

MOTORSPORT aktuell

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



S. 12

Langstrecken-WM

Toyota: Weltmeister!

Rallye-WM

Finale in Wales: Ogier gewann, Rekord für VW

S. 18



P1: Weltmeister Ogier



P2: Aussteiger Hirvonen

Formel 1 / Sonntag entscheidendes WM-Duell Hamilton/Rosberg

AUF JEDEN FALL EIN KNALLER



Gerhard Berger
Exklusiv: Interview
zur Formel-1-Krise

S. 4

MotoGP

Technik 2015: Neues
Wettrüsten

S. 25 & S. 27

Tourenwagen-WM

Macau: Champ López
King in der City

S. 14

Superbike-WM

Sylvain Guintoli: Was
nun, Weltmeister?

S. 30

NASCAR

Kevin Harvick: Endlich
den Titel geholt

S. 17

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

www.motorsport-aktuell.com



Die Nerven beim Mercedes-Team sind unter Hochspannung. Vor allem bei den Fahrern: Lewis Hamilton und Nico Rosberg kämpfen am Sonntag beim letzten Saisonrennen 2014

allein um den Titel des Fahrerweltmeisters. Wie der mit 17 Punkten führende Hamilton ins Finale geht. Wie sich Rosberg Mut macht. Was den Mercedes-Sportchef sorgt. **Ab S. 6**



4 190525 1902005 48

LIEBE LESER!

Nichts ist unmöglich. Am letzten Wochenende hat Toyota seinen weltbekanntesten Werbespruch auch im Motorsport endlich in die Tat umgesetzt: Langstrecken-Weltmeister mit der Fahrerbesetzung Sébastien Buemi und Anthony Davidson – und das bereits im vorletzten Lauf dieser Saison.

Ein Titelgewinn, zu dem dreimal gratuliert werden kann:
1. Toyota und vor allem seiner seit mehr als 30 Jahren in Köln beheimateten Rennabteilung. Sie hat damit bewiesen, dass sie nach dem Formel-1-Ausstieg des japanischen Autobauers doch zu internationalen Motorsport-Erfolgen fähig ist.
2. Sébastien Buemi, der als zweiter Schweizer nach Marcel Fässler einen Weltmeistertitel in ein Land bringt, in dem Motorsport heiss geliebt wird, aber weiterhin weitgehend verboten bleibt.

3. Anthony Davidson, dessen Rennkarriere nach seinem schweren Le-Mans-Unfall 2012 fraglich war. Doch der Brite überstand die Brüche einiger seiner Rückenwirbel mit viel Geduld und mindestens so viel Ehrgeiz.

Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



Leopold Wieland
Chefredakteur



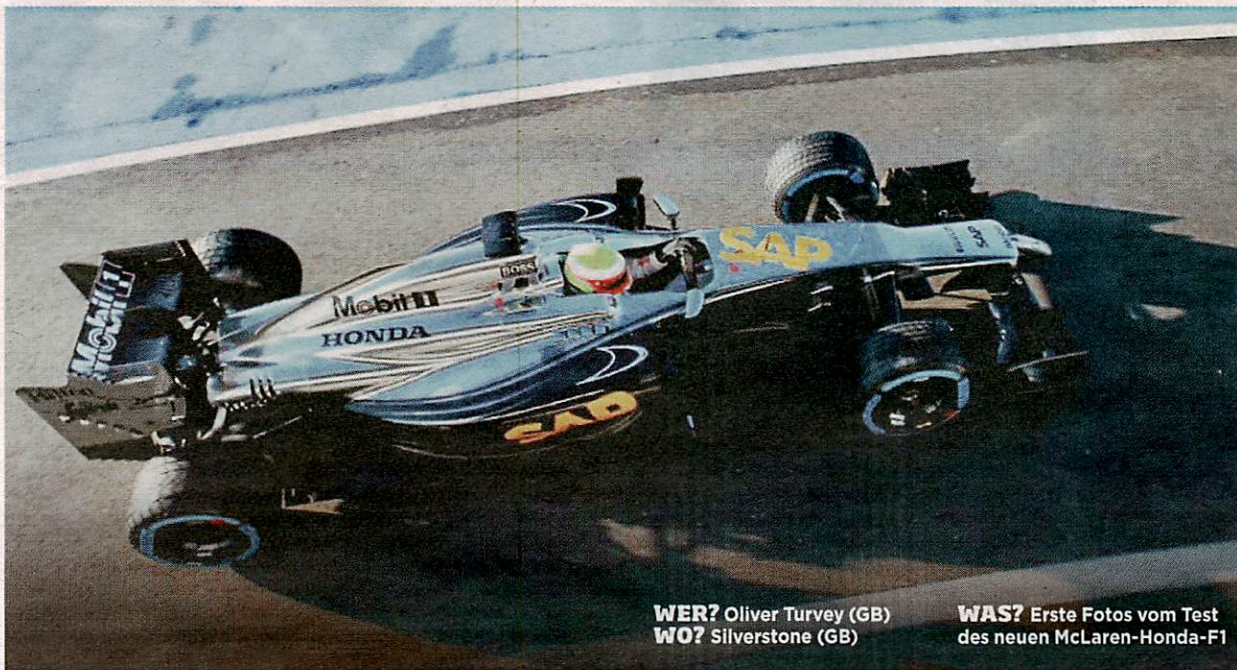
WER? Kamui Kobayashi (J)
WO? Hingham (GB)

WAS? Dank Fan-Spenden F1-Start mit Caterham im Final-GP



WER? Alex Márquez (E), Valentino Rossi (I), Marc Márquez (E)
WO? Valencia (E)

WAS? Der Altstar im Sandwich der Weltmeister-Brüder beim Test. Alex Márquez fuhr erstmals Marcs MotoGP-Honda



WER? Oliver Turvey (GB)
WO? Silverstone (GB)

WAS? Erste Fotos vom Test des neuen McLaren-Honda-F1

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Der Machtkampf spitzt sich weiter zu **S. 3**
- ! FORMEL 1 Gerhard Berger exklusiv **S. 4**
- ! FORMEL 1 Hamilton oder Rosberg: Wer macht's? **S. 6**
- FORMEL 1 Vettel vor dem Abschied von Red Bull **S. 8**
- FORMEL 3 Macau fest in Mückes Händen **S. 10**
- ! SPORTWAGEN-WM Buemi Weltmeister **S. 12**
- ! WTCC López gewinnt auch in Macau **S. 14**
- MACAU GT CUP Mercedes-Triumph dank Engel **S. 16**
- ! NASCAR Harvick mit Sieg zum Meistertitel **S. 17**
- ! RALLYE-WM VW-Sieg beim Finale in Wales **S. 18**
- RALLYE-WM Fokus schon auf 2015 gerichtet **S. 20**

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Haben die Neuen eine reelle Chance?; SBK: Rennen in Thailand fix **S. 25**
- MOTOGP Marc Márquez beim Test Schnellster **S. 26**
- ! MOTOGP Die Geheimnisse der 2015er-Bikes **S. 27**
- ! SUPERBIKE-WM Sylvain Guintoli redet Klartext **S. 30**
- MACAU-GP Sieg von Rückkehrer Easton **S. 33**
- SUPERCROSS Eli Tomac siegt viermal in Lille **S. 34**
- SUPERCROSS-CUP Aranda ist König von Stuttgart **S. 34**

PANORAMA

BOXENGEFLÜSTER

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

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:

ALLE FREI

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

Machtkampf spitzt sich weiter zu

Von PETER HAAB

Ein paar Tage vor dem Saisonfinale 2014 in Abu Dhabi ist die Formel 1 innerlich zerrissen: Die Privatteams wie Sauber, Force India und Lotus fühlen sich von Bernie Ecclestone hintergangen. Und zwischen den drei Motorenherstellern Mercedes, Ferrari und Renault tobt ein Machtkampf.

Lotus-Teameigner Gerard Lopez wirft den Topteams der Formel 1 in Bezug auf eine Neuverteilung der FOM-Gelder Arroganz und Uneinsichtigkeit vor. Denn Ferrari und Red Bull Racing wehren sich weiterhin standhaft dagegen, von ihrem Preisgeld-Kuchen einen kleinen Teil an die drei Privatteams abzugeben, um deren Überleben in der Formel 1 mittelfristig zu sichern.

«Wir sind hier, um gegeneinander Rennen zu fahren, und nicht, um uns gegenseitig zu sponsern», hielt Red-Bull-Teamchef Christian Horner in São Paulo noch einmal sarkastisch fest. «Wenn die kleinen Privatteams mehr Geld brauchen, um in der Formel 1 überleben zu können, dann ist das ein Problem von Bernie Ecclestone und dem kommerziellen Rechteinhaber CVC.»

Horner hat derzeit sowieso ganz andere Sorgen. Er kämpft an der Seite von Ferrari darum, dass das Reglement bezüglich der Weiterentwicklung der Antriebsstränge kurzfristig geändert wird. Dies, um den Mercedes-Gegnern bis zum Frühsommer 2015 die Chance einzuräumen, Boden auf die krass überlegenen Silberpfeile gutzumachen.

Mercedes-Chairman Niki Lauda und Sportchef Toto Wolff sind aber nicht bereit, den Gegnern gleich den roten Teppich auszurollen. «Wir haben einen Vorschlag gemacht, inwieweit wir den anderen Motorenherstellern entgegenkommen würden», hielt Toto Wolff fest. «Aber sie wollen an ihren Triebwerken viel mehr als die erlaubten 48 Prozent verändern. Und da sind wir nicht mehr dabei, weil das die Kosten in die Höhe treiben wird. Zum jetzigen Zeitpunkt ist das so ziemlich das Letzte, was die Formel 1 brauchen kann.» In Brasilien lag der Kompromissvorschlag auf dem Tisch, Modifikationen im Rahmen von fünf Entwicklungspunkten mehr, den sogenannten Tokens, zu erlauben. Die Mercedes-Konkurrenz soll deren dreizehn als Aufschlag auf die durch das Reglement eingeräumten 32 gefordert haben, um mehr Spielraum für Ent-

wicklungsfortschritte zu erhal-

ten. Christian Horner brachte in São Paulo sogar den Vorschlag in die Runde, wieder zu den alten V8-Saugmotoren zurückzukehren. «Keine Chance», schüttelte Lauda den Kopf, «dann ist Mercedes sofort weg.» Und auch Wolff wehrte ab: «Ich weiss, dass auch Renault kein Interesse daran hat, wieder auf das alte Motorenkonzept zu wechseln.» Honda hat ebenfalls kein Interesse an einer Änderung. Denn nur das neue Reglement 2014 mit V6-Turbomotoren und Hybridtechnik hat die Japaner dazu

bewogen, wieder in die Formel 1 zurückzukehren.

Christian Horner und Marco Mattiacci geben nicht auf: «Wir diskutieren weiter. Wir geben nicht auf, um die fundamentalen Prinzipien der Formel 1 zu kämpfen: Innovation und Wettbewerb», polterte der Ferrari-Teamchef. Klar, Mattiacci hat die Befürchtung, dass sein Team gleich jahrelang hinter Mercedes herfahren wird. Und auch Horner befürchtet Ähnliches. Darum schimpfte der Red-Bull-Teamchef in São Paulo in den britischen Medien lauthals über Mercedes. «Die Situation ist lächerlich, und wir

schaffen es nicht, eine Lösung zu finden. Keine Ahnung, wie das endet.» Und auch Mattiacci machte Lauda und Wolff Vorwürfe: «Da teilt wohl jemand die Werte der Formel 1 nicht. Es muss fair sein für jeden.» Der Ferrari-Teamchef hat anscheinend etwas spezielle Vorstellungen von Fairness. Das Reglement war allen Herstellern seit Jahren bekannt. Und Mercedes hat den besten Job gemacht. Und jetzt sollen Lauda und Wolff die Vorteile freiwillig aus der Hand geben? In den Tagen rund um den GP von Abu Dhabi stehen weitere Gespräche auf der Agenda. ♦



Gibt Mercedes bald nach? Ferrari-Teamchef Marco Mattiacci im Gespräch mit Chairman Niki Lauda

Jules Bianchi

Gesundheitszustand weiter unverändert

Sein Team Marussia wird mittlerweile von einem Insolvenzverwalter geführt. Und der beim GP von Japan in Suzuka schwer verunglückte Jules Bianchi (F) liegt im Krankenhaus von Yokkaichi weiterhin auf der Intensivstation. Neue Informationen zum aktuellen Gesundheitszustand gibt es nicht.

Wie geht es Jules Bianchi? Diese Frage stellen sich die Formel-1-Piloten und -Fans immer wieder. Doch bisher gab's keine Entwarnung aus dem japanischen Krankenhaus in Yokkaichi, wo Jules Bianchi seit dem 5. Oktober mit schweren Kopfverletzungen auf der Intensivstation liegt. Bianchis Zustand sei wei-

terhin «kritisch, aber stabil», war dem letzten Statement der Familie zu entnehmen. Das ist allerdings schon mehr als zwei Wochen her. Bianchis Eltern wollen zu einem späteren Zeitpunkt wieder informieren. ♦ PH



Zustand stabil: Jules Bianchi

Michael Schumacher

Neustart der Website

Am 13. November 2014, dem 20. Jahrestag seines ersten WM-Titels in der Formel 1, ging die überarbeitete Homepage von Michael Schumacher wieder online.

