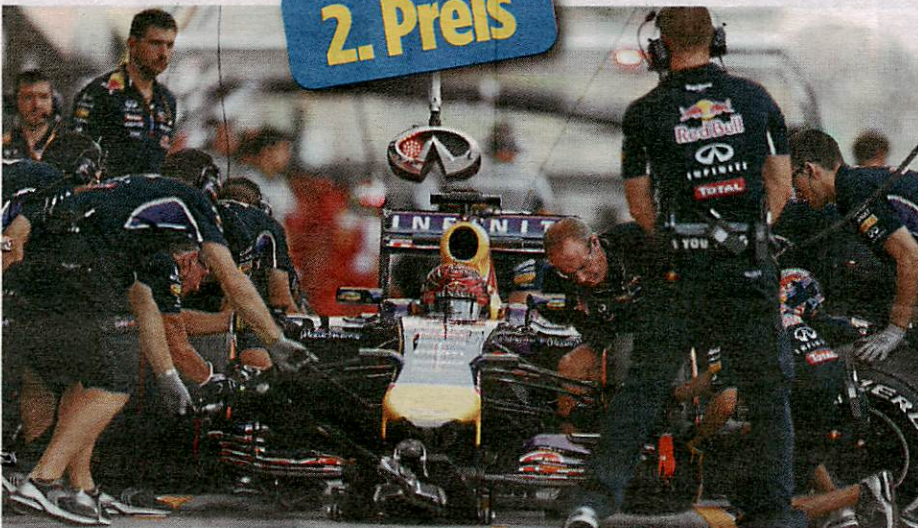
Diesen Hauptpreis gibt es nicht zu kaufen: Hankook, der exklusive Reifenhersteller des Deutschen Tourenwagen Masters (DTM), lädt den Preisgewinner plus eine Begleitperson seiner Wahl (mindestens 18 Jahre alt) nach Hockenheim ein zum DTM-Saisonstart 2015. Einmal exklusiv hinter die Kulissen der grössten europäischen Tourenwagenklasse zu schauen, das wird zu einem einzigartigen und unvergesslichen Erlebnis. Dieser Preis gilt inklusive Meet & Greet mit den DTM-Fahrern in der Hankook-VIP-Hospitality, individueller VIP-Boxenführung, Unterkunft, Transfers von/zur Rennstrecke, Eintritt inkl. Fahrerlager) sowie Vollverpflegung. Wert: ca. 2500,- Euro www.hankookreifen.de

1 x 1 Rennwochenende bei der Formel 1 2015 mit SONAX

SONAX ist «Official Supplier» des Formel-1-Teams Infiniti Red Bull Racing. SONAX Autopflegeprodukte brillieren auf den härtesten Rennstrecken der Welt und lassen die Boliden sowie den Fuhrpark des mehrfachen F1-Weltmeisterteams glänzen. Auf den glücklichen Gewinner unserer Leserwahl-Teilnehmer wartet ein echter Motorsport-Leckerbissen: Ein exklusives Formel-1-Wochenende für zwei Personen. Der Gewinner ist mit Begleitperson beim Grossen Preis von Deutschland 2015 persönlich dabei und darf Boxenatmosphäre schnuppern! Inbegriffen sind Übernachtung, Eintritt sowie Verpflegung an der Rennstrecke bei eigener Anreise.

Wert: ca. 1500,- Euro
www.sonax.de

2. Preis



1 x 1 OZ Radsatz «Leggera HLT»

«Leggera HLT» ist die leichte Versuchung von OZ. Mit etwas Glück gehört der Radsatz bald Ihnen. Das elegant-sportliche Leichtgewicht mit markantypischer OZ Carbon-Nabenabdeckung ist von 17 bis 20 Zoll für alle gängigen Lochkreise verfügbar und präsentiert sich mit fünf filigran ausgeführten Doppelspeichen in edlem «Grigio Corsa Bright»-Finish.

Wert: ab 1200,- Euro
www.oz-racing.de

3. Preis



PREISE!

So wählen und gewinnen Sie

Auf den vorangegangenen acht Seiten haben wir Ihnen im Rahmen unserer diesjährigen Leserwahl 24 Marken, 52 Modelle und 120 Fahrer aus dem Motorradrennsport vorgestellt. Sie stehen Ihnen in jeweils sieben, drei bzw. acht Einzelkategorien zur Wahl. Pro Einzelkategorie haben Sie eine (!) Stimme, können also 18 Mal wählen. «Racer des Jahres 2014» werden die Wahlkandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten.

Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor-Press Schweiz AG, Industriestrasse 28, CH-8604 Volketswil, Schweiz. Mitmachen dürfen Personen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Motor-Press Schweiz AG und Mitarbeiter von mit ihr im Sinne von Paragraph 15 des Aktiengesetzes verbundenen Firmen. Ebenfalls nicht teilnehmen dürfen Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.

Wahlschein ausfüllen

Dieser MSA-Ausgabe 51/14 ist eine Wahlkarte beigelegt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer persönlichen Favoriten. Wenn Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen wollen, können Sie in jeder dieser acht Kategorien auch Ihren ganz persönlichen Favoriten mit seinem Vor- und Nachnamen eintragen.

Preise gewinnen

Die Gewinnspiel-Preise (siehe links) werden unter allen rechtzeitig eingesandten Teilnahmekarten der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl «Racer des Jahres 2014» verlost. Einsendeschluss ist der 5. Januar 2015 (Datum des Poststempels). Sie können auch online mitspielen: www.leserumfragen.de/msa bzw. www.leserumfragen.ch/msa. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Grundsätzlich ausgeschlossen von der Teilnahme sind Zusendungen, die Auftragsunternehmen für ihre Kunden vornehmen. ♦ MSA

1 x 1 RC-Car im XXL-Format



4. Preis

Wie ein Rasenmäher wird der 28-Kubik-Motor dieses fast einen Meter langen 1:5er-RC Pick Up Truck mit Benzin betrieben. Mehr als 3 PS leistet das Modell und erreicht damit eine Geschwindigkeit von über 30 km/h.

Wert: 444,- Euro
www.rc-car-online.de

3 x 1 EIBACH-Performance-Package

5.-7. Preis

Das Paket besteht jeweils aus: PRO-KIT Performance Fahrwerksfedern, PRO-SPACER Spurverbreiterungen und EIBACH Windbreaker Jacke. Eibach Pro-Kits werden von den



Eibach-Fahrwerksingenieuren und Testexperten so konstruiert, dass sie eine Kombination von sportlicher Optik und Performance liefern, ohne dabei an Sicherheit oder Fahrqualität einzubüssen. Als ideale Ergänzung bekommt Ihr Fahrzeug mit dem passenden Eibach PRO-SPACER einen noch sportlicheren Look, weil die Räder und Reifen auf diese Weise die Radhäuser erst richtig ausfüllen.

Wert: je 350,- Euro
www.eibach.de

2 x 1 Foto-Kunstwerk von Blacky Schwarz



8./9. Preis

Sportliche Automobil- und Motorrad-Motive (beispielhafte Abbildung links). Limitierung auf je 25 Stück, mit signiertem Zertifikat. Jedes Foto-Kunstwerk wird auf hochwertiger Leinwand aufgezogen, Format von 100 x 75 cm. Wert: je 350,- Euro
www.minichamps-art.de

1 x Sony PlayStation DriveClub Package

15. Preis

Es besteht aus einer DriveClub Umhängetasche und einer Promo-Disc mit dem PS4 Rennspiel. Wert: 80,- Euro
www.driveclub.eu.playstation.com/



5 x 1 CASTROL EDGE 10W-60 (5L)

10.-14. Preis

Das vollsynthetische Castrol EDGE 10W-60 mit der Stärke von Titanium FST™ holt auch aus getunten Motoren und unter Rennsportbedingungen maximale Leistung heraus. Baut maximalen Öldruck auf, auch bei höchster Temperaturbelastung. Ist turbogetestet und hält den Ölverbrauch niedrig.

Wert: je 90,- Euro
www.castroledge.de



1 x 1 MINICHAMPS Modell

16. Preis

Lamborghini Gallardo LP 600 Reiter Engineering, Stuck/Stuck/Stuck/Rostek 24h Nürburgring 2011. Wert: 74,95 Euro
www.minichamps.de



MOTORSPORT
aktuell

PACKT ALLES

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



VAUDE Rucksack

Funktioneller Allroundrucksack:
gepolsterter Rücken, anatomisch
geformte und gepolsterte Schulterträger,
Bauchgurt, großes Hauptfach und viele
praktische Zusatzfächer und -taschen.
Farbe: Muddy/Black.

GRATIS

VAUDE

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70138 Stuttgart, Besitztiger: Stuttgart HRB 0370, Geschäftsleitung: Dr. Volker Brand, Herbert Lehmann, Vertrieb: Bekleidung, Betreuung und Logistik erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberstropf (Vorstand), Heino Dillmann, Dr. Michael Bahrje, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als leitender Unternehmer, HRB 95752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1253205
Ich zahle für das Halbjahresabo (25 Ausgaben) zzt. nur 43,- € (D) inkl. MwSt. und Versand. **Mein Geschenk, den VAUDE Rucksack**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug erhalte ich zusätzlich **eine Ausgabe GRATIS**. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes kann ich jederzeit kündigen. Dieses Angebot gilt 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 möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit Ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum	Unterschrift

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

Superbike-WM

Wirbel bei Red Devils

Von JOHANNES ORASCHE

Der Italiener Michel Fabrizio muss trotz eines guten Tests in Jerez bei Aprilia Red Devils dem Spanier Jordi Torres Platz machen.