Michael Schumachers Managerin Sabine Kehm: «Der 13. November 1994 ist ein besonderer Tag in der Karriere von Michael Schumacher. Vor 20 Jahren gewann er als erster Deutscher den Weltmeistertitel in der Formel 1. Es war sein erster von insgesamt sieben Titeln.» Kehm weiter: «Den 20. Jahrestag von Michaels erstem WM-Sieg nehmen wir zum Anlass, um seine Homepage zu reaktivieren. Sie soll den vielen Fans weltweit, deren Anteilnahme nach seinem Unfall noch immer ungebrochen ist, eine Heimat geben.»

Michael Schumachers Familie meldete sich zum Neustart der Webpräsenz mit einer Grussbotschaft an die vielen Fans weltweit. Auf der Internetseite (www.michael-schumacher.de) des siebenmaligen Champions dankte sie am vergangenen Donnerstag unter der Über-

schrift «Eure Wünsche bauen uns auf» erneut für die Unterstützung, die der 45-Jährige und seine Angehörigen erfahren haben. «Wir können nur immer wieder Danke sagen dafür, dass ihr mit ihm und uns gemeinsam kämpft», schrieb die Familie Schumacher. ♦ PH



Michael Schumachers neue Website ging am 13. November online

Gerhard Berger: «Das Bild, das die Formel 1 gegenwärtig in der Öffentlichkeit abgibt, ist schlecht!»



Gerhard Berger

«18 Autos sind eine Schande!»

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Gerhard Berger kennt die Formel 1 aus dem Effeff. Der Österreicher hat als Fahrer und als Teamchef Erfolge gefeiert. Und er weiss genau, was der Fan sehen will. Im Interview mit MSA spricht er über die aktuelle Situation der Königsklasse und das bevorstehende WM-Finale in Abu Dhabi.

Man sagt dir nach, du seist bei McLaren-Honda und Ferrari im Gespräch. Was ist dran an diesen Gerüchten?

GERHARD BERGER: (Lacht.) Manchmal schaue ich am Monatsende meinen Kontoauszug an, ob da schon eine Zahlung eingetroffen ist. Aber bisher kam da noch nichts. Im Ernst: Ich sitze eigentlich die meiste Zeit in meinem Büro und kümmerge mich um meine Speditionsfirma. Ausserdem schaue ich zu, dass ich meinen Job bei der FIA als Präsident der Singleseater-Kommission noch bis Jahresende, so gut ich kann, erledige. Alles andere ist Spekulation. Natürlich quatsche ich ab und zu mit jemandem aus der Formel 1. So wie jetzt mit dir. Und ich gebe da auch meine Meinung ab. Ob die richtig oder falsch ist, sei dahingestellt. Aber damit hat sich's. Ich bin sonst eigentlich nur selten bei Rennen. Abu Dhabi am Wochenende ist eine Ausnahme. Gäbe es denn einen Job, für den du eine Rückkehr in die Formel 1 auf dich nehmen würdest?

Das kann ich so nicht beantworten. Für mich muss zuerst

Zur Person Gerhard Berger

Geburtstag 27. August 1959
Geburtsort Wörgl (A)
Herkunftsland Österreich

KARRIERE

- 1978 1. Autorennen auf dem Österreich-Ring in einem Ford Escort Gruppe 5
1979 Alfasud-Meisterschaft
1980-1983 Formel 3
1984 Formel 1 (ATS, nicht klassiert)
1985 Formel 1 (Arrows, WM-20.)
1986 Formel 1 (Benetton, WM-7., 1 Sieg)
1987 Formel 1 (Ferrari, WM-5., 2 Siege)
1988 Formel 1 (Ferrari, WM-3., 1 Sieg)
1989 Formel 1 (Ferrari, WM-7., 1 Sieg)
1990 Formel 1 (McLaren, WM-4.)
1991 Formel 1 (McLaren, WM-4., 1 Sieg)
1992 Formel 1 (McLaren, WM-5., 2 Siege)
1993 Formel 1 (Ferrari, WM-8.)
1994 Formel 1 (Ferrari, WM-3., 1 Sieg)
1995 Formel 1 (Ferrari, WM-6.)
1996 Formel 1 (Benetton, WM-6.)
1997 Formel 1 (Benetton, WM-5., 1 Sieg)
2000-2003 Sportdirektor bei BMW
2006-2008 Anteilseigner Toro Rosso
2012-2014 Präsident der FIA-Singleseater-Kommission unter Jean Todt

HOBBYS
Skifahren, Familie

eine Herausforderung. Die F1 steckt gerade schwer in der Krise. Was ist deine Sicht der Dinge?

Mir gefällt die Formel 1 von aussen gesehen nicht. Aber ich will nicht mit Schnellschüssen daherkommen und behaupten, was alles falsch ist. Fakt ist: Man muss die Ursachen bei den Wurzeln packen. Schau her: Es werden Reglemente aufgestellt, ohne dass man sich der langfristigen Konsequenzen bewusst ist. Und es sind viele Köche am Werk. Und viele Köche verderben bekanntlich den Brei. Es

«Wurde Rosberg benachteiligt? Moralisch gesehen, ja.»

GERHARD BERGER

braucht jemanden, der sich hinstellt und für Transparenz und Klarheit sorgt, der wieder gesunde Teams auf die Beine stellen kann und dem der Motorsport als spannende Unterhaltung am Herzen liegt. Im Moment dreht sich alles nur um politische Ego-Diskussionen. Das ist nicht zielführend.

Dein Noch-Vorgesetzter, FIA-Präsident Jean Todt, hätte die Mittel, um einzugreifen, hielt es zuletzt aber nicht für nötig, nach Brasilien zu reisen. Kommt von Seiten der Regelhüter zu wenig? Das Bild, das die Formel 1 gegenwärtig in der Öffentlichkeit abgibt, ist schlecht. Daher sind die Präsidenten der FIA (Jean Todt) und FOM (Bernie Ecclestone) gefordert. Sie müssen den Schulterschluss üben. Ausserdem sollten sie die technischen Arbeitsgruppe einbremsen und die Zukunft der Formel 1 aus ihrer eigenen Erfahrung wieder mehr selber gestalten. Diese beiden müssen blindes Vertrauen vom Rechteinhaber CVC, aber auch von den Teams haben. So wie in alten Zeiten. Todt hat sich diesbezüglich mit dem neuen Motorenreglement ein Denkmal gesetzt. Aber das widerspricht ja dem Grundsatz des Sparens in der Formel 1.

Ja, das ist richtig. Aber man kann nicht alles gleichzeitig unter einen Hut bringen. Es ist zweifelsohne für die Formel 1 - als die Speerspitze der Motorsporttechnologie - interessant, ein solches Reglement zu verabschieden. Aber man muss sich bewusst sein, dass diese Technologie von Herstellern entwickelt und bezahlt werden muss. Dass man dann in einem zweiten Schritt die Entwicklung einfriert und somit dem, der diese Aufgabe am besten gelöst hat, einen Wettbewerbsvorteil gibt, nur um Kosten zu sparen, ist der falsche Ansatz.



Im Klartext heisst das: Die Überlegenheit von Mercedes, das in diesem Fall den besten Job gemacht hat, wird weiter bestehen. Und das schlägt sich in der Spannung nieder. Die Idee hinter dem neuen Motorenreglement wurde also nicht konsequent zu Ende gedacht.

Abgesehen davon hat dieses Reglement nur zu einer Verschiebung geführt, und zwar von der Aerodynamik weg zur Antriebseinheit. Ich bin aber der Meinung, dass der Fahrer immer noch das wichtigste Glied in dieser Kette sein muss. **Hätte man deiner Meinung nach also gar nie ein neues Motorenreglement einführen sollen, wenn man schon Kosten sparen wollte?** Ich finde das neue Motorenreglement eigentlich gut. Weil es die Ingenieure fordert. Es ist aber gleichzeitig für die meisten Privatteams unbezahlbar. Und es ist so komplex, dass der Fahrer nicht im Mittelpunkt steht. Und das darf nicht sein, weil die Fans den Fahrer als das Zünglein an der Waage sehen möchten. Abgesehen davon ist die Formel 1 für mich leistungsmässig untermotorisiert. Ich war bei der MotoGP in Valencia. Da treffen rund 250 PS auf 145 Kilogramm. In der Formel 1 liegt das Verhältnis bei 800 PS zu 600 Kilo. Das ist ein grosser Unterschied beim Leistungsgewicht. Deshalb behaupte ich: Die Fahrer sind unterfordert. **Die Zuschauerzahlen sind rückläufig. Doch mit der Dominanz von Mercedes werden sich diese Zahlen so schnell nicht erholen.** Das sehe ich auch so. Obwohl es solche Phasen der Dominanz schon immer gegeben hat. Ich erinnere da an McLaren 1988, als Senna/Prost 15 von 16 Rennen gewonnen haben. Dafür hat es in dieser Zeit aber Elemente gegeben, die für Spannung gesorgt haben. Allen voran die Zuverlässigkeit. Du hast nie gewusst, wer zu Ende fährt. Die Ausfallquote war höher. Wir sind damals reihenweise liegen geblieben – mit Getriebe- und Motorschäden oder weil uns das Benzin ausgegangen ist. Ausserdem gab es keine Auslaufzonen, wie wir sie heute haben. Jeder Fahrfehler wurde bestraft. Du bist entweder im Kies stecken geblieben oder hast dich in eine Leitschiene gebohrt. Es gab keine grossflächigen Asphaltzonen.

Es kommt noch ein weiterer Punkt dazu: Die Formel 1 hatte zu meiner Zeit kaum Konkurrenz. Gleichwertiges im TV gab es nicht. Die Extremsportarten, die wir heute am Bildschirm konsumieren können, waren in-existent. Die Formel 1 hat die Fans in ihren Bann gezogen. Einen vergleichbaren Nervenkitzel gab es nicht.

Ich erinnere auch an die Qualifying von damals. Wir waren mit Extra-Motoren unterwegs und heilfroh, wenn uns die Din-

ger auf einer schnellen Runde nicht um die Ohren geflogen sind. Oder der Freitag. Der ist doch heute nebensächlich. Ich schaue mir die Trainings nicht einmal mehr an. Zu meiner Zeit gab es am Freitagnachmittag das erste Quali. Zwar hat man sich am Samstag in der Regel verbessert, aber dennoch war für eine Stunde Spannung angesagt. Und der Fan hatte Zeiten vorliegen, über die er diskutieren konnte. Heute weiss nicht einmal mehr der Profi vor Ort, was die Zeiten wert sind. **Der Zuverlässigkeit könnte man einen Riegel schieben, indem man die Telemetrie verbietet. Dann wäre das Überraschungsmoment wieder grösser, oder nicht?** Man könnte viele Riegel schieben. Wichtig ist, dass jemand sich dieser komplexen Thematik annimmt und versucht, diese Probleme von Grund auf zu verstehen, und dort, wo Handlungsbedarf besteht, den Hebel ansetzt. Ich will damit nicht sagen, dass sich in der Formel 1 niemand um die Zukunft kümmert. Aber es wird an vielen Stellen oberflächlich der Hebel angesetzt. Und dann sind wir wieder beim Thema: Zu viele Köche verderben den Brei. **Die Gefahr, dass weitere Teams dichtmachen müssen, besteht. Was dann? Kommt dann der Plan eines dritten Autos zum Tragen?** Ich kann mir durchaus den Einsatz eines dritten Fahrzeugs vorstellen. Aber der Fan hat das Verlangen, nicht nur Red Bull ge-

«Ich schau mir die Freitagtrainings nicht mehr an.»

GERHARD BERGER

gen Ferrari oder Mercedes fahren zu sehen, sondern er will Vielfalt. Die Formel 1 hat immer von den unterschiedlichsten Teams gelebt. Und es gibt Fans, die fahren ein paar tausend Kilometer, um beim Barcelona-GP mit einer Schweden-Flagge auf der Tribüne zu sitzen und Marcus Ericsson anzufeuern – und damit auch automatisch sein Team Caterham respektive Sauber. Das darf man nicht vergessen. Auch sollte ein Formel-1-Feld nach meiner Ansicht aus 24 bis 26 Autos bestehen. 18 Autos wie zuletzt in Austin oder São Paulo sind eine Schande. **Franz Tost, dein ehemaliger Wegbegleiter bei Toro Rosso, hat in einem Interview mit MSA vorgerechnet, dass ein drittes Auto 30 Millionen Euro zusätzlich kosten würde. Was sagst du dazu?** Die entscheidende Frage ist doch die: Was, wie und wo will der moderne junge Fan die For-

mel 1 sehen? Und dann kommt der Punkt: Was braucht es dafür? Und was kostet es?

Ein weisses Blatt Papier? Nein. Man muss nicht von vorne anfangen. Die Formel 1 hat eine extrem starke Basis. Darauf kann man aufbauen. Aber eben: Es muss einer kommen, der diese politisch-egoistische Denkweise unterbindet.

Du wärst prädestiniert für diesen Job. Ist da schon eine Gehaltszahlung eingetroffen? (Lacht und winkt ab.) Das überlasse ich jemand anderem. Ich sage ja auch nicht, dass das, was ich sage, stimmen muss.

Du wirst dir die WM-Entscheidung vor Ort ansehen. Was denkst du, wie wird dieses Mercedes-Duell ausgehen? Eigentlich ist die Kugel aus dem Rohr. Wenn der Lewis (Hamilton) kein technisches Problem hat oder in der ersten Kurve unglücklich kollidiert – aber das wird er nicht –, dann ist er Weltmeister. Doppelte Punkte hin oder her. Hat er ein technisches Problem, dann holt der Nico (Rosberg) den Titel.

Im Laufe des Jahres hat MSA Dutzende von Leserbriefen gekriegt, in denen Mercedes Manipulation an der Vergabe des Titels vorgeworfen wurde. Viele glauben, Rosberg sei benachteiligt worden. Wie siehst du das? Vom Material her: nein! Von der Moral her: ja!

Heisst das, bei Mercedes wurde von Anfang an für Hamilton «gearbeitet»? Das würde ich nicht sagen. Aber die Art und Weise, wie das Team mit Nico in Spa umgegangen ist, habe ich als falsch empfunden. Und schau dir nur mal die Gesichtsausdrücke am Kommandostand an, wenn Lewis auf Pole fährt oder wenn Nico dieses Kunststück gelingt. Diese Art von «Bevorzugung» ist aber alltäglich. Das hat es immer gegeben. Die haben ein Mansell gegenüber einem Piquet und ich gegenüber einem Senna spüren müssen. Damit musst du als Profi umgehen können. Und Nico meistert das hervorragend.

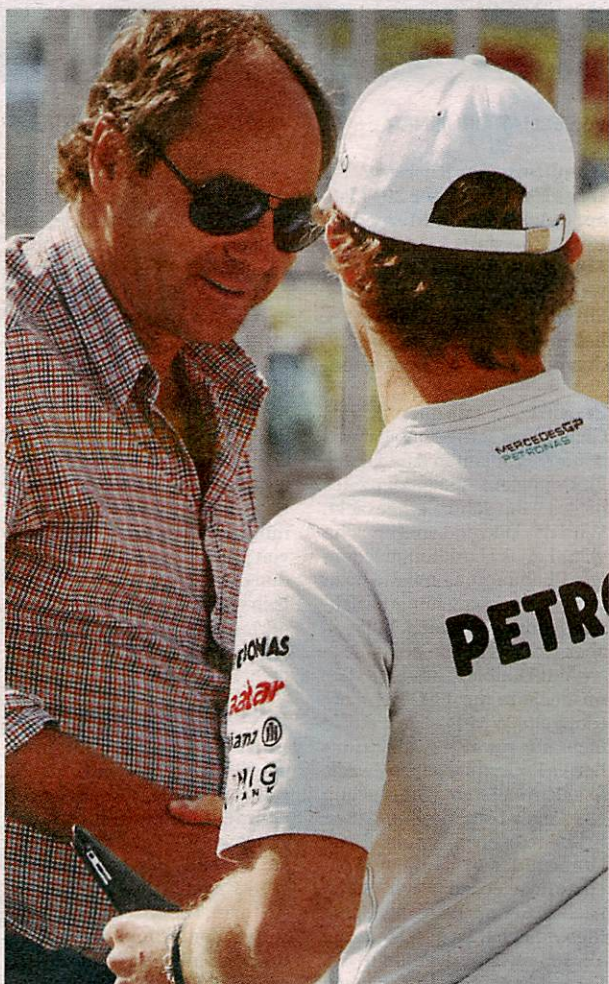
Abschliessend: Wie wird es Vettel bei Ferrari ergehen? Der Sebastian ist ein cleverer Kerl. Der kann nicht nur schnell Auto fahren. Der hat auch reichlich Hirnschmalz. Daran gibt es keinen Zweifel. Aber die Frage wird sein: Wer sind seine Mitspieler? Bei Red Bull hat das alles für ihn gepasst. In Italien muss er seinen Platz in allein-gesessenen Strukturen finden. Ich kann ein Lied davon singen. Ich war selber dort, habe es aber leider nicht geschafft, das Ruder rumzureissen. Dem Michael (Schumacher) ist es nach mir gelungen. Aber auch nur, weil er die richtigen Leute – wie Todt – um sich hatte und Ross Brawn und Rory Byrne nach Maranello holen konnte. ♦



Zurück in die Formel 1 – Berger meint: «Alles nur Spekulation»



Gipfeltreffen: Berger hält grosse Stücke auf FIA-Präsident Todt



Moralisch im Nachteil? Nico Rosberg im Gespräch mit Berger



Mercedes

Showdown in Silber



Rosberg vor Hamilton: So endete es zuletzt in Brasilien. Der Deutsche gewann 2014 fünf-, der Brite zehnmal

SUTTON-IMAGES.COM

Von ELMAR BRÜMMER

Hamilton oder Rosberg? Der F1-Weltmeister 2014 ist auf jeden Fall ein Mercedes-Pilot. Ebenfalls klar: Das Finalduell in Abu Dhabi wird der grösste Kampf des Silberpfeil-Duos. Und er hat im Kopf nicht nur bei den beiden längst begonnen.

Es wird die Dämmerung des Champions sein Sonntagabend beim Zieleinlauf in Abu Dhabi. Elf Doppelerfolge hat Mercedes dieses Jahr schon eingesackt. Wird das Dutzend vollgemacht, wäre Lewis Hamilton in jedem Fall Champion. Er müsste dazu nur Nico Rosberg hinterherfahren. Klingt ganz einfach. Ist es aber nicht – für keinen.

«Abu Double», das erste Bonusfinale in der F1-Geschichte (doppelte WM-Punkte), erfüllt nicht nur für «Zirkusdirektor» Bernie Ecclestone seinen Zweck. In jedem Fall steht vorher schon ein Sieger fest: die Zuschauer. Erinnerungen an viele finale Dramen der 65-jährigen WM-Historie werden wach (siehe nächste Seite ganz rechts). Und Mercedes hat es geschafft, bei all seiner Überlegenheit die Formel 1 spannend zu machen bis zum Schluss.

Nico Rosberg reibt sich in seinem Video nach dem GP von Brasilien die Hände. Genug gesagt, jeder weiss um seine 17 Punkte Rückstand, und deshalb geht er die Sache pantomimisch an, bekommt dabei aber einen Lachanfall. Nein, nein, er werde nun nichts anderes machen als bisher.

Lewis Hamilton ebenfalls nicht. Es kommt zum Endspiel England gegen Deutschland. Und das ist mindestens so brisant wie im Fussball. Was in Wembley 1966 das umstrittene Tor war, ist zwischen Rosberg und Hamilton immer noch der Crash von Spa, der diese Titelentscheidung mitbestimmen kann. Weshalb wir heute schon sicher sein dürfen, dass mit der Zielflagge von Abu Dhabi noch längst nicht alles vorbei sein wird.

Zusammenprall zweier Welten

Es ist ein Clash der Kulturen, ein Showdown der Charaktere. Beste Freunde, die zu besten Feinden geworden sind – gleichwohl beides übertrieben ist. Wer auch immer gewinnt, es wird Folgen haben für das ganze Team. Die Machtverhältnisse werden damit beeinflusst, und bei allem Nationalstolz schliesst sich eine Rennmannschaft immer dem Erfolgreichen

an. Es ist die grösste Chance für Nico Rosberg, sich zu emanzipieren im Mercedes-Empire. Und es ist für Hamilton die Gelegenheit, seinen Führungsanspruch zu zementieren. Der Verlierer wird zusätzlich motiviert sein für die Revanche, könnte aber auch an der Enttäuschung zerbrechen.

Dass alles wie gewohnt ablaufen wird, können sich die beiden einreden, so lange sie wollen, in der Realität auf Abu Dhabi Yas Island wird das kaum klappen. Allein die Ängste, dass ein technischer Ausfall ein Jahr harter Arbeit kaputtmachen könnte, quält alle, vom Mechaniker bis zum Teamchef. Was, wenn die beiden sich wieder ins Auto fahren, was kein noch so drohender Strafenkatalog ganz ausschliessen kann?

Der Bessere kann gewinnen, aber auch der Glücklichere. Es werden ein paar unruhige Nächte auf die Beteiligten zukommen. «Es sind Extrem-Autos, Extrem-Motoren und Extrem-Getriebe, die immer wieder aufmucken können», unkt Mercedes-F1-Aufsichtsratsboss Niki Lauda. Und es sind auch extreme Typen, die da an den Start zum Titelduell gehen.

Auf Sieg fahren, darin sind sich Hamilton und Rosberg ei-

nig. Der eine, weil er gar nicht anders kann; der andere, weil er unbedingt muss. «Ich werde voll attackieren. Im Rennsport kann so viel passieren, also hoffe ich weiter», sagt Rosberg, «ich bin voll motiviert und werde voll attackieren. Ich muss mich selbst zwingen, optimistisch zu sein und daran zu glauben, denn das ist für mich das Beste.» Sein Erfolg von São Paulo im Zusammenspiel mit dem Fehler von Lewis Hamilton gibt ihm zum ersten Mal seit langem wieder ein mentales Hochgefühl.

Für Chef beide titelwürdig

Aber Rosbergs Gegner ist ein Meister darin, sich zu motivieren und dabei auch noch geschickt Psychospielchen aufzuführen. Über seinen Dreher in Interlagos redet Hamilton nicht gross, vielmehr habe er seine Lehren daraus gezogen, und es bliebe viel Positives: zum Beispiel wie gut er bei seiner Aufholjagd danach die Reifen genutzt habe – was bisher als Rosberg-Domäne galt. Soll das Kopf-an-Kopf-Rennen in der Wüste tatsächlich mit umgekehrten Vorzeichen ablaufen?

Lewis Hamilton verfügt über einen perfekten Reinigungsmechanismus im Kopf. «Ich fühle

mich so, als würde ich um meinen ersten Weltmeistertitel kämpfen. Natürlich bin ich älter und vielleicht ein bisschen weiser als 2008. Aber ich bin immer noch der gleiche Fahrer, mit dem gleichen Hunger, dem gleichen Siegeswillen. Ich bin jetzt stärker als damals, sowohl physisch als auch psychisch.» Als Beleg gilt ihm der Saisonverlauf: «Ich hatte Hochs und Tiefs auf dem Weg, aber ich habe nie aufgegeben und es immer geschafft, zurückzukommen. Nicht anders gehe ich jetzt das letzte Rennen an.»

Mercedes-Sportchef Toto Wolff ist alle möglichen Szenarien x-mal durchgegangen. Der Österreicher gesteht, dass sie ihn dauernd verfolgen. Er weiss, das er überparteilich sein muss: «Es gibt kein Fair oder Unfair, denn am Ende gewinnt der Pilot mit den meisten Punkten die Weltmeisterschaft.» Er spricht von einem sehr intensiven Kampf und davon, dass man Verständnis für die Emotionen entwickeln müsse. Von Lewis Hamilton und Nico Rosberg erwartet er vor allem, dass sie sich respektieren auf der Rennstrecke. Denn nur dann behält sein salomonisches Urteil Gültigkeit: «Beide wären für mich würdige Weltmeister.» ♦

Finales Titelduell 2014

Hamilton/Rosberg: Und so geht es aus

Von ELMAR BRÜMMER

Von MOTORSPORT aktuell als Ihrer Fachzeitschrift dürfen Sie erwarten, dass wir schon heute wissen, wer am Sonntag neuer Formel-1-Weltmeister wird. Das tun wir auch und verraten es Ihnen hier gern.

Lewis Hamilton wird in jedem Fall Weltmeister, wenn er in Abu Dhabi gewinnt oder Zweiter wird – oder wenn er vor Rosberg ins Ziel kommt. Sollte Hamilton das Ziel nicht erreichen, wird er dennoch Weltmeister, sofern Rosberg höchstens Sechster wird.

Nico Rosberg wird erstmals Formel-1-Champion, wenn er das Finale mit den doppelten Punkten in Abu Dhabi gewinnt und Hamilton höchstens Dritter wird – oder wenn er Zweiter wird und Hamilton höchstens Sechster. Gleiches gilt zu Rosbergs Gunsten bei den Plätzen 3 und 7, 4 und 9, sowie 5 und 10.

Bei einem Ausfall Hamiltons müsste Rosberg es zumindest als Fünfter über die Ziellinie schaffen.

Über die reinen Rechenmodelle hinaus gibt es Gründe, die für den einen oder anderen als F1-Champion 2014 sprechen:

Hamilton Weltmeister, weil ...

...er immer, wenn sich die Dinge zuspitzen, Nico Rosberg im Griff hat.

...er der geborene Angreifer ist, sich lieber als Jäger als Gejagten sieht – ein echter Siegfahrer.

...er die Wut von Spa immer noch in sich trägt.

...sein Ego etwas anderes als den Titel nicht zulassen kann.

...er, sollte es kritisch werden, das nötige Durchsetzungsvermögen besitzt.

...er beweisen will, dass er auch taktisch fahren kann.

...er die meisten Siege in dieser Saison hat und deshalb verdient Champion wäre.

...er es für undenkbar hält, die Nummer zwei im Team zu sein.

...er im Rennen mehr Speed hat.

...er der Entspannere von beiden sein kann, in jedem Fall aber der Erfahrenere ist.

...er viel zu verlieren hat.

Rosberg Weltmeister, weil ...

...er ein guter Taktierer ist.

...er der bislang beste Qualifier ist und die Pole-Position in Abu Dhabi viel wert ist.

...er nur etwas zu gewinnen hat.

...er sich fünf Jahr lang mit der Aufbauarbeit bei Mercedes gequält hat und deshalb den Titel verdient.

...er die grösste Chance seines Lebens auf den WM-Titel hat.

...er endlich einmal Führungspersönlichkeit in einem Rennstall sein will.

...er nach Titeln endlich mit seinem Vater gleichziehen will.

...er darauf setzt, dass Lewis Hamilton wie schon zuletzt in Brasilien einen Fehler macht.