Der Spanier – er kommt aus der Moto2-WM – war seinerseits bereits so gut wie einig mit dem Team GoEleven-Kawasaki, das 2015 in die SBK aufsteigt. Bei GoEleven war alles auf ihn ausgerichtet und mit Ruben Xaus sogar ein spanischer Mentor und Berater an Bord geholt worden. Torres (27) hatte das Evo-Bike von David Salom bereits in Aragón getestet.

Fabrizio (31) fuhr trotz sechs Monaten Pause in Jerez beim Test stark, verlor nur 0,6 sec auf die Bestzeit von Lowes und war nur um 0,5 sec langsamer als Leon Haslam. Red-Devils-Boss Andrea Petricca hatte nach Jerez betont, Fabrizio sei der Wunschkandidat. Nun tönt's

ganz anders: «Jordis Enthusiasmus ist ansteckend, wir können es nicht erwarten, ihn bei den Tests, die wir im Januar fahren werden, zu sehen.»

Keine Erklärung

Fabrizio ist am Boden: «Ich dachte, es sei gut gelaufen. Sie haben mir Hoffnung gemacht, daher bin ich sehr enttäuscht. Ich nahm an, ein Italiener auf einem italienischen Bike sei gut. Jetzt bleibe ich eventuell zu Hause.»

Die Dorna soll nicht in die Rochade involviert sein. Aprilia-Boss Albesiano hatte von Beginn an betont, es handle sich bei Fabrizio nur um eine Probe, die Entscheidung würde später folgen. Nur: Warum lässt man einen Fahrer ein Werksbike mit Updates für 2015 fahren, um dann zu riskieren, dass dieser die Infos zu einem anderen Hersteller trägt? Übrigens: Den Platz von Torres bei GoEleven erhält wohl Alex Cudlin. ♦



Michel Fabrizio: Der Platz auf der Red-Devils-Aprilia ist weg

Superbike-WM

JR-BMW muss warten

Um die BMW-Kundentruppe von JR Racing mit dem australischen Technik-Direktor Troy Corser gibt es weitere Fragezeichen. Eigentlich wollte das Team mit Eigentümern und Geldgebern aus der Dominikanischen Republik bereits vom 3. bis 6. Dezember in Portimão testen. Zwar wurden Toni Elias und Ayrton Badovini mittlerweile als Fahrer verpflichtet, doch noch ist keines der beiden Asse einen einzigen Testkilometer mit der S 1000 RR gefahren. Mitte Januar soll es in Portugal endlich losgehen.

Das Material wäre längst in Stephanskirchen und mittlerweile auch bereit. Doch angeblich wird dieses erst jetzt Stück für Stück bezahlt, weil der Geldtransfer nach Europa länger gedauert hat. ♦ JO



Toni Elias: Weiter warten

Superbike-WM

Canepa bei EBR Hero!

Nicolò Canepa wechselt nach seinem Aus bei Althea Ducati für die kommende Saison zu EBR Hero und auf die von Erik Buells konstruierte Zweizylinder. Der 26-jährige Italiener erhält mit Larry Pegram (41) einen Routinier als Teamkollegen, dem jedoch die Streckenkenntnisse in Europa fehlen.

Pegram soll neben der Rolle als Pilot auch das Teammanagement in der neuen Struktur innehaben. Nach der Vorstellung 2014 scheint dies als Mammut-Aufgabe. Pegram war der einzige Fahrer, der für das Projekt

von Erik Buell und dessen indischen Partner Hero in Laguna Seca per Wildcard zwei WM-Punkte für P14 holte. Die Stammpiloten Aaron Yates und Geoff May blieben völlig farblos und taten sich weh. ♦ JO



Fährt Buell: Nicolò Canepa

IDM Moto3

Doppeltes Zugpferd

Mit dem Comeback der Moto3-Klasse in der IDM geht ein weitreichender Schritt aus dem Nachbarstaat Holland einher. Weil die niederländische Moto3-Meisterschaft als eigene Serie keine Existenzgrundlage mehr hat, wird die Fédération ihre nationale Meisterschaft innerhalb der kleinsten Klasse der Superbike-IDM ausschreiben. Konkret: Die Niederländer krönen ihren Staatsmeister ab jetzt per Extrawertung in der IDM. Starter aus Holland werden zu allen acht geplanten Veranstaltungen erwartet. Ein ech-

tes Heimrennen werden die Oranier dennoch haben. Wenn es nach IDM-Promoter Motor Events geht, soll auf dem Terminplan auch ein Lauf auf der Grand-Prix-Strecke in Assen stehen. ♦ AWI



2 Meistertitel: IDM Moto3 2015

IDM Superstock 1000

Grünwald sattelt um

Grünes Licht für Luca Grünwald. Seit vergangener Woche steht fest, dass der 20-jährige Oberbayer in den kommenden zwei Jahren auf der Weber-Diener-Kawasaki in der IDM Superstock 1000 antreten wird. Seine hart umkämpfte Moto3-WM-Saison im Kiefer-Team 2014 endete glück- und punktelos. Der Umstieg vom 250er-Viertakter auf die 1000ccm-Kawa ist zwar jetzt enorm, aber Grünwald fuhr zumindest 2013 schon einmal erfolgreich in der IDM Supersport 600. Im Januar sollen erste Testfahrten auf dem

1000er-Bike stattfinden. Vor zwei Wochen liess sich Grünwald noch eine Metallplatte und drei Schrauben aus der linken Schulter entfernen – Relikte vom Sturz beim Grand Prix in Brünn im August. ♦ AWI



Jetzt mit 200 PS: Grünwald

NACHRICHTEN

Salom wieder bei Kawasaki Pedercini

Superbike-WM Evo-Weltmeister David Salom muss 2015 kleinere Brötchen backen. Er tritt wie vor einigen Jahren wieder im Pedercini-Team an. Im Kawasaki-Provec-Werksteam, wo Rea und Sykes fahren, werden nur noch zwei Bikes eingesetzt.

Barros-BMW-Team kämpft um Titel

Superbikes Der ehemalige MotoGP-Laufsieger Alex Barros (46) führt in Brasilien mit Support von Petronas ein BMW-Team. Pilot Matthieu Lussiana hat in der Meisterschaft nach seinem dritten Saisonsieg die Tabellenführung übernommen. Das Finale steigt am 14. Dezember in Cascavel.

Grossangriff: Auch Stamm fährt 1000er!

IDM Superstock 1000 Nach zwei Vizetiteln in der IDM Supersport 600 nimmt der Schweizer Roman Stamm 2015 die 1000er-Liga in Angriff. Er hofft auf mehr Glück. Im Supersport-Finale 2014 warf ihn der Defekt eines Cent-Artikels an der ZX-6R aus dem Rennen. Den Grünen und dem Kawasaki Schnock Team bleibt er dennoch treu. Die ZX-10R kennt Stamm schon aus der Langstrecken-WM. ♦ JO/AWI

KOMPAKT

Superbike-WM Ex-Alstare-Junior Christophe Ponsson (F, 19) fährt 2015 bei Grillini eine Kawasaki neben Sheridan Morais.

Superstock 1000 Das EAB Ducati Team von Ferry Schoenmakers tritt wieder mit Fabio Massei an, zweiter Fahrer wird Tony Covena.

IDM Superbike Teamchef Benny Wilbers wurde mit seiner Fahrwerksfirma vom Händlermagazin «bike & business» mit dem Branchenaward 2014 als Unternehmen mit der höchsten Fachhandlungsorientierung ausgezeichnet.

IDM Moto3 Nun sitzt auch der ADAC-Junior-Cup-Dritte Matthias Meggle auf einer Moto3-Honda im Freudenberg Team. ♦ JO/AWI

Interview MX2-Weltmeister Jordi Tixier

«Egal, was die Leute sagen»

Als Weltmeister nimmt Jordi Tixier die Startnummer 1 mit zum Kawasaki-Werksteam



Zur Person
Jordi Tixier

Geburtsdag 2. November 1991
Geburtsort Etampes (F)
Herkunftsland Frankreich

KARRIERE

2003 Französischer Meister 65 ccm
2004 2. franz. Meisterschaft 85 ccm
2005 7. franz. Meisterschaft 85 ccm
2006 3. franz. Meisterschaft 85 ccm
2007 3. Junioren-WM 85 ccm, KTM
2008 6. franz. Junioren-Meisterschaft
2009 5. franz. Junioren-Meisterschaft
2010 Junioren-Weltmeister 125 ccm, Europameister 125 ccm, KTM
2011 13. MX2-WM, KTM
2012 5. MX2-WM, KTM
2013 2. MX2-WM, KTM
2014 Weltmeister MX2-WM, KTM

INTERNET

www.jordi-tixier.com

Von ALEX HODGKINSON

Ende Juli war Jordi Tixier noch auf der Suche nach einem neuen Arbeitsplatz, doch nur sechs Wochen später war der Franzose nach einem Hitchcock-Finale in Mexiko plötzlich MX2-Weltmeister!

Gratulation zum WM-Titel. Was sagst du zu den Vorhaltungen, dass du nur wegen Jeffrey Herlings' Beinbruch Weltmeister geworden bist?

JORDI TIXIER: Die Verletzungsgefahr ist in unserer Sportart ständig vorhanden. Es kann jeden treffen, aber man kann das Risiko minimieren, indem man nicht ständig über dem Limit fährt. Es war immer mein Stil, Ruhe zu bewahren, während Jeffrey schon im Jugendcross immer volles Risiko gefahren ist. Ich fahre seit vier Jahren WM und habe als einziger keinen Lauf verpasst. Aber es ist mir egal, was die Leute sagen. Ich habe meinen Traum verwirklicht, Weltmeister zu werden, und das kann mir niemand wegnehmen!

Und es hat dir niemand den Titel auf einem silbernen Tablett geschenkt?

Nein. Als Jeffrey verletzt war, hatte ich noch eine Menge Arbeit vor mir und konnte mir keinen Fehler erlauben, wenn ich meine Chance wahrnehmen wollte.

Beim tschechischen Grand Prix in Loket hast du gleich deinen

ersten GP-Sieg geholt. Hat das dein Selbstvertrauen gestärkt?

Auf jeden Fall. In der Vergangenheit bin ich nie mit dieser Strecke zurechtgekommen, aber ich konnte den ersten Lauf mühelos kontrollieren und trotz des Drucks und einiger haarsträubender Momente im Kampf mit Febvre, Ferrandis, Charlier und Guillod den Tagessieg sichern. In der Vergangenheit konnte ich dem Druck in solchen Situationen nicht standhalten, aber ich habe daraus gelernt und bin reifer geworden.

Es war ein echtes Hitchcock-Finale in Mexiko...

Ja. Es wusste ja niemand, wie stark Jeffrey sein würde, und ich konnte im ersten Lauf den Titledruck aus meinem Kopf verbannen. Ich konnte nur versuchen zu gewinnen und hoffen, dass es reichen würde.

Ihr habt euch direkt vor dem Start zum zweiten Lauf begrüßt und miteinander gesprochen.

Er kam zu mir und fragte, ob ich bereit sei, Weltmeister zu werden, und ich antwortete: «He, es sind nur sechs Punkte, aber jetzt merke ich wirklich, was Druck bedeutet.» Ich konnte gleich den Start gewinnen, aber schon während der ersten Runde habe ich mich direkt vor einem riesigen Sprung verschaltet, und Tonkov sprang mir in den Rücken. Ich war absolut Letzter und dachte schon, jetzt ist es vorbei, aber dann sah ich Jeffrey direkt vor mir, und das hat mir wieder neue Motivation gegeben.

Er hat mir nach dem Rennen erzählt, dass er solche Schmerzen hatte, dass er schon in der zweiten Runde aufgeben wollte. Zehn Minuten vor Schluss waren meine Kräfte total am Ende, aber ich wusste, dass ich nur noch zwei Plätze gutmachen musste. Ich hätte mich bis an mein Lebensende geärgert, wenn ich die Chance nicht wahrgenommen hätte. Es war wirklich ein ganz erstaunliches Rennen.

Wann ist der Wechsel zu Kawasaki für 2015 zustande gekommen?

Vor dem Grand Prix in Lommel hat Pit Beirer mir mitgeteilt, dass KTM mich durch einen jüngeren Fahrer ersetzen würde. Die Nachricht platzte wie eine Bombe, aber als ich es begriffen hatte, sagte ich mir: «Jetzt erst recht. Ihr werdet diese Entscheidung bereuen.» Pit gab später zu, dass er im Nachhinein selber nicht so glücklich mit der Entscheidung war, aber jetzt bin ich bei Kawasaki und fühle mich schon zu Hause. Wir werden im kommenden Jahr Jeffrey die Stirn bieten und ihm nicht einen erneuten Siegeszug erlauben. Aber eigentlich bin ich jetzt Weltmeister: Er muss mich schlagen!

Du trägst als erster Weltmeister seit Marvin Musquin 2010 die Nummer 1 statt deiner Karrierenummer 911 auf deiner Maschine. Ja, man weiss nie, ob man jemals wieder die Gelegenheit dazu bekommen wird, und man kann nicht um eine zweite Chance bitten. ♦

SuperEnduro-WM Danzig

Aller guten Dinge sind drei Siege

Mit drei von drei möglichen Laufsiegen holte sich Titelverteidiger Taddy Blazusiak vor heimischem Publikum den bestmöglichen Start zur neuen SuperEnduro-Saison 2014/2015.

Der Pole dominierte wie in alten Tagen – und scheint sich nun nach dem verlorenen Titel in der US-Meisterschaft revanchieren zu wollen.

Tatsächlich ist sein Konkurrent und erstmaliger Bezwinger Cody Webb ebenfalls am Start der WM: Allerdings ist dieser von Beta auf KTM umgesattelt. Doch das gab der Amerikaner nicht für seinen dritten Platz in der Tageswertung als Problem an: «Ich fühle mich so kaputt

wie nach dem Extrem-Enduro Hell's Gate. Da war ich auch am ganzen Körper angeschlagen.» Das begann für Webb bereits im ersten Lauf, wo er recht bald die Führung übernommen hatte, während sich Blazusiak auf eine Aufholjagd vom vorletzten Platz aufmachte. Der Pole hatte sich nämlich gleich in der allerersten Kurve mit dem frisch gebackenen Extrem-Enduro-Europameister Jonny Walker verhaakt und war zu Boden gegangen. So konnte sich Webb einen schönen Vorsprung erarbeiten. Doch nur eine halbe Runde vor Schluss stürzte dieser so unglücklich, dass er unter das Motorrad zu liegen kam und der Pole kampfflos an ihm vorbeiziehen konnte.

Im zweiten Lauf, zu dem in umgekehrter Qualifikationsreihenfolge gefahren wird, holte sich Edward Hübner den Hole-

shot. Der einzige Deutsche stürzte nach einer halben Runde in Führung liegend und kam nur auf Rang 15 ins Ziel. ♦ RP

INDOOR-ENDURO-WM / Resultate

Danzig (PL): 6. Dezember 2014, 1. WM-Wettbewerb

1. Finale: 1. Tadeusz Blazusiak (PL/KTM), 10 Rdn. in 7:03,799 min; 2. David Knight (GB/KTM), +1,718 sec; 3. Cody Webb (USA/KTM), +10,779; 4. Taylor Robert (USA/KTM); 5. Alfredo Gómez (E/Husqvarna); 6. Daniel McCanney (GB/Husqvarna); 7. Mario Roman (E/KTM); 8. Paul Bolton (GB/KTM); 1 Rde zurück; 9. Xavi Leon Sole (E/Husqvarna); 10. Dani Gibert (E/GasGas); 12. Jonny Walker (GB/KTM); 13. Giacomo Redondi (I/Beta).
2. Finale: 1. Blazusiak, 10 Rdn. in 6:56,729 min; 2. Knight, +17,636 sec; 3. Gibert, +20,754; 4. Roman; 5. Walker; 6. Gómez; 7. Webb; 8. Robert; 9. Bolton; 1 Rde. zurück; 10. Leon Sole; 11. Eloi Salsench (E/GasGas); 12. McCanney; 13. Redondi; 14. Kyle Redmond (USA/Beta).
3. Finale: 1. Blazusiak, 11 Rdn. in 7:22,981 min; 2. Walker, +22,641 sec; 3. Knight, +26,179; 4. Webb; 5. Gómez; 6. Redmond; 7. Taylor; 1 Rde. zurück; 8. Bolton; 9. Roman; 10. Gibert.
WM-Stand (nach 1 von 6 Läufen): 1. Blazusiak, 62 Punkte; 2. Knight 50; 3. Webb 37; 4. Walker 35; 5. Gómez 32; 6. Taylor 30; 7. Roman 29; 8. Gibert 27; 9. Bolton 23. Redmond 17.



Dreifachsieger: Taddy Blazusiak

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



8 C, Bj. 08, 1. Hd., dtsh. Fzg., 12000 km, ufr., Bestzustand, € 164.900,-. Claudia Dannewitz e.K., Im Haldenfeld 6, 74638 Sailach. Tel. 07949/782 H

Audi



Audi RS5 Cabriolet 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 H

BMW

Jetzt schwenkbare Kupplung für den neuen 3er für nur 929,- € incl. Montage. www.kupplung-vor-ort.com Ihre Einbaupartner seit über 20 Jahren. 09933/902023 H



535d xDrive A TOU FACELIFT VK € 54.900,- EZ 02/2014, 28000 km, schwarz, UPE € 82.809,-. jw-marhoffer GmbH, Hohenaspen 2, 69231 Rauenberg, Tel. 06222/9398200 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24042

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

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



330d xDrive A TOURING VK € 38.900,-, EZ 11/2013, 28000 km, schwarz, UPE € 66.739,-. jw-marhoffer GmbH, Hohenaspen 2, 69231 Rauenberg, Tel. 06222/9398200 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24036

Neu: Nur Software, kein Modul, M5 F10 551 kW/750PS 900 Nm Vmax, X6M/X5M 529 kW/720PS 1000Nm! 550i (F10/F12) Biturbo 400 kW/544 PS, Vmax, E-Modelle 135i/335i/Z4/X6 bis 331 kW/450 PS, M5/M6 V10 406 kW/553 PS, 330 km/h Schaltzeitverk., M3 + 37 kW/50 PS, 125i 201 kW/274 PS. Vmax u. Leistungskits für alle BMW/MINI. wintertuning.de H

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Cobra

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

Dodge



Dodge Challenger SRT 8, wie neu, EZ 7/09, 1834 km, 432 PS, rot, Klima, VB 37.900,- MwSt. awb. karl.regnath@eibner-regnath.de, 0170/7998009 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24044