...er sich in diesem Jahr so wohl wie noch nie in einem Formel-1-Rennwagen fühlt. ♦

ZUM THEMA

Titelentscheidung im letzten Rennen

- »»» **1950** Farina wurde per Sieg in Monza erster F1-Weltmeister gegen Fangio (Getriebe-/Motordefekt) und Fagioli (3.).
- »»» **1951** Fangio Sieger und Champion, Hauptgegner Ascari wurde nur Vierter in Pedralbes und WM-Zweiter.
- »»» **1956** Nach Lenkungsdefekt an Fangios Auto musste ihm Ferrari-Kollege Collins seines überlassen. P2 reichte Fangio vor Moss, der in Monza gewann.
- »»» **1958** Hawthorn reichte P2 hinter Sieger Moss in Casablanca.
- »»» **1959** Brabham genügte in Sebring P4 gegen Moss und Tony Brooks, obwohl ihm am Ende der Sprit ausging.
- »»» **1962** G. Hill gewann in East London Grand Prix und Titel vorm zunächst klar führendem Clark (Motordefekt).
- »»» **1964** Surtees mit P2 vor G. Hill Champion in Mexico City.
- »»» **1967** Mit P3 besiegte Hulme in Mexico City seinen Teamchef und Teamkollegen Brabham (P2).
- »»» **1968** G. Hill wurde Sieger und Champion, weil Hulme in Mexico City crashte und Stewart nur P7 schaffte.
- »»» **1974** P4 in Watkins Glen reichte Fittipaldi, da Regazzoni mit Handlings- und Reifenproblemen nur Elfter wurde.
- »»» **1976** Lauda gab im Regen von Fuji auf, Hunt P3 und Champ.
- »»» **1981** P5 genügte Piquet in Las Vegas vor Reutemann (8.).
- »»» **1982** Als 5. übertrumpfte K. Rosberg in Las Vegas Titelkontrahent Watson (2.). Pironi, der andere, fehlte schwer verletzt.
- »»» **1983** P3 in Kyalami brachte Piquet vor den WM-Favoriten Prost (Ausfall durch Turboladerschaden).
- »»» **1984** P2 und nur ein halber Punkt Vorsprung auf Sieger Prost liessen Lauda in Estoril jubeln.
- »»» **1986** Mansell Reifenplatzer (Ausfall), Piquet Reifenwechsel (danach P2), so Sieg und Titel für Prost in Adelaide.
- »»» **1994** M. Schumacher und D. Hill kollidierten in Adelaide: Beide aus dem Schlussrennen, Schumi Weltmeister.
- »»» **1996** D. Hill siegte in Suzuka, J. Villeneuve verlor das rechte Hinterrad und schied aus.
- »»» **1997** M. Schumacher flog in Jerez allein raus beim Rammstoss gegen J. Villeneuve. Der holte sich mit P3 den Titel.
- »»» **1998** Ein Fehlstart und ein Reifendefekt M. Schumachers in Suzuka liessen Häkkinen siegen und Weltmeister werden.
- »»» **1999** Häkkinen Erster in GP und WM, weil Titelanwärter Irvine nur P3 im Schluss-GP in Suzuka holen konnte.
- »»» **2003** P8 reichte M. Schumacher in Suzuka so gerade eben noch zum Titelgewinn vor Räikkönen (2. in Finale und WM).
- »»» **2006** Erst Benzindruckprobleme, dann Reifendefekt bei M. Schumacher und im Saisonabschlussrennen nur P4. So wurde Alonso in Interlagos mit P2 Weltmeister.
- »»» **2007** Der Final-Sieg in Interlagos brachte Räikkönen noch vor die WM-Favoriten Hamilton (7.) und Alonso (3.).
- »»» **2008** Der wenige Kurven vor dem Ziel eroberte fünfte Rang machte Hamilton in der Regenschlacht von Interlagos doch noch zum Weltmeister vor Rennsieger Massa. Der war bereits als Champion bejubelt worden.
- »»» **2010** Vettel Erster im Abschluss-GP von Abu Dhabi und auch Titelgewinner. Zu frühe Boxenstopps liessen seine beiden verbliebenen WM-Rivalen Alonso (7.) und Webber (8.) scheitern. ♦ MSA



Höchste Verantwortung für die Fairness: Technikchef Paddy Lowe/Sportchef Toto Wolff (Mitte)

Sebastian Vettels letztes Rennen für Red Bull

«Wie wenn du von zu Hause



Nicht die Kurve gekriegt: Nach vier Titelgewinnen in Folge waren Sebastian Vettel und sein 2014er-Red-Bull-Renault nicht siegfähig

Von PETER HAAB

Am nächsten Sonntag steigt Sebastian Vettel beim GP in Abu Dhabi zum letzten Mal in ein Formel-1-Auto von Red Bull Racing. Nach der enttäuschendsten Saison seiner bisherigen Formel-1-Karriere verabschiedet er sich in Richtung Maranello zu Ferrari. Dort wartet ein harter Job auf den Vierfach-Weltmeister.

Sebastian Vettel weiss selbst nicht genau, wie er in Abu Dhabi nach dem Rennen reagieren wird. «Das ist schon ein sehr spezieller Grand Prix. Dort habe ich 2010 unter dramati-

schon Umständen mit Red Bull meinen ersten WM-Titel geholt», blickt Vettel zurück, «und dieses Mal werde ich dort für Red Bull mein letztes Rennen bestreiten. Das ist schon ein wenig emotional. Etwa so, wie wenn man als junger Mann von zu Hause auszieht.» Eine Feststellung ist Vettel besonders wichtig: «Die Arbeit mit diesem Team hat grosse Freude gemacht. Mal abgesehen von der aktuellen Saison waren wir in all den Jahren ja überaus erfolgreich. Und ich habe mich jetzt nicht gegen Red Bull, sondern für etwas Neues entschieden.»

Vettel braucht nach der enttäuschenden Saison 2014 eine neue Herausforderung. Die

wird er als Ersatz für Fernando Alonso bei Ferrari garantiert finden. Denn es ist höchst fraglich, ob der rote Renner aus Maranello

«Heutige Autos sind fahrende Computer.»

SEBASTIAN VETTEL

nello nach dieser miserablen Saison in der kommenden siegfähig sein wird. Vettel weiss das

natürlich und sagt: «Mir ist klar, dass 2015 eine Übergangssaison wird. Da darf man die Erwartungen nicht zu hoch schrauben.»

In einem Interview mit unseren Kollegen von «auto motor und sport» hat der viermalige Champion zugegeben, dass er in jüngerer Vergangenheit sogar über einen vorzeitigen Abschied aus der Formel 1 nachgedacht hat. «Früher haben wir den Rennwagen einfach gestartet. Heute musst du das Auto hochfahren wie einen Computer. Da bleibt der Spass irgendwie auf der Strecke.» Der Red-Bull-Pilot war nie ein Freund des neuen Reglements mit Tur-

bomotor und Hybridtechnik. «Das ist mir alles viel zu kompliziert», beschwerte sich der Vierfach-Champion in dieser Saison schon mehrfach. «Wir haben unzählige defektanfällige Elektronikboxen im Heck, dazu kommen die Schwierigkeiten mit diesen Batterien. Ich meine, Batterien gehören ins Handy. Im Rennauto machen sie dir meist nur Ärger.»

In seiner Zeit bei Red Bull Racing war Vettel praktisch permanent der Kritik ausgesetzt, dass seine sportlichen Erfolge in erster Linie auf die tollen Autos von Technik-Guru Adrian Newey und nicht so sehr auf sein fahrerisches Können zurückzuführen seien. Jetzt möch-

Keke Rosberg

«Das Talent hat Nico wohl von



Kritischer Vater, aber selten bei GP: Keke Rosberg mit Sohn Nico

Von HEINZ PRÜLLER

Vor dem WM-Showdown am Sonntag in Abu Dhabi hatte Keke Rosberg unzählige Interviewanfragen, um über die Chancen seines Sohnes zu reden. Doch der Formel-1-Weltmeister von 1982 will keine Interviews mehr geben.

So viel steht fest: Keke Rosberg wird beim letzten Saisonrennen 2014 in Abu Dhabi nicht vor Ort sein. Obwohl dort sein Sohn

Nico immer noch die Chance hat, den WM-Titel zu gewinnen. Seit Graham und Damon Hill wäre es in der Formel-1-Geschichte erst das zweite Mal, dass nach dem Vater auch der Sohn einen WM-Titel gewinnt – für Rosberg, der am 6. Dezember 66 Jahre alt wird, trotzdem kein Grund, in die Arabischen Emirate zu reisen.

Keke war nie der Typ «Eislauf-Mama». Und eine Kopie von Anthony und Lewis Hamilton sind er und sein Nico auch nicht. «Bei diesen beiden geht

jeder seinen eigenen Weg», sagt Niki Lauda, der selbst noch gegen Keke Rosberg gefahren ist.

Williams-Test mit 17 Jahren

Sohn Nico profitierte natürlich zu Beginn seiner Rennfahrerkarriere vom klingenden Namen und den guten Beziehungen seines Vaters. Im Alter von 17 Jahren durfte er bereits einen Formel-1-Williams testen. Keke Rosberg auf die Frage, woher Nico denn sein Talent habe: «Ich weiss es auch nicht so genau. Wahrscheinlich hat er es

Max Verstappen

Ausnahmsweise nicht der Boss



Bitte schieben: Im Hauptrennen brauchte Verstappen fremde Hilfe

Max Verstappen (17) ist auf seinem Weg in die Formel 1 noch einmal an seine alte Wirkungsstätte und in das Team Amersfoort zurückgekehrt. Beim FIA-Formel-3-Grand-Prix in Macau hatte der 17-Jährige im VW-Dallara aber kein Glück.

Als sich der Rummel um das Jahrhunderttal nach dem Qualifikationsrennen in Macau gelegt hatte, stand Vater Jos «The Boss» Verstappen in der Boxengasse und diskutierte ruhig mit seinem Sohn. Anschließend nahm der frühere GP-Pilot (107 Formel-1-Rennen/2 Podestplätze) kein Blatt vor den Mund. «Er hat es nicht gut genug gemacht. Im zweiten Sektor war Max zu langsam. Er wollte zu viel und hat es dann übertrieben. Solch ein Fehler ist ihm schon lange nicht mehr passiert, aber daraus wird er lernen», meinte Verstappen senior, der selber nie beim Formel-3-Klassiker in Macau an den Start gegangen war.



Verstappen

Betriebsunfall kein Problem

Frits van Amersfoort vertrat dieselbe Meinung wie der ehemalige Teamkollege von Michael Schumacher. Allerdings nahm der Teamchef Max Verstappen nach dessen Ausrutscher auf P2 liegend in Schutz: «Ich habe ihn ja auch gepusht. Mir ist lieber, ein Fahrer riskiert etwas. Wenn es dann schiefgeht, gehört das auch zum Lernprozess.» Und was meinte Max Verstappen selber zu seinem Fehler im Quali-Race? «Macau ist ein Klassiker des Motorsports. Dort zählt nur der Sieg. Wenn man sieht, wer dort alles gewonnen hat, wird die Bedeutung des Rennens klar.»

Die Entscheidung, in Macau anzutreten, haben Vater und Sohn gemeinsam getroffen. «Max ist ein Rohdiamant, der noch geschliffen werden muss», meinte Jos, der nach dem Fauxpas seines Sohnes sofort auch in Kontakt mit der Red-Bull-Förderstipendiat Helmut Marko war. «Der liess ausrichten», meinte Jos, «dass der kleine Betriebsunfall für ihn kein Problem gewesen sei.»

Weitere FI-Tests in Abu Dhabi

Für Max Verstappen hat eine stressige Zeit begonnen. «Wir sind viel unterwegs. Ich habe kaum noch Zeit für Familie und Freunde. Für mich dreht sich jetzt alles um die Formel 1. Da ist alles noch ein bisschen schneller. Die Geschwindigkeit und die Verzögerung sind beeindruckend. Aber ich habe nichts anderes erwartet», meinte der Junior, der bisher bereits mehr als 700 Kilometer in einem Formel-1-Auto absolviert hat. Für ihn sei der Aufstieg und Einstieg in die Formel 1 vielschwieriger als die Rückkehr in den Formel-3-Monoposto.

Auf dem Weg von São Paulo nach Macau war Verstappen jr. nur einen Tag daheim. Auch die Vorbereitung auf das prestigeträchtige Rennen war alles andere als optimal: «Die Strecke war für mich komplettes Neuland. Da es in den vergangenen Wochen viel zu tun gab, bin ich nicht dazu gekommen, viele Macau-Runden im Simulator zu fahren. Es waren vielleicht 30 – aber ich wusste zumindest, wo es langgeht», sagte der jüngste Fahrer der FI-Geschichte, der von Macau direkt nach Abu Dhabi reiste, wo er nach dem WM-Finale an den FI-Testfahrten teilnimmt. ♦ AW

Formel-3-Grand-Prix Macau

Mücke-Festspiele

Von ANNETTE LAQUA

Fünf Anläufe hat der Schwede Felix Rosenqvist benötigt, dann durfte er endlich seinen ersten Macau-Triumph bejubeln. Lucas Auer sorgte sogar für einen Mücke-Doppelsieg.

Am ersten Macau-Tag musste sich Felix Rosenqvist im freien Training noch mit P6 und im Qualifying gar mit Rang 9 zufriedengeben, doch danach fand er in die richtige Spur und verliess diese nicht wieder: Schnellster im zweiten freien Training, Schnellster im zweiten Zeittraining und damit Erster in der Startaufstellung zum Quali-Rennen, das er ebenso gewann wie das Hauptrennen am Sonntag. «Zum ersten Mal in meinem Leben bin ich wirk-

lich sprachlos», sagte er nach der Zieldurchfahrt. Als er dann die Worte wiederfand, gab er zu Protokoll: «Ich wusste, dass ich den Speed für den Sieg haben würde. Ausserdem war ich in diesem Jahr zum fünften Mal hier. Mir war also klar, was ich zu tun habe, und das ist mir auch gut gelungen. Macau ist vor allem psychisch schwierig, denn man kann sich nie sicher sein und muss bis zum letzten Meter hellwach bleiben.»