Ferrari

328 GTB/GTS gesucht. 0171/4167106 H



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

Ferrari California, EZ 04/2010, 14725 km, 338 kW (459 PS), Nero Daytona, gelb foliert, Leder schwarz, Carbon-Racingsitze, Navi, Klima, Xenon, 114.800,- € (MwSt. awb.). Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24005

Ford



Original Mustang Shelby GT 500 KR, EZ 7/08, 950 km, 605 PS, silver-m., Leder, Navi, Klima, Xenon, VB 64.900,-. karl.regnath@eibner-regnath.de, 0170/7998009 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24043

Jaguar

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

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

Mercedes

SL 65 AMG, EZ 07/07, 612 PS (450 kW), 49000 km, sw/sw, Volla., NP 240.000,- €!! Merced. Garantie bis 8/15, VB 63.900,- €. 0171/3491847, www.rupp-mercedes.de.tl

E 63 AMG, EZ 08/10, 525 PS (386 kW), 72000 km, sw/sw, Volla., NP 153.000,- €!! Garantie bis 8/15, VB 39.900,- €. 0171/3491847, www.rupp-mercedes.de.tl

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

VANSPO RTS.DE



Vans - sportlich - einzigartig, Sprinter 319 CDI, HARTMANN SP6 Conference (kompaktes Büromobil), Facelift auf Mod. 2014, EZ 09/2010, ca. 15000 km, 140 kW/190 PS, Aerodynamik SP6, 20" Alu-Radsatz mit Edelstahlhülle, Sportlenkrad, Automatik, Bi-Xenon, hochwertigste Leder u. Alcantara Ausstattung, 4 Einzelsitze, Klappstisch, Aktenschranke (Markassa-Echtholz-Furnier), Schall- u. Wärmeisolierung, Kompressor-Kühlbox, Nespresso, Standheizung, Klima, u.v.m., 79.900,- € (MwSt. awb.). VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23958

VANSPO RTS.DE



Vans - sportlich - einzigartig, Viano 3.0 CDI - HARTMANN VP Stream "S", EZ 06/2013, 25000 km, komplette Aerodynamik, MOV/IT Sportbremse, Dynamikfahrwerk, Sportauspuff, Sportlenkrad, Echtkarbon Zierleisten, Leistungssteigerung u. v.m. (alles eingetragten), Comand Navi mit Rückf. Kamera, Standhgz., 2x Klimaautomatik, Komplettleder schwarz, 2x Schiebetür, 2 Radsätze (19" Winter wählbar u. 20" Sommer) u.v.m., 65.900,- € (MwSt. ausweisbar - Nettopreis: 54.537,82,- €). VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23959



www.varex.com

G-PARADE: 9x G63 AMG, G65 AMG, G500 Cabrio, G350L. Kfz-Handel am Tegernsee, Tel. 08022/6607080 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23960

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

Mercedes



Mercedes-Benz Sprinter 519 AUFLIEGER, EZ 9/2010, 17500 km, 140 kW (190 PS), schwarz, Leder, Klima, SHZ, NR-Fzg., AHK, MERCEDES SPRINTER 519 Sattelzugmaschine mit Auflieger, SHOWTRUCK PROMOTION! RACING AUTOTRANSPORTER oder Wohnmobil! NEUZUSTAND! VB 95.000,- € (MwSt. abw.). Roland Bauer Spezialfahrzeuge, Roland Bauer, Purfinger Str. 60, 85598 Baldham/München Ost, Tel. 0171/8744039, info@rolandbauer.eu, www.rjh.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23995



600, EZ 6/12, 50100 km, 380 kW (517 PS), Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., zum Verkauf steht ein obsidianschwarz-metallic Mercedes Benz S 600, der ausschließlich als Chauffeursfahrzeug genutzt wurde, 58.000,- € (MwSt. abw.). Tel. 07031/863600, mueller@k-m-z.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23947



E 250, EZ 4/2013, 39000 km, 150 kW (204 PS), weiß, Klima, sehr edel, weiss, Motorleistung 150 kW, Euro 5, Polsterung Leder Lugano, 39.250,- € Tel. 0152/38270991, mour212@gmail.com H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23956

Mini

Leistungskit MINI, www.wintertuning.de H

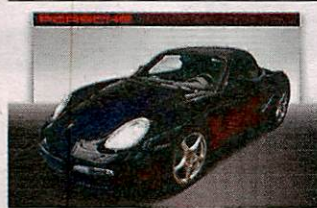
Porsche



991 Carrera 4 Cabrio, EZ 07/2013, 15423 km, 257 kW (350 PS), weiß, Naturleder carerarot, Verdeck rot, PDK, PDLS, Sport Design Bugverkleidung, Navi, Xenon, SHZ, 99.900,- € (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. 24011



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de
Boxster, EZ 08/2013, 28914 km, 195 kW (265 PS), weiß, Leder espresso, Verdeck braun, PDK, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 50.900,- € (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. 24008



Porsche Zentrum Willich
www.porsche-willich.de
Boxster (987) 987, EZ 03/2009, 32900 km, 180 kW (245 PS), schwarz, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 29.900,- €. Tölke & Fischer Sportwagen GmbH & Co. KG, Jakob-Kaiser-Str. 1, 47877 Willich, Tel. 02154/91890, www.porsche-willich.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23984



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de
Panamera 4S, EZ 02/2011, 49815 km, 294 kW (400 PS), carbongrau-met., Leder schwarz, PDK, Navi, Xenon, GSD, Privacy, Luftfederung, Rückfahrkamera, 63.500,- € (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. 24010



Porsche Zentrum Willich
www.porsche-willich.de
Panamera 4, EZ 06/2012, 36900 km, 220 kW (299 PS), grau, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 64.900,- €. Tölke & Fischer Sportwagen GmbH & Co. KG, Jakob-Kaiser-Str. 1, 47877 Willich, Tel. 02154/91890, www.porsche-willich.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23985



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de
Boxster, EZ 07/13, 21718 km, 195 kW, Racetrack-Grey, Teilleider schwarz, PDK, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 49.900,- € (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. 24009



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de
Boxster S, EZ 06/14, 3088 km, 232 kW, schwarz, Sitze Alcantara, Ceramic Bremse PCCB, Park Assistent, PASM, 58.900,- € (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. 24005

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

DER HANDSCHUH



www.mechanix-shop.de

www.luetticke-motorsport.de H



Rennfahrerhelme – Ihr Lieferant und Importeur

Service & Vertrieb
BSA-Motorsport.com
Vierneheim
e-mail: info@bsa-motorsport.com

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

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

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

www.indysport.de H

Rennttransporter

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F. -98, www.ft-albert.de H

Modellauto

www.werst.de - Modellautos in riesiger Auswahl zu günstigen Preisen. Modellauto Werst, Schillerstr. 3, 67071 Ludwigshafen. Tel. 0621/682474, Fax -684615 H

Veranstaltungen

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

Motorsportreisen. 0221/49125-98, rcam.de

Rennstreckentrainings
www.bike-promotion.com
Tel. +49 365 712799-0 • Fax +49 365 712799129

Motorradrenntraining in Rijeka, 30.03.-02.04.2015, mit Rennen. www.dreier-racing.de H

Das Frühjahr '15 kann kommen, wir sind bereit!
Cartagena Buenos Dias, 26. - 30. Januar
Aragón Experience, 16. - 18. März
Valencia Fallas4Fun, 20. - 22. März
Premium Package
Alles in einer Woche - mit Pausentag
Aragón+Valencia 16. - 22.3.
Ledenon Race Days, 8. - 10. April
Ledenon Sportbike WE, 11./12. April

ART MOTOR
racing with friends
www.art-motor.de

Verschiedenes

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge u. Benzindirekteinspritzer ab 148,- € + 20-25 % Leistung und Drehmoment. www.asa-tuning.de, +49/7622/673635 H

LOGO in Garn
Aufnäher, Direktbestückung, ab 1 Stück, Liefen von Team-Bekleidung, Hemden, Caps, Overalls usw. Telefon 05021/62198, www.logo-in-garn.de H

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

Hartmut Thaßler

Vor 40 Jahren die DDR

Von HENDRIK MEDROW

Der Rennwagen-Konstrukteur Hartmut Thaßler revolutionierte 1974 mit seinem Modell HTS den Motorsport in der DDR und in Osteuropa insgesamt.

Die 1970er-Jahre waren im Automobilrennsport der DDR Jahre des Umbruchs. Über lange Zeit hatten sich die vom Zweitakt-Wartburgmotor angetriebenen ostdeutschen «Rennzigarren» als durchaus konkurrenzfähig und erfolgreich erwiesen. Ende der 1960er-Jahre war aber das Entwicklungspotenzial des inzwischen aufgebohrten und mit Dreivergasertechnik befeuerten Zweitakters ausgereizt. Der Ruf nach Viertaktmotoren wurde laut, und auch die mit hohem handwerklichem Können gedengelten Aluminiumhauben schrien nach modernen Alternativen.

Die inzwischen staatlich verordnete Abschottung gegenüber den westeuropäischen Ländern, verbunden mit der vorgeschriebenen ausschließlichen Verwendung von Bauteilen aus osteuropäischer Produktion tat ihr Übriges. Anstelle der bisherigen Formel 3 war ein neues nationales DDR-eigenes Reglement entstanden: die

Gruppe C9. Mitte der 1970er-Jahre wurde sie unter der Bezeichnung B8 auch von den anderen osteuropäischen Ländern übernommen und fand als «Formula Easter» beim Automobil-Weltverband FIA ihre Registrierung. Somit war ein Basisreglement für internationale Wettkämpfe geschaffen, das unter der neuen Bezeichnung «Pokal für Frieden und Freundschaft» faktisch zu einer osteuropäischen Meisterschaft heranwuchs.

Die tschechischen MTX und die sowjetischen Estonia-Rennwagen bestimmten hier das Geschehen und erhöhten den Innovationsdruck auf die ostdeutschen Aktiven. Es half nunmehr wenig, den betagten Melkus-Zigarren einen Viertaktmotor einzusetzen oder mit modifizierten Hauben etwas mehr Abtrieb zu erzeugen. Ein neues Konzept musste her, und an vielen Fronten wurde getüftelt. Sogar eine aus den 1960er-Jahren bekannte «Sozialistische Entwicklungsgemeinschaft (SEG)» mit staatlichem Wohlwollen und Unterstützung durch die TU Dresden wurde zu diesem Zweck wieder aktiviert. Soweit die – zugegeben etwas lange, aber wichtige – Vorgeschichte.

Den Durchbruch schaffte dann aber einer im Alleingang: 1974 düpierte Hartmut Thaßler

die Formel-Szene der DDR mit seinem nagelneuen Formel-Rennwagen HTS («Hartmut-Thaßler-Shiguli»). Der Leipziger stellte zum obligatorischen Frühjahrstraining im April 1974 auf dem Frohburger Dreieck einen fahrbereiten, selbst konstruierten und aufgebauten Rennwagen nach den Bauvorschriften der Gruppe C9 vor.

Ost-Fortschritt in die Zukunft

Die charakteristischsten Merkmale des gelben Renners waren ein neu konstruierter Rahmen mit einer selbstlenkenden Hinterachse, der Antrieb durch einen getunten 1300er-Shiguli-Motor und vor allem eine neuartige markante Karosserie aus glasfaserverstärktem Polyester (GFP). Besonders diese stellte einen spürbaren Schritt in die Zukunft dar. Erstmals war eine ostdeutsche Rennwagen-Karosserie nicht nur sehr windschnittig, sondern erzeugte auch den für schnelle Kurven notwendigen Abtrieb und kapselte den Motor komplett ein. Dieser Trend war selbst in der Formel 1 noch nicht die Regel und setzte sich dort erst ab 1978 durch. Und was das Wichtigste war: Der HTS sah nicht nur unerschämte gut aus, er zeigte auch im Rennen der Konkurrenz seine Heckansicht mit den markanten Kühlrippen.

Wer war und ist der Mann, der vor 40 Jahren für einen solchen Paukenschlag sorgte?

1941 während des Krieges geboren, ging Hartmut Thaßler in den schweren Nachkriegsjahren in Leipzig zur Schule, machte ab 1957 seine Lehre als Kfz-Schlosser, schloss 1967 den begehrten Meisterbrief an, um sich – untypisch für die DDR, aber typisch für ihn – 1974 selbstständig zu machen. Dabei stürzte sich der findige Techniker auf eine unübersehbare Marktlücke: Fahrzeugteile aus glasfaserverstärktem Polyester (GFP).

Der geschäftstüchtige Sachse hatte schon seit etlichen Jahren in Kleinserie «nach Feierabend» solche Teile hergestellt. Ob Rennverkleidungen für ostdeutsche MZ-Motorräder oder auch Front- und Heckspoiler für PKWs – Thaßlers Werkstatt war dafür seit Anfang der 1970er-Jahre eine wohlbekannte Adresse. Der Bedarf an Polyesterteilen war zu dieser Zeit in der DDR riesig. Schnell gehörte er zu den wenigen Begnadeten, die nahezu kunstfertig mit diesen Polyesterharzen umzugehen verstanden.

1974, nun mit einem Gewerbebeschein versehen, entwickelte sich sein Betrieb fortan in einer steilen Aufwärtskurve. Aufgrund der Mangelwirtschaft griff sogar die volkseigene In-

dustrie gern auf Thaßlers Können zu. Er fertigte Dachspoiler für LKW, Bootkörper, Sitzschalen für die Musiker des Gewandhauses, Wohnmobil-Aufbauten und als Höhepunkt schliesslich fünf komplette Rettungsboote für die DDR-Handelsschifffahrt. «Ich hatte mein Hobby zum Beruf gemacht. Mich hat es schon immer gereizt, Gespür für Material, Gefühl für Design und Modellbau unter einen Hut zu bringen», schildert der heute 73-Jährige seine Beweggründe. Dass er sich damit auch für DDR-Verhältnisse ungekannte Freiräume erschliessen und überdurchschnittlich viel Geld verdienen konnte, war ein Effekt, der den umtriebigen Geschäftsmann natürlich noch zusätzlich beflügelte.

1963 fuhr Thaßler sein erstes Rennen auf einem 250er-Serienmotorrad. Ab 1969 war er in den Reihen der Ausweis- und Lizenzfahrer mit einer 250er-MZ zu finden. 1970 gehörte er zu den ersten Aktiven, die in der neu gegründeten Sportwagenklasse B5 mit einem der nagelneuen Melkus-RS1000-Flügelträger an den Start gingen. Er gewann den ausgeschriebenen ADMV-Pokal gleich im ersten Jahr und liebäugelte hernach sofort mit der Klasse der Formel-Rennwagen.



1982/2014: Hartmut Thaßler im Cockpit des von ihm massgeblich entwickelten Formel-Easter-Kultrenners MT77 und heute im Ruhestand (Kleines Foto)

Rennsensation gebaut

Auf einem modifizierten Melkus 64 startete Hartmut Thaf­ler 1971 dann seine Karriere im offenen Rennauto. Das Jahr 1972 registrierte ihn als Sieger der Leistungsklasse II, der Qualifikationsklasse des Formelsports in der DDR. Damit war die Fahrkarte für die erste Liga ge­löst, die Tür zum Kampf um Meisterschaften und internationale Pokale aufgestossen. Fortan war der gelbe Renner mit der Startnummer 91 sein unverwechselbares Markenzeichen.

«In erster Linie Konstrukteur»

«Eigentlich war ich in erster Linie Konstrukteur. Aber ohne meine Konstruktionen zu fahren, hätte mir das Ganze keinen Spass gemacht. Und dann wollte ich auch unbedingt selbst den Erfolg haben», beschreibt er heute seine Motivation. Seinen ersten «Melkus 64» schnitt er auf sich zu, indem er einen Viertaktmotor einpflanzte, Teile der Karosserie aus GFP herstellte und diese aerodynamisch veränderte. Das bescher­te ihm schon mal diesen erfolgreichen Einstieg in die DDR-Spitzenliga.

Konsequent und logisch folgte 1974 dann der schon erwähnte Aufbau seines ersten selbst konstruierten Rennwagens. Der HTS schlug ein wie eine Bombe: Thaf­ler erkämpfte sich da-

mit noch im selben Jahr den dritten Platz der DDR-Meisterschaft. Das Rennjahr 1975 wurde dann der eigentliche Höhepunkt in der Karriere des Leipzigers. Er selbst errang unangefochten den nationalen Meistertitel und heizte mit Heiner Lindner im zweiten HTS der osteuropäischen Konkurrenz erstmals wieder kräftig ein. In Minsk, in Most und auf dem ostdeutschen Sachsenring führen beide gegen starke tschechische und sowjetische Konkurrenz regelmässig unter die ersten acht.

Mit strahlendem Blick erinnert sich Hartmut Thaf­ler heute noch an die beiden Rennen Anfang August 1975 auf dem Schleizer Dreieck: «Am Vormittag habe ich erst klar den DDR-Meisterschaftslauf gewonnen, und am Nachmittag kam der Pokallauf. Da waren die vier schnellsten MTX mit Patljev, Cerva, Rosicky und Jilek vor mir. Die habe ich alle nacheinander gepackt, immer mit neuen Rundenrekorden. Zum Schluss fuhr ich dann zum zweiten Mal an diesem Tag als Erster über den Zielstrich. Es war unbeschreiblich!»

In den folgenden zwei Jahren baute Thaf­ler insgesamt 18(!) fertige HTS. Heiner Lindner, Wolfgang Küther, Bernd Queitsch, Wolfgang Wöhner

oder Volker Worm führen damit Siege und Punkte ein. Und sogar DDR-Motorsport-Star Ulli Melkus – selbst im eigenen Renn- und Sportwagenbau involviert – errang 1976 seinen ersten DDR-Meistertitel auf einem HTS made by Thaf­ler.

Die Erfolge von dessen Rennwagen beeindruckte auch Vater Heinz Melkus, den Senior der einstigen DDR-Renn­dynastie. Der schlug Thaf­ler vor, gemeinsam an der Weiterentwicklung seines Rennwagens zu arbeiten und ein Folgeprojekt anzupacken. Dieses Angebot aus der Motorsport-Hochburg Dresden reizte den umtriebigen Leipziger. Und so kam es zur gemeinsamen Arbeit am MT77 (Melkus-Thaf­ler 1977), dem für alle Zeiten erfolgreichsten Rennwagen aus der DDR.

Sie legten die ehrgeizige Konstruktion von Anfang an auf breite Schultern und bezogen fast alle namhaften Aktiven des damaligen Formelrennsportes in das Projekt mit ein. Unter der Federführung von Hartmut Thaf­ler aber entstand die unverwechselbare Silhouette des MT77 – zukunftsweisend bis weit in die 1980er-Jahre und heute noch Kult.