Hinter Rosenqvist reihte sich Lucas Auer ein, der damit das beste Macau-Ergebnis eines Österreichers erzielte. «Zuerst war ich nicht 100-prozentig zufrieden, weil ich eigentlich gewinnen wollte. Ich habe alles versucht, aber es hat nicht sollen sein. Aber letztlich kann man auch mit dem zweiten Platz sehr glücklich sein.»

Seine Zeit in der Formel 3 ist nun beendet, er wird den nächsten Schritt machen: «Es war die bisher schönste Phase meiner Karriere. Die Formel 3 ist Racing auf Topniveau, man kämpft hier gegen die besten Nachwuchspiloten der Welt.» Vor kurzem schnupperte der Neffe von Gerhard Berger bei Testfahrten bereits in die Formel Renault 3.5 rein. «Ich weiss aber noch nicht, wo ich im kommenden Jahr fahren werde. Die Budgets, die man für die nächste Stufe mitbringen muss, sind enorm, und ich versuche nun, dieses Geld zu finden. Am liebsten würde ich dem Formelsport treu bleiben, aber ich bin auch offen für andere Serien.»

Podestplatz für Brown-Motor

Im Schatten des Mücke-Doppeltreumphs jubelte auch die



Rundete Mücke-Triumph ab: Lucas Auer wurde zweimal Zweiter



Souverän: Felix Rosenqvist

Jubel im Fahrerlager: Doppelsieger Felix Rosenqvist wird von seinen Mücke-Jungs frenetisch gefeiert



n der Spielermetropole

britische Mannschaft T-Sport. Auf der Zielgeraden der FIA-Formel-3-Europameisterschaft verpflichtete sie Nick Cassidy, um einige gute Resultate zu erzielen. Doch in Imola und Hockenheim ging diese Idee nicht auf, weil der Neuseeländer vor allem in den Qualifyings kein Glück hatte.

Dafür zeigte der Macau-Neuling sein Können am vergangenen Wochenende, lieferte sich mit Lucas Auer einen tollen Kampf um den zweiten Platz und sah die Zielflagge schliesslich als strahlender Dritter. «Und das mit unserem schwachen Motor», grinste Teamchef Russell Eacott ironisch und freute sich, mit Cassidys drittem Platz den Beweis erbracht zu haben, dass sich das Neil-Brown-Aggregat nicht hinter den Triebwerken der Konkur-

renten Volkswagen und Mercedes verstecken muss.

Auch Esteban Ocon hätte sein erstes Formel-3-Jahr gerne auf dem Siegerpodest beendet. Doch der 18-jährige Franzose kam keine Runde weit, dann krachte es bereits. «Tom Blomqvist hatte mir nicht genügend Raum zum Überleben gelassen», beklagte sich der Lotus-Junior und Formel-3-Europameister. «Bei der Berührung mit ihm brach meine Aufhängung, weshalb ich in der nächsten Kurve nicht einlenken konnte.» Die Folge war ein Abflug in die Reifenstapel, bei dem er Blomqvist gleich mitnahm, bevor weitere Kontrahenten in das Duo fuhren. Um die Crash-Fahrzeuge von der Piste zu räumen, wurde das Rennen für eine gute halbe Stunde unterbrochen. In dieser Zeit herrsch-

te in der Startaufstellung teilweise rege Betriebsamkeit, um möglichst schnell die grössten Schäden an den verunfallten Autos zu beheben. Ausser Esteban Ocon, Tom Blomqvist, Yu Kanamaru, Hong Wei «Martin» Cao und Spike Goddard konnten dann auch alle Unfallbeteiligten wieder auf die Reise geschickt werden, die ohne weitere grosse Zwischenfälle verlief.

500 US-Dollar Strafe

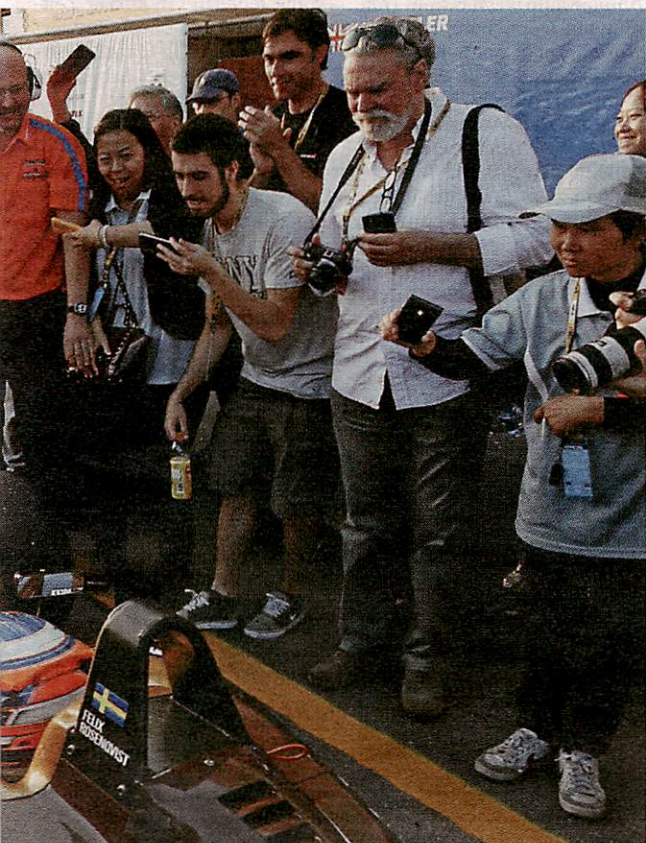
Einer der Boliden, die eine Reparatur benötigten, war der Renner von Max Verstappen. Der Niederländer stolperte im Qualifikationsrennen über eine Bodenwelle und schmiss seinen Dallara in die Leitplanken (siehe links). Weil er das krumme Auto nicht gleich abstellte, sondern damit zur Box godelte, bekam er noch 500 US-Dollar

aufgebrummt. Den Grand Prix von Macau nahm der FI-Pilot von Toro Rosso von Startplatz 24 auf und kämpfte sich immerhin bis auf P7 nach vorne. «Ich bin ehrlich gesagt nicht nach Macau gekommen, um Siebter zu werden. Aber von der 24. Startposition auf Rang 7 zu klettern und zusätzlich noch die schnellste Rennrunde zu fahren, das ist schon okay. Ich habe einfach zur falschen Zeit einen Fehler gemacht, das hat mein Wochenende ruiniert», gab sich der 17-Jährige selbstkritisch.

Zusammen mit seinem auf Rang 10 abgewinkten Teamkollegen Gustavo Menezes sorgte er beim vierten Macau-Auftritt von Van Amersfoort Racing immerhin für die ersten beiden Zielankünfte des niederländischen Teams in den Strassen von Macau. ♦



Attacke auf den König: Jordan King wird von Martin Cao bestiegen



FORMEL 3 / Resultate

Macau (RC): Rennen 1 10 Rdn. à 6,120 km (=61,2 km), 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Rennen 2 15 Rdn. (=91,8 km), 28 Fahrer gestartet, 21 gewertet
 Quali-Race: 1. Felix Rosenqvist (S/Mücke) in 27:11,512 min (=135,04 km/h); 2. Lucas Auer (A/Mücke) +0,935; 3. Tom Blomqvist (GB/Jagonya Ayam) +2,494; 4. Esteban Ocon (F/Prema) +3,657; 5. Nick Cassidy (NZ/Three Bond) +4,544; 6. Roberto Merhi (E/Double R) +6,650; – ferner: 19. Markus Pommer (D/Motopark) +19,683.
 Hauptrennen: 1. Felix Rosenqvist (S/Mücke) in 1:08,46,691 h (=80,08 km/h); 2. Lucas Auer (A/Mücke) +4,372; 3. Nick Cassidy (NZ/Three Bond) +8,999; 4. Roberto Merhi (E/Double R) +9,799; 5. Nicholas Latifi (CDN/Prema) +10,413; 6. Stefano Coletti (MC/Eurointernational) +24,000; 7. Max Verstappen (NL/Amersfoort) +24,455; 8. Santino Ferrucci (USA/Force) +31,081; – ferner: 11. Markus Pommer (D/Motopark) +36,576.

NACHGEHAKT BEI Peter Mücke

(67/D). Kurz vor seinem 68. Geburtstag feierte der Berliner in Macau den grössten Triumph seit der Teamgründung 1998.



Von ANNETTE LAQUA

? Glückwunsch zum Doppelsieg in Macau. Danke. Ich war überrascht, wie dominant wir waren. Wir haben hier den grössten Erfolg seit der Teamgründung errungen.

? Mit welchen Erwartungen bist du hierher gereist? Natürlich wollten wir gewinnen, aber wer in Macau zu viel will, verkrampt leicht und wird anfällig für Fehler. Aber diesmal hat alles gepasst.

? Felix Rosenqvist passt mit seiner unaufgeregten Art also sehr gut in dieses Anforderungsprofil. Das ist sein nordischer Charakter. Gerade in einer Saison wie dieser, in der er auch frustrierende Momente erlebte, ist es besonders wichtig, Ruhe zu bewahren.

? Was waren die Hauptprobleme in dieser Saison? Dass wir einige Zeit benötigten, um mit der Gewichtsverteilung des neuen Motors zurechtzukommen und ein Set-up dafür zu finden.

? Früher hat das Mücke-Team Macau gemieden. Erst seit 2011 kommt ihr regelmässig in die ehemalige portugiesische Kolonie. Was waren die Gründe dafür? Früher haben wir die Zeit unmittelbar nach der Saison genutzt, um junge Fahrer zu testen. Wenn man in dieser Zeit aber nach Macau geht, dann fallen viele Testmöglichkeiten weg, was ich sehr schade finde. Denn ich mag es, mit jungen Talenten zu arbeiten. Aber heutzutage muss man Macau einfach mitnehmen – allein schon, weil die Fahrer es so wollen.

NACHRICHTEN Indy-Comeback von Simona De Silvestro?

IndyCar Nach dem gescheiterten Formel-1-Abenteuer bei Sauber arbeitet Simona De Silvestro an einer Rückkehr in die IndyCar-Serie. Schon vor drei Wochen flog sie dafür in die Staaten. Dass De Silvestro bei ihrem ehemaligen Team KV Racing Unterschlupf findet (neben Sébastien Bourdais) gilt als eher unwahrscheinlich. Eine Möglichkeit wäre Dale Coyne (an der Seite von Justin Wilson?). IndyCar-Präsident Derrick Walker meinte gegenüber dem «Indianapolis Star»: «Wir arbeiten an einer Rückkehr. Simona ist die schnellste Frau im Monoposto-Sport.»

Andretti Autosport mit fünf Autos?

IndyCar Dass Andretti 2015 wieder mit vier Autos an den Start geht, ist kein Geheimnis. Nun gibt es sogar Überlegungen, ein fünftes Auto einzusetzen. Der Hintergedanke: Chevrolet beliefert mit Penske und Ganassi zwei Spitzenteams, die zusammen acht Fahrzeuge stellen. Honda hat mit Andretti nur ein heisses Eisen im Feuer und will Chevy mit einem fünften Topcockpit die Stirn bieten. Für Daniel Abt sind das gute Nachrichten. Der Deutsche hofft nach seiner Testfahrt auf einen Platz neben den bisher gesetzten Ryan Hunter-Reay, Marco Andretti und Carlos Muñoz.

Pic verlängert, Trummer testet

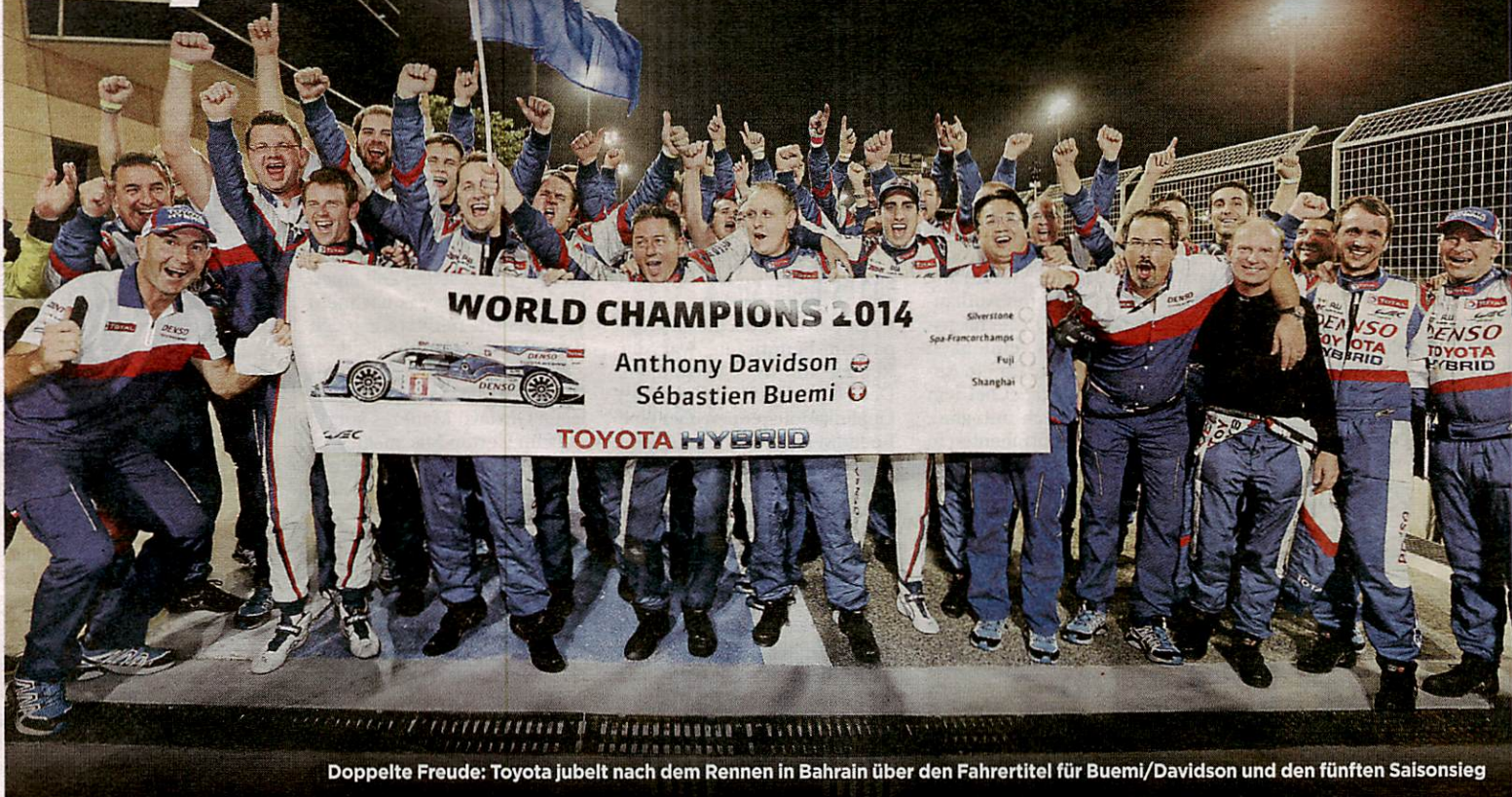
GP2 Arthur Pic hat seinen Vertrag bei Campos um ein Jahr verlängert. Pic ist damit einer der Ersten, die für 2015 ein GP2-Cockpit haben. Ebenfalls schon fix ist Raffaele Marciello. Der F3-Europameister von 2013 fährt auch nächstes Jahr für Racing Engineering. Apropos: Der Schweizer Simon Trummer (bisher bei Rapax) testet in Abu Dhabi für die Spanier.

Arden intensiviert Nachwuchsförderung

Formel 4 Der britische Rennstall Arden wird im kommenden Jahr ein neues Juniorprogramm starten. Arden, das in der GP3, GP2 und Renault 3.5 vertreten ist, wird in der neuen britischen FIA Formel 4 ein Team «mit mehreren Autos» einsetzen, so Teamchef Garry Horner. ♦ MBM/CE

LMP1-Klasse Bahrain

Toyota ist am WM-Ziel



Doppelte Freude: Toyota jubelt nach dem Rennen in Bahrain über den Fahrertitel für Buemi/Davidson und den fünften Saisonsieg

Von GUSTAV BÜSING

Trotz defekter Lichtmaschine sicherten sich Sébastien Buemi und Anthony Davidson vorzeitig den Fahrer-WM-Titel, während das Toyota-Schwesterauto zum ersten Saisonsieg fuhr.

Wer nach den überlegenen Galavorstellungen von Toyota in Fuji und Shanghai geglaubt hatte, ein weiterer Doppelsieg in der Wüste von Bahrain sei Formsache, hatte die Rechnung ohne die Besonderheiten der 5,412 Kilometer langen Strecke am Persischen Golf gemacht. Der Fahrertitel ist zwar vergeben, die Krone in der Herstellerwertung wird jedoch endgültig erst beim Finale in São Paulo vergeben.

Die meistgebrauchten Stichworte beim Gespräch unter Palmen im Fahrerlager hiessen: Hitze, Reifenabrieb, Bremsen, Verbrauch und Monocoques – Reihenfolge je nach Werksteam unterschiedlich. Knapp 30 Grad Luft und 40 Grad Asphalt – das waren die Spitzenwerte, die erst zum Rennende um 21 Uhr absanken. Zusammen mit dem aggressiven Asphalt und dem feinen Wüstensand bildete diese Konstellation das entscheidende Puzzle für Reifenhersteller und Renningenieure.

Toyota ging verständlicherweise kein Risiko ein – die TS040 Hybrid rollten im Qualifying und im Rennen auf Michelins Spezifikation «Medium hohe Temperatur». Porsche, deren 919 Hybrid dafür bekannt sind, dass sie die Reifen härter rannehmen als die Konkurrenten, riskierte im Qualifying «Weich hohe Temperatur» und wurde mit der Pole-Position für die Startnummer 14 belohnt. Der einzige Audi im Qualifying setzte auf Medium, wechselte aber frühestmöglich im Rennen auf Soft, nachdem das Schwesterauto damit bestens zurechtgekommen war.

Chassis-Dramen bei Audi

Der Stop-and-go-Charakter der Strecke in der Sakhir-Steinwüs-

te mit ihren vier längeren Geraden sorgt darüber hinaus für hohe Beanspruchung der Bremsen und hohen Treibstoffverbrauch. In Sachen Bremsen litt speziell der Porsche mit der Startnummer 20 zeitweise unter überhöhten Temperaturen. Beim Verbrauch sind sowohl von Stéphane Sarrazin als auch vom Audi-Trio Fässler/Lotterer/Tréluyer intensive Sparbemühungen im Rennen bekannt, während der zweite Audi sogar einen zusätzlichen siebten Boxenstopp fünf Runden vor dem Rennende einlegen musste.

Bleibt noch, die Erklärung fürs Stichwort Monocoque zu liefern. Beim Entladen der Fracht aus Shanghai entdeckte Audi völlig überraschend Beschädigungen im unteren Be-

reich beider eingesetzter Monocoques. Das hieß: Einfliegen von zwei neuen Chassis und kompletter Neuaufbau beider Autos. Kaum war das freie Training am Donnerstag beendet, wurde erneut ein Schaden an der Sicherheitszelle der Startnummer 1 entdeckt. Also machten sich die Mechaniker am Freitag erneut an extrem arbeitsintensive Werk. Das bedeutete, dass Lucas di Grassi, Loïc Duval und Tom Kristensen ohne drittes freies Training und Qualifying mit einem völlig unerprobten Auto hinter dem LMP1-Feld ins Rennen gingen.

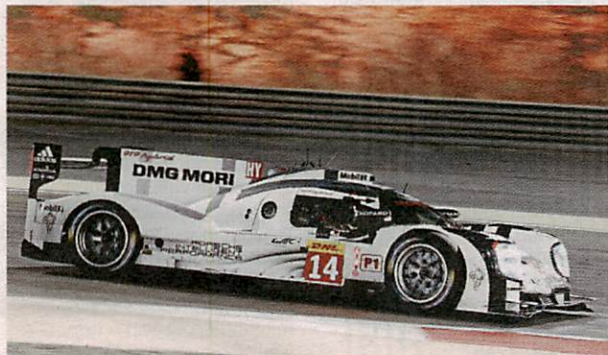
Als Ursache für die Schäden wurden bei Audi vorbehaltlich der Ergebnisse der sofort eingeleiteten intensiven Analysen in Ingolstadt harte Berührungen

mit Kerbs oder Bodenwellen vermutet und Modifikationen am Unterboden vorgenommen. Drei derart komplexe Autos völlig fehlerfrei in kurzer Zeit aufzubauen – dafür gebührt der gesamten Audi-Mannschaft ebenso wie für die Arbeit im Rennen besonderes Lob.

Porsche nah an Toyota dran

Im Rennen nahm das Toyota-Duo Buemi/Davidson nach ersten Führungsrunden für Porsche bald das Heft in die Hand. Es sah nach einem langweiligen Rennen aus, bis nach Runde 57 der führende Toyota völlig überraschend in seine Garage gezogen wurde. Der Wechsel der Lichtmaschine kostete inklusive eines weiteren Checks rund 33 Minuten. «Ich habe im Auto gelächelt», beschrieb Anthony Davidson die Sekunde, als er den unheilverkündenden Funkspruch empfing. «Ich wusste immer, dass es nicht einfach ist, einen WM-Titel zu gewinnen – das war der Beweis.»

Porsche fuhr mit Platz 2 und 3 das bisher beste Saisonergebnis ein und kam Toyota so nahe wie nie. Der Schnitt der besten 100 Runden beweist es: 1.47,374 für den Porsche auf P2, 1.47,390 beim Sieger-Toyota. Das kann für die Schwaben in São Paulo nur eines heißen: volle Attacke für den ersten Sieg! ♦



Beste Saisonleistung: Porsches Nr. 14 auf P2, Schwesterauto auf P3



Zweimal Neuaufbau: Audis Nr. 1

NACHGEHAKT BEI Sébastien Buemi

(26/CH). Der frischgebackene Weltmeister über seinen Titelgewinn mit Hindernissen und die Aufgabe für São Paulo.



Von GUSTAV BÜSING

? Porsche hat euch die Pole-Position erneut weggeschnappt, weil ihr nur für die Rennabstimmung gearbeitet habt. Ist der Fahrertitel nicht so wichtig gewesen? Für Toyota steht natürlich der Gewinn der Herstellerwertung im Vordergrund. Darum hatte es Priorität, überhaupt keine Risiken einzugehen. Mir ist der Titel schon wichtig. Darum hatten Anthony und ich uns vorgenommen, das Rennen zu gewinnen. Denn sechs Stunden lang im Rennen nur aufzupassen, geht einfach nicht.

? Hat sich der Defekt an der Lichtmaschine schon während deiner ersten Stints im Auto angekündigt? Nein, bei mir funktionierte alles noch ganz normal. Die Techniker realisierten dann das Problem und riefen Anthony zur Reparatur an die Box. Sonst wären wir einfach irgendwann auf der Strecke stehen geblieben. Ich habe danach nur noch auf die Position des Audi Nr. 2 geschaut. Schade, wir

wollten den Titel standesgemäß mit einem weiteren Sieg einfahren. Dennoch bin ich jetzt richtig froh, dass es dank des tollen Einsatzes der Mechaniker am Ende doch noch geklappt hat.

? Was auffiel: Porsche war im Rennen von Bahrain dichter als je zuvor an euch dran... Ja, sie haben wirklich einen guten Job gemacht. Dass wir hier nicht so stark wie in Fuji oder Shanghai waren, hatte auch damit zu tun, dass unser Hybridsystem bei der Hitze nicht am Maximum arbeiten konnte. Dennoch reichte es für unser Schwesterauto zum Sieg.

? Aber es fehlen noch einige Punkte zum Weltmeistertitel der Hersteller für Toyota... Das ist jetzt das grosse Ziel beim Saisonfinale in São Paulo. Anthony und ich werden alles dafür geben. Am besten natürlich mit einem Sieg. Der Titelgewinn für Toyota ist auch wichtig für die WEC, weil er zeigt, dass man auch mit dem kleinsten Budget der drei vertretenen Hersteller den Erfolg einfahren kann.

Weitere Klassen Bahrain

Drei Titel vergeben

Nicht nur bei Toyota gab es nach dem Rennen etwas zu feiern: Entscheidungen in den GT-Klassen, LMP2 bleibt noch spannend.

Während in der LMP2-Klasse die Aufholjagd des Ligier JS P2 von Olivier Pla, Roman Rusinov und Julien Canal nach einer Kollision bereits in der ersten Runde faktisch endete, sorgte der späte Ausfall von Nicolas Minassian, Maurizio Mediani und Sergey Zlobin dafür, dass die Titelentscheidungen erst in São Paulo folgen. Der Klassensieg für Matthew Howson, Richard Bradley und Alexandre Imperatori war jedoch ein schöner Lohn für die Mechaniker, die den Oreca 03R-Nissan nach dem Unfall in Shanghai wieder rechtzeitig aufbauten.

Bruni verteidigt GT-Titel

Gefeiert wurde jedoch sowohl im Lager von Ferrari als auch Aston Martin. Mit dem hart erkämpften Sieg in der Klasse GTE-Pro für den ebenfalls wieder reparierten Ferrari F458 Italia von Gianmaria Bruni und seinem Teamkollegen Toni Vilander hat sich das italienisch-finnische Duo vorzeitig den Fahrertitel bei den GTE-Pro-



Auch vorzeitig Weltmeister: Ferrari-Duo Bruni (l.)/Vilander

Piloten gesichert. Mit nur 1,879 Sekunden Rückstand mussten sich die Pole-Sitter Stefan Mücke und Darren Turner im Aston Martin geschlagen geben. Der günstigere Verbrauch des Direkteinspritzers im Ferrari, der mit nur fünf Stopps auskam, gab den Ausschlag.

Trotz der schnellsten Boxenstopps musste sich das Porsche Team Manthey mit den Plätzen 4 und 5 begnügen. Der Schachzug mit zwei Medium-Reifenmischungen brachte nicht das gewünschte Ergebnis. Der Rückstand, den man sich im ersten Stint einfiel, war im engen Feld nicht mehr aufzuholen, auch wenn Jörg Bergmeister

und Richard Lietz im Ziel nur 2,524 Sekunden aufs Podium fehlten. Der Kampf um den Herstellertitel wird damit für Porsche in São Paulo bei 25 Punkten Rückstand auf Ferrari zu einer sportlichen Aufgabe.