Der ehrgeizige Motorsportler war aber beileibe nicht «everybody`s darling». Har-

mut Thaf­ler arbeitete gern im Alleingang, hatte Freude am Konstruieren, und sein eigener Spass und Erfolg waren ihm immer am wichtigsten. Damals wie heute liess er sich durch nichts und niemanden vereinnahmen und ging unbeirrt den Weg, den er sich vorgenommen hatte. Als er 1982 merkte, dass man ihn disziplinieren und instrumentalisieren wollte, verlor er sofort die Freude am Rennsport und beendete seine aktive Motorsport-Laufbahn abrupt und konsequent.

Neues Geschäft Fliegerei

Über Wende und Mauerfall hinaus kümmerte Hartmut Thaf­ler sich intensiv um seine Firma als festes geschäftliches Standbein und verschwendete 22 Jahre lang keine Gedanken an den Motorsport. Seine Vielseitigkeit bescher­te ihm aber auch weitere Geschäftsfelder, die ihm Spass machten und zudem sehr einträglich waren. Ob mit DIXI-Mobiltoiletten oder mit einer privaten Entsorgungsfirma – immer traf er ins Schwarze. Nicht unerwähnt bleiben darf sein Faible für das Fliegen. Der Freizeitpilot machte auch aus diesem Hobby ein einträgliches Geschäft und betrieb bis 2007 einen luftfahrttechnischen Betrieb mit dazu gehörender Flugschule. Zwei Cessna und

eine Piper standen in seinem Hangar.

Im Jahr 2004 gelang es seinem Sohn Dennis, ihn zu einem Rennsport-Revival zu bewegen. So gehörte Hartmut Thaf­ler zu den Mitgründern der HAIGO (Historische Automobilrennsport Interessengemeinschaft Ostdeutschland) und war bis 2011 deren Präsident.

Heute lebt er mit seiner Frau Ramona und einer kleinen Korona von Katzen in seinem gepflegten Haus am Leipziger Stadtrand. Seine Firma hat sich heute auf exklusive Karosserie- und Lackarbeiten spezialisiert und wird hauptsächlich von Sohn Dennis (35) geführt. Hartmut Thaf­ler genießt inzwischen das etwas ruhigere Leben. Ganz ohne Motorengeräusche geht es aber auch heute nicht. Boot fahren oder ein paar Runden mit seinem 91er-Porsche aus dem Jahr 1977 drehen, das bereitet ihm heute Spass und Vergnügen. Ab und zu besucht er natürlich auch historische Rennen, besonders wenn Sohn Dennis dort mit einem der nach wie vor kultigen MT77 unterwegs ist.

Auf sein Leben blickt Hartmut Thaf­ler erfüllt und mit Stolz zurück: Er hat eine Menge bewegt. Vor allem, als Bewegener im östlichen Teil Deutschlands schwer war. ♦



1974: Sofort vorn dabei in seinem ersten Erfolgsrenner HTS



1977: Premierejahr des MT77



1975: Pause mit Lindner (r.)



1969: Einstieg auf zwei Rädern



1970: Einer der ersten Starter im Melkus-Flügeltürer RS 1000

Technische Daten HTS (Hartmut Thaf­ler Shiguli)

Motor:	Vierzylinder-Viertakt-Ottomotor, Hersteller VAZ/Shiguli (UdSSR), wassergekühlt, OHC
Hubraum:	1300 ccm
Zündanlage:	Transistor, kontaktlos
Vergaser:	zweistufig, mit gleichzeitiger Drosselklappenöffnung
Leistung:	ca. 88 kW (115 PS) bei 7500 U/min
Max. Drehmoment:	ca. 100 Nm bei 5500 U/min
Getriebe:	5-Gang
Kupplung:	Einscheiben-Trockenkupplung
Tankinhalt:	ca. 30 l (VK 92)
Verbrauch:	ca. 20-25 l/100km
Rahmen:	Gitterrohrrahmen
Karosserie:	GFK (Glasfaserverstärkter Kunststoff)
Gewicht:	ca. 420 kg
Bremsen vorn:	Scheibenbremse (1 Kolben)
Bremsen hinten:	Scheibenbremse (1 Kolben)
Sicherheit:	Überrollbügel, Feuerlöschanlage
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 240 km/h (bei entsprechender Getriebeübersetzung)
Beschleunigung:	0-100 km/h in ca. 4,5 sec (bei entsprechender Getriebeübersetzung)

Namen & Nachrichten

Taveri bekam «seine» Strasse

»» **Jorge Lorenzo** Der spanische MotoGP-Weltmeister von 2010 und 2012 wollte während seiner PR-Tour durch Indonesien in Sentul am Rennen des Yamaha-R25-Cups teilnehmen. Doch nach dem Training mit dem 250er-Einzygler auf dem mittlerweile recht rutschigen und holprigen Asphalt blies Lorenzo das Rennen aus Sicherheitsgründen ab – zur grossen Enttäuschung der zahlreich gekommenen Zuschauer.

»» **Luigi Taveri** Der dreifache 125er-Weltmeister (1962, 1964, 1966) wurde von seiner Heimatgemeinde Richterswil geehrt. Im dazugehörigen Ort Samstagern, wo der 85-jährige Schweizer wohnt, gibt es jetzt einen Luigi-Taveri-Weg. Das Schild dazu enthüllte Dominique Aegerter.

»» **Bernd Ringhausen** Wie erst letzte Woche bekannt wurde, starb der frühere Ford-DMT-Teamchef am 27. November im Alter von 72 Jahren plötzlich und unerwartet. Der in Butzbach lebende Hesse, in den 1970er-Jahren selbst aktiver Rennfahrer, gehörte mit seiner Mannschaft in den

Anfangsjahren der DTM zu den erfolgreichsten Rennställen (7 Siege). Die Ringhausen-Truppe wurde eins von drei Ford-Werksteams und trat dabei mit Stars an wie Klaus Ludwig, Klaus Niedzwiedz, Manuel Reuter, Bernd Schneider und Steve Soper in ihren Ford Sierra XR4Ti bzw. Ford Sierra RS 500 Cosworth.

Beim DTM-Finale 1987 auf dem Salzburgring verhinderte ein Reifenschaden am Ringhausen-«Cossie» von Reuter den Titelgewinn des Ford-Youngsters (Meister-BMW-Pilot Eric van de Poele).

Grösstes Glück hatte Bernd Ringhausen hingegen am 16. Juli 1988: Beim verregneten DTM-Training in Wunstorf schleuderte der Tauber-BMW M3 von Gerhard Müller in den Boxenbereich und erfasste den Ford-Teamchef. Ringhausen, der dabei schwerste Beinverletzungen erlitt und eine dauerhafte Gehbehinderung davontrug, schloss seinen Rennstall 1992 und widmete sich fortan seinem Ford-Autohaus in Butzbach. Seine Beisetzung findet am Dienstag, 9. Dezember, um 11.00 Uhr auf dem Friedhof in Butzbach statt. ♦ IP/AW



Luigi Taveri



Bernd Ringhausen



Jorge Lorenzo

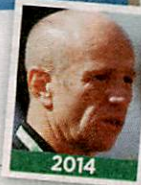
Motorrad-Stars gestern & heute

ACHTUNG FAHRERLAGER!



1982

RANDY MAMOLA



2014

In der Welt, in der WM-Titel und Siegesstatistiken am meisten zählen, um unvergesslich zu werden, ist Randy Mamola die grosse Ausnahme. Er war zwar nie Weltmeister, trotzdem bleibt er auch noch mehr als zwanzig Jahre nach seinem Rücktritt als Rennfahrer einer der populärsten Figuren des Grand-Prix-Zirkus.

Mamola kam als Vorbote meiner neuen Ära in die Weltmeisterschaft. Wie Freddie Spencer begann auch der Kalifornier bereits als Kind im Offroad, und er hatte, bevor er nach Europa kam bereits über 200 Rennen bestritten. Er kam 1979 als 19-Jähriger mit einer 250er-Yamaha in die Weltmeisterschaft, einige Rennen später sass er schon auf einer 500er-Suzuki. Bereits zwei Rennen später wurde «Babyface» in Imatra Zweiter, und er ist damit bis heute der jüngste Fahrer in der Grand-Prix-Geschichte, der in der Königsklasse auf dem Podest stand – ein Rekord, den nicht einmal Marc Márquez brechen konnte. Mamola wurde in seinem Rookie-Jahr auch noch beim Finalrennen in Le Mans Zweiter und galt als das Wunderkind schlechthin. Ein Jahr später forderte er Kenny Roberts tatsächlich bis zum letzten Rennen der Saison im Titelkampf heraus, und auch im Folgejahr wurde er WM-Zweiter. Wenn er in seiner insgesamt dreizehn Jahre dauernden WM-Karriere auch noch weitere zweimal Vizeweltmeister wurde, den letzten,

entscheidenden Schritt sollte er nie schaffen.

Dafür bleibt Randy Mamola für immer als Spassvogel und mit seinen teils gewollten, teils ungewollten Stunts während der Rennen in unserer Erinnerung. Das Video, wie er 1985 in Misano einen Highsider abging und Hunderte von Metern neben dem Motorrad hergeschleift wurde, ging um die Welt. Wie er mit der Cagiva an den Stellen, an denen die Fotografen standen, das Hinterrad durchdrehen liess, bis er böse runterflug, ebenfalls. Es wurde Mamola oft vorgeworfen, dass er den nötigen Ernst, um Weltmeister zu werden, der Show fürs Publikum geopfert hat. Doch er ist eine kompromisslose Frohnatur, er hat begriffen, was die Fans wollen, und er macht Sachen immer so, dass er Spass dabei hat.

Welch ein Vollblut-Rennfahrer Randy Mamola ist, wurde nach seinem Rücktritt erst richtig klar. Er blieb der GP-Szene in allerlei Funktionen erhalten: als TV-Kommentator, als Testpilot und als Fahrer des Ducati-Two-seaters. Der heute 55-Jährige ist schon zu seiner aktiven Zeit mit seiner belgischen Frau nach Spanien gezogen, und mittlerweile hat auch sein Sohn Dakota seinen ersten GP bestritten. Randy Mamola ist bei jedem GP vor Ort, fährt noch immer den Two-seater, dazu ist er der Riding-Coach von Bradley Smith und Pol Espargaró. PEPI BÖRÖCZKY*/IP

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



Randy Mamola 1988 auf der 500er-Cagiva: Verwegene Drifts

REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell,
Industriestrasse 28, CH-8604 Volketswil
Telefon +41 (0)44 806 55 66
Telefax +41 (0)44 806 55 11
www.motorpress.ch
msa@motorpresse.ch

Redaktion: Michael Bräutigam (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 Bösing, Georg Dobes, Andreas Göhring,
Martin Grübler, Michael Heinrich, Klaus-Eckhard
Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik
Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Pairan,
Thomas Schiffner, Achim Schlang, Ulf Simon,
Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester,
Anke Wiczorek, Michael Wolf
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex
Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera
Japan: Shigeo Kibiki
Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat
Österreich: Peter Pressler, Heinz Prüller, Werner
Schneider, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jörg 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 Fessel, Jean-Pierre
Froidaveaux, Claus Hiermann, 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 Rockenfeller

Art Director:

Silvio Löttscher

Grafik und Produktion:

Jürg Stohler, Jürg Schneider,
Sascha Benzec, Sophie Semmelmann

VERLAG

Motor-Press (Schweiz) AG
Industriestrasse 28
CH-8604 Volketswil
Telefon +41 (0)44 806 55 55
Telefax +41 (0)44 806 55 00
www.motorpress.ch
verlag@motorpress.ch

CEO/Geschäftsführung:

Reto Feurer

Anzeigenleitung:

Stefan Granzer
sgranzer@motorpress.de
0711 182 - 1641

Anzeigenverkauf:

Vanessa Reif
vreif@motorpress.de
0711 182 - 1839

Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden
zberden@motorpress.de
0711 182 - 1346

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig
iefri@motorpress.de
0711 182 - 1613

Carmen Brix
cbrix@motorpress.de
0711 182 - 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

Präsident:

Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:

Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

Druck:

Presse Druck Oberfranken 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); Stufen-

ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikula-

onsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil

von 40 % gegenüber dem Kioskauf von € 60,00

(D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:

Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon 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@motorpress.ch

© 2014 Motor-Press (Schweiz) AG. Nachdruck nur

mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-

nimmt der Verlag keine Haftung.

ISSN 1421-8488

**Daneben gegriffen
Zur Titelzeile von MSA 50**

Diesmal hat MSA bei der Schlagzeile «Wie weiter, Weltmeister-Macher?» aber heftig daneben gegriffen. Hat Niki Lauda das Auto konstruiert? Hat er das Fahrwerk bei Testfahrten optimiert? Hat er die richtigen Leute an den richtigen Platz gestellt? Hat er die immensen Summen bereitgestellt oder Sponsoren generiert? Hat er ausser schnoddrigen Kommentaren überhaupt etwas Wichtiges in Sachen WM-Titel geleistet? *Hans Wein, D-96173 Oberhaid*

**Mieses Spielchen
Zur Formel-1-WM 2014**

Endlich ist sie vorbei, die manipulierte Formel-1-Saison. Mercedes wurde wohl verdient Konstrukteurs-Weltmeister, aber welch ein mieses Spielchen wurde mit Nico Rosberg gespielt: merkwürdige Technik-Teufelchen, verhaueene Boxenstopps, öffentliche Kritik und Vorverurteilung vor laufenden Kameras nach einem harmlosen Rempler mit bedauerlichem Reifenschaden bei Hamilton. Darf im Team Mercedes nur ein Fahrer aggressiv fahren? Letztendlich dann der Weltmeister, den man sich bei Mercedes gewünscht hat, der mimosenhafte Hamilton. Passend dazu auch die Aussage von Niki Lauda zu Nico: «Nächstes Jahr bist du dran.» Nun folgt das nächste Spielchen mit dem Motorenkrieg. Man sträubt sich gegen eine Aufweichung des Reglements mit der Begründung, dass man sich daran halten müsse. Erinnerung sei an den Beginn der DTM-Saison 2014: Auch dort gab es Regeln, aber Mercedes hat so lange gejamert, bis man mit Zustimmung von BMW und Audi zu deren Nachbesserungen vornehmen durfte. Besser kann Mercedes dem Motorsport-Fan nicht zeigen, dass ein Regelwerk nur für den Papierkorb da ist. Es kommt nicht auf Fairness und Gleichberechtigung an, sondern nur auf Siege und Titel, egal wie man sie bekommt. Es ist eigentlich schade, dass Nico Rosberg ein weiteres Jahr seine Fairness, sein Talent und sein Können bei Mercedes vergeudet, um vielleicht wieder nur als Nummer 2 von Mercedes' Gnaden da zu stehen. Denn im Gegensatz zu Hamilton ist er derjenige, der von Anfang an auf Mercedes gesetzt hat und die gesamte Entwicklung bis zur Saison 2014 auf seinen Schultern mitgetragen hat, um letztlich um den Erfolg seiner Arbeit betrogen zu werden. Aber auch diese Entscheidung

fällt für mich unter den Begriff «wahre Grösse». Leider gibt es dafür keinen Pokal und keinen WM-Titel. *Joachim Gorwa, D-21436 Marschacht*

**Ein Geschmäcke bleibt
Zur Formel-1-WM-Finale**

Glückwunsch an Lewis Hamilton! Aber dass es Mercedes nicht geschafft hat, zwei perfekte Autos an den Start zu bringen... Dass sich das Problem an Lewis' Wagen beseitigen liess, an Nicos Wagen nicht, lässt einen nachdenklich werden. Es bleibt ein Geschmäcke! *Horst Meise und Sabine Schenke, D-22926 Ahrensburg*

**Stets verhätschelt
Zum Leserbrief «Salz in der Suppe», MSA 49/2014**

Es wird zurzeit über das sinkende Interesse an der Formel 1 gejamert, trotz Mercedes. Ich würde eher sagen: wegen Mercedes! Wie soll man sich denn mit denen identifizieren? Ein deutsches Team mit seiner gesamten Teamstruktur in England. Dazu zwei österreichische Teamchefs. Bei den beiden wundere ich mich, wieso ich Ron Dennis mal unsympathisch gefunden habe. Dazu ein deutscher Fahrer, der noch nie in Deutschland gelebt hat, der immer nur die klare Nummer 2 war, im Team keinen Rückhalt geniesst und ein netter Kerl sein mag, für die Formel 1 aber zu weich ist. Auf der anderen Seite ein Engländer der an unsympathischem Auftreten seinen beiden Chefs in nichts nachsteht, der stets verhätschelt wurde und den Teamkollegen im Zweikampf auch mal von der Strecke drängen und Teamorder missachten darf, wie er will. Die Formel 1 soll für Racer sein und nicht für Autoverkäufer. Ich vermisste Piloten, die offen ihre Meinung sagen und nicht PR-Gelaber absondern. Total daneben ist aber Bernie Ecclestone, dem 70-Jährige mit Geld lieber sind als die jungen Fans ohne Geld. In 20 Jahren gibt es die Alten nicht mehr und die dann nicht mehr so Jungen interessieren sich nicht mehr für die Formel 1. *Falko Müller, D-14943 Luckenwalde*

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

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 9. 12.

- 1.50 Truck-EM Nogaro/F, Rennen 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 22.45 Classic Races: Rallye Argentinien 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 23.10 DTM-Highlights: Shanghai/RC 2010, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 23.15 Rallye-Europameisterschaft ERC 2014, Saisonrückblick (Zus.) EUROSPORT

MITTWOCH, 10. 12.

- 0.15 Tourenwagen-WM WTCC 2014, Saisonrückblick (Zus.) EUROSPORT
- 9.00 Tourenwagen-WM WTCC 2014, Saisonrückblick (W) EUROSPORT 2
- 10.00 Rallye-Europameisterschaft ERC 2014, Saisonrückblick (W) EUROSPORT 2
- 14.55 Classic Races: BMW Motorsport 1976, Rückblick (W) SKY MOTORVISION
- 19.35 Motorheads: Porträt Prinz Leopold von Bayern (W) SKY MOTORVISION

DONNERSTAG, 11. 12.

- 0.15 On Tour: Truck-GP Nürburgring 2012, Reportage (W) SKY MOTORVISION
- 4.30, 11.30 Motorheads: Porträt Sabine Schmitz (W) SKY MOTORVISION
- 6.15 DTM-Highlights: Dijon 2009, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 7.20 Classic Races: DTM-Saison 1993, Rückblick (W) SKY MOTORVISION
- 13.00 Endurance-WM WEC 6 Stunden von São Paulo/BR, Rennen (W) EUROSPORT 2
- 15.35 Truck-EM Smolensk/RUS, Rennen 2013 (W) SKY MOTORVISION

FREITAG, 12. 12.