Gefeiert werden durfte auch in der Klasse GTE-Am, wo der Dänen-Express von Kristian Poulsen und David Heinemeier-Hansson, diesmal verstärkt durch Nicki Thiim, mit dem vierten Saisonsieg die Fahrer- und Teamwertung klar machte. Christian Ried und seine Mitstreiter Klaus Bachler und Khaled al Qubaisi konnten ihren dritten Rang vor dem Finale weiter festigen. ♦ GB

LANGSTRECKEN-WM / Resultate

Sakhir/BRN: 15. November 2014; 7. Lauf zur Langstrecken-Weltmeisterschaft; 6 Stunden; 1 Runde à 5,412 km
27 Teams gestartet, 25 gewertet, Wetter: trocken; Temperatur (Luft): 24 Grad

Platz	Klasse (MJ)	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Reifen	Distanz/Rückstand
1.	LMP1-H (6)	7	Wurz/Sarrazin/Conway	Toyota Racing/Toyota TS040 - Hybrid	Michelin	195 Runden
3.	LMP1-H (6)	14	Dumas/Jani/Lieb	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+50,460
6.	LMP1-H (6)	20	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+57,268
4.	LMP1-H (2)	2	Lotterer/Fässler/Tréluyer	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+1 Runde
5.	LMP1-H (2)	1	Kristensen/Duval/di Grassi	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+2 Runden
8.	LMP1-L	13	Kraihamer/Belicchi/Leimer	Rebellion Racing/Rebellion-Toyota R-One	Michelin	+7 Runden
7.	LMP1-L	12	Prost/Heidfeld/Beche	Rebellion Racing/Rebellion-Toyota R-One	Michelin	+13 Runden
8.	LMP2	47	Howson/Bradley/Imperatori	KCMG/Oreca 03R - Nissan	Dunlop	+14 Runden
9.	LMP2	37	K. Ladygin/Shaitar/A. Ladygin	SMP Racing/Oreca 03R - Nissan	Michelin	+17 Runden
10.	LMP2	35	Patterson/Ihara/Cheng	OAK Racing/ Morgan -Judd	Dunlop	+17 Runden
11.	LMP1-H (6)	8	Davidson/Buemi	Toyota Racing/Toyota TS040 - Hybrid	Michelin	+18 Runden
12.	LMP2	26	Rusinov/Pla/Canal	G-Drive Racing/Ligier JS P2 - Nissan	Dunlop	+22 Runden
13.	GTE-Pro	51	Bruni/Vilander	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+22 Runden
14.	GTE-Pro	97	Turner/Mücke	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+22 Runden
15.	GTE-Pro	71	Rigon/Calado	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+22 Runden
16.	GTE-Pro	91	Bergmeister/Lietz	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+22 Runden
17.	GTE-Pro	92	Makowiecki/Pilet	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+23 Runden
18.	GTE-Am	95	Poulsen/Heinemeier-Hansson/Thiim	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+23 Runden
19.	GTE-Am	81	Wyatt/Rugolo/Bertolini	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+24 Runden
20.	GTE-Am	98	Dalla Lana/Lamy/Nygaard	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+24 Runden
21.	GTE-Am	88	Ried/Bachler/Al Qubaisi	Proton Competition/Porsche 911 RSR	Michelin	+25 Runden
22.	GTE-Am	90	Roda/Ruberti/Cressoni	8 Star Motorsports/Ferrari F458 Italia	Michelin	+25 Runden
23.	GTE-Am	61	Talkanitsa/Pier Guidi/Segal	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+25 Runden
24.	GTE-Pro	99	MacDowall/Rees/Al Faisal	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+22 Runden
25.	GTE-Am	75	Perrodo/Collard/Vaxivière	Prospeed Competition/Porsche 911 RSR	Michelin	+25 Runden
nicht klassiert						
	LMP2	27	Zlobin/Minassian/Mediani	SMP Racing/Oreca 03R - Nissan	Michelin	+24 Runden
	LMP1-L	9	Kaffer/Trummer/Berthon	Lotus/CLM P1/01 - AER	Michelin	+194 Runden

Schnellste Runde: Buemi (Toyota), Runde 122, 1:45,989 (=183,8 km/h)
Nächstes Rennen: 30. November, São Paulo/BR

Internet: www.fiawec.com

WM-STÄNDE WEC

Fahrer LMP	
1. Anthony Davidson	148
Sébastien Buemi	148
3. André Lotterer	117
Benoit Tréluyer	117
Marcel Fässler	117
6. Alexander Wurz	104
Stéphane Sarrazin	104
8. Lucas Di Grassi	102
Tom Kristensen	102
10. Nicolas Lapierre	96
11. Marc Lieb	92
Neel Jani	92
Romain Dumas	92

Hersteller LMP	
1. Toyota	259
2. Audi	219
3. Porsche	167

Fahrer GT	
1. Gianmaria Bruni	156
Toni Vilander	156
3. Frédéric Makowiecki	116,5
4. Richard Lietz	103
5. Jörg Bergmeister	91
6. Patrick Pilet	90,5
7. Davide Rigon	79
James Calado	79
9. Stefan Mücke	76
Darren Turner	76

Hersteller GT	
1. Ferrari	261
2. Porsche	236
3. Aston Martin	196

Macau

López in Champions-Manier



Auch beim Debüt in den Häuserschluchten von Macau eine Klasse für sich: López fuhr nach der Pole im Quali auch zum ungefährdeten Sieg im ersten Durchgang

Von ARNO WESTER

Der bereits als neuer Tourenwagen-Weltmeister feststehende Argentinier José María López unterstrich mit neuen Rekorden beim WM-Finale, dass er ein würdiger Champion ist. Huff holt im Lada Macau-Sieg Nummer sieben.

Erstmals seit die WTCC in Macau fährt (2005), wurde in einem Einzelzeitfahren der Top 5 die Pole-Position ermittelt. Wie auf Bestellung konnte sich López im Citroën C-Ellysée auf der für ihn unbekannten Strecke zum siebten Mal in dieser Saison den besten Startplatz sichern. Wie selbstverständlich liess sich der 31-Jährige auch im ersten Rennen nicht die Butter vom Brot nehmen. Sein souveräner Erfolg vor dem wieder starken Honda-Privatier Norbert Michelisz sowie dessen Markenkollegen Gabriele Tarquini und Tiago Monteiro besicherte der WTCC neue Rekorde: Zehn Saisonsiege hat zuvor kein anderer Fahrer geschafft. Auch nicht der viermalige Weltmeister Yvan Muller, der

2012 neunmal erfolgreich war. Dessen 433 Punkte aus der Saison 2011 wurden ebenfalls übertrumpft: 462 Zähler sind López' neue Bestmarke.

In den beiden völlig spektakulären Finalläufen gab es auch in Lauf zwei nur einen nennenswerten Zwischenfall, als der Führende Monteiro wegen eines Schadens an der Servolenkung vorzeitig aufgeben musste. Dadurch erbte zum einen Rob Huff (Lada) sensationell seinen bereits siebten Macau-Sieg, zum anderen Privatier Michelisz völlig überraschend P4 in der Gesamtwertung hinter dem Citroën-Trio López,

Muller (P5 und P2) sowie Sébastien Loeb (zweimal P6).

Bei Honda sollte man sich Gedanken machen, ob man wirklich gut und richtig aufgestellt ist. Dass beide Werksfahrer in der WM-Abschlusstabelle hinter einem Privatier rangieren, spricht nicht unbedingt für deren Stärke. In dieser Hinsicht hat Michelisz perfekte Eigenwerbung betrieben.

Wunderbares López-Märchen

Dass der dreimalige TC2000-Meister López überhaupt in der WTCC gelandet ist, hat er dem deutschen Team Wiechers Sport zu verdanken. Bei deren

WM-Engagement 2013 stand bereits vor Saisonbeginn fest, dass der Schweizer Stappilot Fredy Barth für die WM-Läufe im argentinischen Termas de Río Hondo wegen zeitgleicher anderweitiger Verpflichtungen nicht zur Verfügung stand.

Auf Vermittlung von WTCC-Serienpromoter Marcello Lotti kam López ins Spiel. «Wir haben seine Referenzen gesehen und Gespräche mit seiner Familie, Sponsoren und dem Tourismusverband geführt», erinnert sich Dominik Greiner, der damalige Teammanager bei Wiechers Sport, in Macau: «Wir haben uns dann erstmals am

Mittwoch vor der Veranstaltung persönlich kennengelernt. Schon im ersten Training konnten wir erkennen, was José María für ein Potenzial besitzt.» Das habe man zuvor schon von Rob Huff und Alain Menu erfahren, die in der argentinischen TC-2000-Serie gegen López gefahren sind.

Probleme habe es lediglich wegen seines neuen Helms gegeben. Der hätte zwar den Formel-, aber nicht den Tourenwagen-Richtlinien entsprochen. Gabriele Tarquini half mit einem Ersatzhelm aus, und damit schien Lokalmatador López vor heimischem Publikum wie beflügelt. Seine beeindruckende Vorstellung endete mit einem zuvor nicht für möglich gehaltenen Sieg im Wiechers-BMW.

Dieser WM-Triumph hat – und da ist sich Greiner sicher – letztlich dafür gesorgt, dass der frühere GP2-Pilot, den in Europa nur Insider kannten, von Citroën als Werksfahrer für die WTCC verpflichtet wurde. «Der grosse Erfolg von José María López macht mich und alle im Team Wiechers sehr stolz. Diese Story ist fast wie ein Märchen», sagt Greiner. ♦



Siebter Macau-Sieg: Riesenjubiläum von Rob Huff



Best of the Rest: Michelisz auf Gesamtrang 4

Macau 2015

Privatfahrer Macau

Kommt die TC3?

Die Frage, ob die Tourenwagen-WM (WTCC) auch 2015 und damit zum elften Mal in Folge in Macau gastiert oder die neue internationale TC3-Tourenwagenserie am 22. November 2015 ihr Debüt in der chinesischen Spielermetropole feiert, ist nach wie vor offen.

Wie WTCC-Serienmanager Eric Nève am Rande des WM-Finales in Macau im Gespräch mit MSA verriet, fällt diese Entscheidung erst nach Redaktionsschluss. Momentan gehen die Verantwortlichen der WTCC davon aus, dass auch das WM-Finale 2015 in Macau über die Bühne geht. Man habe dem Macau Grand Prix Committee kreative Lösungen vorgeschlagen. Dazu gehört auch der Wunsch, erstmals am Samstag zu fahren. Bisher war dieser Tag für das F3-Quali- und Support-Rennen reserviert. ♦ AW



WTCC-Duell: Auch 2015 in Macau?

Ein perfekter Abschied

Von ARNO WESTER

Franz Engstler nimmt schweren Herzens Abschied aus der Tourenwagen-WM (WTCC). Der 53-Jährige aus Wiggensbach im Allgäu hätte sich bei seinem zwanzigsten Start in Macau kein besseres Ende wünschen können.

In den beiden Finalläufen belegte der frühere DTM-Pilot im Liqui-Moly-BMW 320 TC die Ränge 14 und 10 und gewann dabei jeweils vor dem Franzosen John Filippi (Seat Leon) die TC2-Klasse. Ausserdem fuhr Engstler nach Marrakesch und Peking zum dritten Mal in dieser Saison in die WTCC-Punktter (Top 10).

«Wenn man nach so langer Zeit eine Meisterschaft verlässt und dazu an einem so historischen Ort wie Macau, dann sind das besondere Gefühle», sagte Engstler, der bei 164 WM-Starts immerhin 140-mal die Zielflagge sah. Den grössten Erfolg feierte Engstler am 31. Juli 2011 in der Motorsport Arena Oschersleben, als ihm sechs Tage nach seinem 50. Geburtstag sein erster und einziger WM-Triumph gelang. Zudem stand Engstler



Abschied mit Stil: Franz Engstler holte in Macau zwei Klassensiege und sogar einen WM-Punkt

noch einmal als Dritter auf dem Siegerpodest. Als Achter gelang dem BMW-Pilot 2011 die beste WM-Platzierung in der Gesamtwertung.

2015 mit TC3-Golf?

Nun sucht Engstler noch einmal eine neue Herausforderung. «Ich habe in diesem Jahr festgestellt, dass mir das Fahren immer noch grosse Freude bereitet. Zudem hat Liqui Moly bestätigt, dass sie uns

auch bei dem neuen Projekt unterstützen», erklärte Engstler und verriet dabei: «Die Internationale TC3 Serie ist eine perfekte Plattform für Privatfahrer und -teams. Solch eine Serie hat bisher auf dem Markt gefehlt. Die Autos und Einsätze sind bezahlbar und können weltweit vermarktet werden.»