- 3.15 Motorheads: Porträt Hans Herrmann (W) SKY MOTORVISION
- 9.15 DTM-Highlights: Hockenheim 2007, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 15.45 Porsche Carrera Cup DTM Spielberg/A 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION

SAMSTAG, 13. 12.

- 8.15 NASCAR Sprint Cup Kentucky/USA, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 9.15 NASCAR Sprint Cup Daytona/USA, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 13.15 NASCAR Sprint Cup New Hampshire/USA, Höhepunkte (W) SKY MOTORVISION
- 14.10 NASCAR Sprint Cup Indianapolis/USA, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 18.45 FIA-Formel-E-Meisterschaft Punta del Este/ROU, Rennen (live) SKY SPORT 1
- 20.15 FIA-Formel-E-Meisterschaft Punta del Este/ROU, Rennen (W) SKY SPORT 1
- 21.45 FIA-Formel-E-Meisterschaft Punta del Este/ROU, Rennen (W) SKY SPORT 1
- 23.45 FIA-Formel-E-Meisterschaft Punta del Este/ROU, Rennen (W) SKY SPORT 1

TERMINE

AUTOMOBIL

- 12./13. 12. 12h-Rennen Abu Dhabi UAE
- 12./13. 12. Trophée Andros Andorra AND
- 13./14. 12. Race of Champions Barbados BDS
- 14. 12. FIA-Formel-E-Meisterschaft Punta del Este ROU

SONNTAG, 14. 12.

- 2.15 Bergrennen Pikes Peak/USA 2013, Höhepunkte Rennen (Zus.) SKY MOTORVISION
- 2.30, 6.00 FIA-Formel-E-Meisterschaft Punta del Este/ROU, Rennen (W) SKY SPORT 1
- 10.15 FIA-Formel-E-Meisterschaft Punta del Este/ROU, Rennen (W) SKY SPORT 1
- 10.20 NASCAR Euro Series Le Mans/F 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 10.50 Ferrari Challenge Europe Mugello/1. und 2. Lauf (W) SKY MOTORVISION
- 12.30 NASCAR Sprint Cup Pocono/USA, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 13.25 NASCAR Sprint Cup Watkins Glen/USA, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 15.00 Motorsport kompakt mit FIA-Formel-E-Meisterschaft in Punta del Este/ROU (Zus.) SPORT 1
- 17.45 Race of Champions Barbados/BDS, Parallelrennen (live) EUROSPORT
- 19.10 NASCAR Sprint Cup Michigan/USA, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 20.05 NASCAR Sprint Cup Bristol/USA, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION

MONTAG, 15. 12.

- 0.00 FIA-Formel-E-Meisterschaft Punta del Este/ROU, Rennen (W) SKY SPORT 1
- 4.00 Ferrari Challenge Europe Mugello/2014, 1. bis 4. Lauf (W) SKY MOTORVISION
- 7.00 Porsche Carrera Cup DTM Norisring 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 7.30 NASCAR Euro Series Nürburgring/D 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 8.00 Euro-V8-Serie Brunn/CZ 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 8.30 ADAC GT Masters EuroSpeedway Lausitz 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 9.10 DTM-Highlights: Dijon/F 2009, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 19.30 Race of Champions Barbados/BDS, Parallelrennen (W) EUROSPORT

DIENSTAG, 16. 12.

- 1.55 Truck-EM Nürburgring/D, Rennen 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 4.00 FIA-Formel-E-Meisterschaft Punta del Este/ROU, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 13.00 FIA-Formel-E-Meisterschaft Peking/RC, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 14.30 FIA-Formel-E-Meisterschaft Putrajaya/MAL, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 16.00 FIA-Formel-E-Meisterschaft Punta del Este/ROU, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 20.40 Motorheads: Porträt Prinz Leopold von Bayern (W) SKY MOTORVISION
- 21.30 Goodwood Festival of Speed 2014, Reportage (Aufz.) SKY MOTORVISION
- 23.10 DTM-Highlights: Hockenheim-Finale 2012, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 23.15 Rallye-Europameisterschaft ERC 2014, Saisonrückblick (Zus.) EUROSPORT
- 23.45 Tourenwagen-WM WTCC 2014, Saisonrückblick (Zus.) EUROSPORT

MOTORRAD

DIENSTAG, 9. 12.

- 1.00 Red Bull X Fighters Mexico City 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 13.05 Red Bull X Fighters Mexico City 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 16.30 Motorrad-GP Macau/RC, Rennen (W) EUROSPORT 2

MITTWOCH, 10. 12.

- 15.20 Red Bull Hard Enduro: Roof of Africa 2012, Extrem-Enduro (W) SKY SPORT 2

DONNERSTAG, 11. 12.

- 7.00, 8.00, 12.45 Freestyle-Motocross-WM Shenzen/RC, 5. WM-Lauf (W) EUROSPORT 2
- 19.45 ADAC MX Masters Ried am Inn/A 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 21.40 Red Bull Hard Enduro: Romaniacs 2012 (W) SKY MOTORVISION
- 22.10 Red Bull X Fighters Glen Helen/USA 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 22.45 Freestyle-Motocross-WM Frankfurt/D, 6. WM-Lauf und Finale (Aufz.) EUROSPORT 2

FREITAG, 12. 12.

- 0.25 Red Bull X Fighters Glen Helen/USA 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 12.10 Red Bull Hard Enduro: The Tough One 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 16.40 Red Bull Hard Enduro: Hell's Gate 2012 (W) SKY MOTORVISION

SAMSTAG, 13. 12.

- 5.20 Red Bull Hard Enduro: Enduropale Le Touquet/F 2012 (W) SKY MOTORVISION
- 5.50 Red Bull X Fighters Glen Helen/USA 2013 (W) SKY MOTORVISION

SONNTAG, 14. 12.

- 0.55 Red Bull Hard Enduro: Hell's Gate 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 1.25 Red Bull X Fighters Dubai/UAE 2013 (W) SKY MOTORVISION

MONTAG, 15. 12.

- 3.30 ADAC MX Masters Tensfeld 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 10.05 IDM Superbike EuroSpeedway Lausitz 2014, 2. Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 10.30 Red Bull Hard Enduro: City Scramble 2012 (W) SKY MOTORVISION
- 11.00 Red Bull X Fighters Glen Helen/USA 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 14.30 Red Bull Hard Enduro: Hare Scramble 2013 (W) SKY MOTORVISION

(W) = Wiederholung

IM NÄCHSTEN HEFT / 16. 12. 2014

- AUTOMOBIL**
- Formel 1: Aktuelle News
- Race of Champions: Barbados
- Trophée Andros: Andorra
- MOTORRAD**
- MotoGP: Aktuelle News
- Supercross-WM: Vorschau
- Leserwahl 2014: Motorrad

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 erst wieder in der neuen Saison. Der DSK wünscht fröhliche Weihnachten und viel Glück im neuen Jahr! Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



MOTORSPORT
aktuell

Die Geschenkkidee

Ein Jahr **MOTORSPORT aktuell** verschenken*
plus **Gratis-Extra** für Sie! *Das Geschenkabo endet nach einem Jahr (50 Ausgaben) automatisch.



1. JET Tankgutschein, Wert: 50,-€
Bequem und bargeldlos Markenkraftstoff tanken,
bundesweit an allen teilnehmenden JET-Stationen.



2. Amazon.de Gutschein, Wert: 50,-€
Riesige Auswahl aus Millionen von Produkten auf Amazon.de.
Ab 20€-Warenwert sind Bestellungen versandkostenfrei.

GRATIS
für Sie zur Wahl

3. MANNESMANN Werkzeugbox
Die 155-teilige Box bietet Ihnen alle wichtigen
Werkzeuge, besonders übersichtlich sortiert
in einem Stahlblech-Koffer. Unter dem Klapp-
deckel sind alle gängigen Schraubwerkzeuge
und Feinmechaniker-Zangen. Inhalt:
Schraubendreher und Zangen, kompletter
Steckschlüsselsatz, Hammer, Bandmaß,
Universalband, Rollgabelschlüssel, Kleinteilen-
sortiment, Stab-Akkuschrauber mit einem
reichhaltigen Bitsortiment u.v.m.
Maße: ca. 23x35,5x22,5 cm.



Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
■ Exklusives Gratis-Extra für Sie ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Das Geschenkabo endet nach einem Jahr automatisch

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil frei Haus

selbst lesen. Best.-Nr. 1248265 verschenken. Best.-Nr. 1248266

Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 86,- € inkl. MwSt. und Versand. Das **Extra meiner Wahl** erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach dem ersten Bezugsjahr kann ich das Abo jederzeit kündigen. Das Geschenkabo endet automatisch nach einem Jahr. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland, Auslandsangebote auf Anfrage. Tipp: Wenn Sie **MOTORSPORT aktuell** zu Weihnachten verschenken möchten und die Belieferung erst nach dem Fest starten soll, geben Sie rechts einen Belieferungswunsch an.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum 19

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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. Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte zusätzlich **2 GRATIS-Ausgaben** (nicht im Geschenkabo)

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Ich verschenke **MOTORSPORT aktuell** an: (nur beim Geschenkabo ausfüllen)

Name, Vorname _____ **Gewünschter Belieferungsstart ab**

Straße, Nr. _____ 20

PLZ _____ Wohnort _____

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

1. JET Tankgutschein, Wert: 50,-€ 2. Amazon.de Gutschein, Wert: 50,-€ 3. MANNESMANN Werkzeugbox

Datum _____ Unterschrift _____