Aus Sicht von Engstler hat sich die WTCC immer weiter in Richtung Hersteller-

Sport entwickelt. Das sei auch eine kaufmännische Rechnung. Deshalb beginnt für das Allgäuer Team, das in der ETCC 2015 zwei BMW 320 TC aus WM-Beständen einsetzen möchte (ein dritter BMW soll nach China verkauft werden), ein völlig neues Kapitel. Nach MSA-Informationen plant das Team, in der seriennahen Tourenwagenserie den Einsatz von drei VW Golf TC3. Das neue Projekt soll noch in dieser Woche offiziell vorgestellt werden. ♦



F. Engstler

TOURENWAGEN-WM / Resultate

Macau/MAC: 16. November 2014; 23. und 24. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 10/11 Runden à 6,120 km (=61,200/67,320 km); Wetter/Strecke: sonnig/trocken

1. Lauf (21 Fahrer gestartet, 19 gewertet)

Pos.	Klasse	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.	TC1	José María López (RA)	Citroën C-Elysée	10	24:50,183	+60 kg
2.	TC1	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	10	+2,741	+30 kg
3.	TC1	Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	10	+3,661	+30 kg
4.	TC1	Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	10	+4,055	+30 kg
5.	TC1	Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	10	+4,589	+60 kg
6.	TC1	Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée	10	+5,186	+60 kg
7.	TC1	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	10	+9,338	+40 kg
8.	TC1	Quinghua Ma (CHN)	Citroën C-Elysée	10	+10,008	+60 kg
9.	TC1	Rob Huff (GB)	Lada Granta	10	+15,548	0 kg
10.	TC1	Gianni Morbidelli (I)	Chevrolet Cruze	10	+19,201	+40 kg
11.	TC1	James Thompson (GB)	Lada Granta	10	+19,947	0 kg
12.	TC1	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	10	+27,894	+40 kg
13.	TC1	Mikhail Kozlovskiy (RUS)	Lada Granta	10	+52,601	0 kg
14.	TC2 (P)	Franz Engstler (D)	BMW 320 TC	10	+1:23,715	0 kg
15.	TC1	René Münnich (D)	Chevrolet Cruze	10	+1:59,115	+40 kg
16.	TC2 (P)	John Filippi (F)	Seat Leon	10	+2:02,667	0 kg
17.	TC2 (P)	Filipe De Souza (MAC)	BMW 320 TC	10	+2:04,627	0 kg
18.	TC2 (P)	Ka Lok Mak (MAC)	BMW 320 TC	9	+1 Rd.	0 kg
19.	TC1	Mehdi Bannani (MAR)	Honda Civic	8	+2 Rdn.	+30 kg
nicht klassiert						
	TC1	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	6	Handling	+40 kg
	TC2 (P)	William Lok (HKG)	Seat Leon	3	Unfall	0 kg
	TC2 (P)	Henry Kwong (HKG)	Seat Leon	-	DQ	0 kg
	TC1	Pepe Oriola (E)	Chevrolet Cruze	-	nicht gest.	+40 kg

(P)=Privatfahrer * Basisgewichte: TC1=1100 kg; TC2/TCN=1150 kg

2. Lauf (19 Fahrer gestartet, 16 gewertet)

Pos.	Klasse	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.	TC1	Rob Huff (GB)	Lada Granta	11	28:21,086	0 kg
2.	TC1	Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	11	+0,344	+60 kg
3.	TC1	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	11	+3,352	+40 kg
4.	TC1	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	11	+3,990	+30 kg
5.	TC1	José María López (RA)	Citroën C-Elysée	11	+4,285	+60 kg
6.	TC1	Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée	11	+4,825	+60 kg
7.	TC1	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	11	+5,562	+40 kg
8.	TC1	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	11	+6,615	+40 kg
9.	TC1	James Thompson (GB)	Lada Granta	11	+8,252	0 kg
10.	TC2 (P)	Franz Engstler (D)	BMW 320 TC	11	+41,038	0 kg
11.	TC1	René Münnich (D)	Chevrolet Cruze	11	+1:31,505	+40 kg
12.	TC2 (P)	John Filippi (F)	Seat Leon	11	+1:38,302	0 kg
13.	TC2 (P)	Filipe De Souza (MAC)	BMW 320 TC	11	+1:40,310	0 kg
14.	TC2 (P)	Ka Lok Mak (MAC)	BMW 320 TC	11	+2:04,022	0 kg
15.	TC2 (P)	Henry Kwong (HKG)	Seat Leon	11	+2:22,483	0 kg
16.	TC1	Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	10	+1 Rd.	+30 kg
nicht klassiert						
	TC1	Quinghua Ma (CHN)	Citroën C-Elysée	6	Unfall	+60 kg
	TC1	Mikhail Kozlovskiy (RUS)	Lada Granta	6	Technik	0 kg
	TC1	Gianni Morbidelli (I)	Chevrolet Cruze	3	Unfall	+40 kg
	TC2 (P)	William Lok (HKG)	Seat Leon	-	nicht gest.	0 kg
	TC1	Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	-	nicht gest.	+30 kg
	TC1	Mehdi Bannani (MAR)	Honda Civic	-	nicht gest.	+30 kg
	TC1	Pepe Oriola (E)	Chevrolet Cruze	-	nicht gest.	+40 kg

WM-Stand Fahrer

1.	López	462
2.	Muller	336
3.	Loeb	295
4.	Michelisz	201
5.	Monteiro	186
6.	Tarquini	182
7.	Coronel	159
8.	Chilton	150
9.	Morbidelli	109
10.	Huff	93
11.	Bannani	85
12.	Valente	85
13.	Ma	69
14.	Borkovic	41
15.	Thompson	22
16.	Kozlovskiy	11

WM-Stand Privatfahrer

1.	Engstler	249
2.	Filippi	159
3.	Di Sabatino	98
4.	De Souza	38
5.	Echevarria	12

WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	1003
2.	Honda	710
3.	Lada	425

WM-Stand Privatteams

1.	Roal Motorsport	187
2.	Zengo Motorsport	164
3.	Campos Racing	162
4.	All-Inkl.com Münnich Motorsport	156
5.	Proteam Racing	97
6.	Liqui Moly Team Engstler	59

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 147,84 km/h, 2. Lauf 142,46 km/h

Schnellste Runden: 1. Lauf López in 2:27,338 min (=149,534 km/h), 2. Lauf Huff in 2:27,009 min (=149,868 km/h)

Internet: www.fiawtcc.com

DTM

Reifen-Fragen



Die Einheitsreifen von Hankook spielen eine grosse Rolle. Im Interview spricht Manfred Sandbichler, Motorsport-Direktor von Hankook Tire Europe, über das «schwarze Gold».

In der DTM wird es 2015 keinen Optionsreifen mehr geben. Hat diesbezüglich Hankook der ITR eine Empfehlung gegeben? **MANFRED SANDBICHLER:** Die DTM ist vor der Option-Ära mit dem Prime-Reifen immer sehr gut gefahren. Dieser ist der ursprüngliche DTM-Reifen, der bisher eine stets fehlerfreie Leistung abgeliefert hat. Als Reifenhersteller hätten wir aber auch mit dem 2014er-Reglement gut weiterleben können.

Wenn 2015 nur noch mit dem «Prime» gefahren werden soll, reden wir dann von dem Reifen, der schon seit 2012 in der DTM zum Einsatz kam? Ja, grundsätzlich ist der Prime-Reifen, also der Ventus Race, seit 2012 unverändert. Dies schreibt das Reifenreglement der DTM so vor.

Kein Pflichtstopp, ein Stopp (wie 2014) oder zwei Stopps – was ist die beste Lösung?

Darüber gibt es verschiedene Ansichten. In jedem Fall löst das Drehen an einer Schraube stets Korrekturen an anderen Stellen aus. Daher ist ein so komplexer Sachverhalt nicht einfach zu beantworten. Und als Reifenhersteller sind wir ja nicht allein an der Rennstrecke. **Spricht etwas dagegen, auf das bisher vorgeschriebene Boxenstopfenster zu verzichten – und es den Teams möglicherweise selbst zu überlassen, ob sie während des Rennens die Reifen wechseln oder nicht?**

Eine solche Variante müsste, da es sich um eine Reglementsänderung handeln würde, in jedem Fall von anderen Stellen entschieden werden.

Das wäre doch ein zusätzlicher Spannungsbogen, oder? Wir als Reifenhersteller finden Boxenstopps grundsätzlich spannend. Da kann immer etwas passieren. Es ist auch für die Zuschauer interessant, die Performance der Boxencrews zu sehen. ♦ AW

Macau GT Cup

Engel diesmal ganz oben

Von ARNO WESTER

Die seit 2009 anhaltende Siegesserie von Audi-Werksfahrer Edoardo Mortara ist gerissen. Der vermeintliche Gewinner des Macau GT Cup 2013, Maro Engel, ist nachträglich für sein Pech im vergangenen Jahr entschädigt worden.

Die Vorzeichen standen alles andere als gut für Engel und seinen Teamkollegen Renger van der Zande, denn ihr Mercedes-Benz SLS AMG war nicht so konkurrenzfähig wie im vergangenen Jahr. Damals beklagte sich Audi berechtigterweise über die Balance of Performance (BoP) und «Mr. Macau» Mortara konnte das Rennen nur gewinnen, weil Engel in Führung liegend mit einem Reifenschaden ausgefallen war.

Heuer hatten sich die Vorzeichen geändert. Audi profitierte von der Blancpain-BoP, über die die Ingolstädter nach Spa (24h) nicht meckern können. Die R8 LMS ultra waren vor allem auf den Geraden deutlich schneller (0,8 Sekunden) als im vergangenen Jahr. Dafür sorgten ein um zwei Millimeter grösserer Air-Restriktor, etwas weniger Gewicht und Entwicklungsreifen von Michelin. Prompt standen die beiden R8 von Mortara und Laurens Van-



Nach Blitzstart den Sieg eingefahren: Der im Vorjahr noch gebeutelte Maro Engel im Mercedes

thoor in der ersten Startreihe vor Earl Bamber im schnellsten Porsche sowie Engel.

Engel reagierte am schnellsten

Der Wahlmonegasse katapultierte sich nach dem Start ebenso wie van der Zande sofort an die Spitze. Im Audi-Lager wollte man die Überrumpelung nicht wahrhaben und so machte schnell die Mär von einem Frühstart die Runde. Vor allem Mortara hatte ein grosses Problem mit dem seiner Meinung nach nicht reglements-konformen Start. Inboard-Aufnahmen aus Engels SLS zeigten aber

deutlich, dass alles mit rechten Dingen zugegangen war. Engel und van der Zande hatten schlichtweg «im richtigen Moment auf den Pinn getreten», wie ein FIA-Kommissionsmitglied süffisant anmerkte. Die Aufregung war dadurch entstanden, weil die «Sternfahrer» schon vor der Ziellinie an ihren Konkurrenten vorbeigeflogen waren. Diese Möglichkeit gibt es aber laut Reglement, wenn das Rotlicht der Ampel erlischt.

Fakt ist: Mit diesem Geniestreich, sicher begünstigt durch das gute Drehmoment des SLS, war das Rennen bereits ent-

schieden. An der Reihenfolge Engel, van der Zande, Mortara und Vanthoor änderte sich bis ins Ziel nichts mehr. Die beiden BMW-DTM-Piloten Augusto Farfus und Marco Wittmann hatten in ihren Z4 zu keiner Phase des Rennens eine Chance, in den Kampf an der Spitze einzugreifen.

Über das, was nach dem Rennen auf dem Siegerpodest und vor der Pressekonferenz geschah, breiten wir und auch die FIA-Stewards lieber den Mantel des Schweigens. Ebenso über zahlreiche unnötige Äusserungen in den sozialen Medien. ♦

VLN/24h-Serie

Kampf um die Amateur-Racer

Neben der VLN hat sich die 24h-Serie von Creventic als sehr gut funktionierende Amateur-Langstrecken-serie in der Szene etabliert. Viele Teams starten in beiden Serien – für das Rennjahr 2015 gibt es aber einige Terminkollisionen.

Nach dem gelungenen Debüt der 12h-Rennen in Mugello und Zandvoort in diesem Jahr hat Promoter Gerry Willems seine Serie für 2015 um ein attraktives 24h-Rennen in Le Castellet ergänzt. Beide Serien werden zudem künftig mit einem FIA-Prädikat laufen. Die Creventic-Events wurden bereits frühzeitig publiziert. Als das 24h-Rennen auf dem Nürburgring für das verlängerte Wochenende vom 14. bis 17. Mai angekündigt wurde, reagierten die Niederländer und verlegten das zeitgleich angesetzte Rennen in Zandvoort auf den 26. April.

Mit der Veröffentlichung der vorläufigen VLN-Termine platze die Bombe: Neben Zandvoort laufen auch die 24h-Events in Paul Ricard (4.7.) und Barcelona (5.9.) zeitgleich zur VLN. Da zahlreiche Teams zweigleisig unterwegs sind, löste dies Unmut und Kopfzerbrechen aus, etwa bei Sorg Rennsport. «Wir wollten beide Seri-

en gleichzeitig fahren und hätten Fahrer für alle 16 Rennen gehabt. Manche wollten sogar alle 16 Rennen bei uns fahren», erklärt Daniel Sorg. «Beides zusammen geht nur mit einem enormen Aufwand.»

Mauer: «Wollten das nicht»

Ähnlich äusserte sich Michael Bonk von Bonk Motorsport:



Geben der 24h-Serie den Vorzug: Doppelstarter Hofer Racing

«Wir sind sehr stark in beiden Serien involviert und haben jetzt ein massives logistisches Problem. Man hat wohl die 24h in Spa im Auge gehabt, die Creventic-Serie aber überhaupt nicht beachtet.»

Für Hofer Racing ist die Sache klar: Die Schweizer fahren die 24h-Serie und lassen die parallelen VLN-Läufe aus. Das für den 30.8. angedachte WEC-Rennen hat die Planung am Nürburgring, einschliesslich der VLN, kräftig durcheinandergewirbelt. «Wir wollten das ganz bestimmt nicht, hatten aber nicht viel Auswahl und versuchen, diese Situation jetzt zu entschärfen», so VLN-Geschäftsführer Karl Mauer.

So verzichtete die VLN neben dem 24h-Qualirennen (12.4.) auf einen ursprünglich für eine Woche später geplanten Termin – somit werden acht Rennen nach dem 24h-Rennen am Ring ausgetragen. ♦ MB

Da ist der Pott! Kevin Harvick freut sich nach dem Showdown beim Homestead-Finale über den Sieg und den lang ersehnten Cup-Titel



NASCAR Homestead

Harvick endlich am Ziel seiner Träume

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Nach drei dritten Gesamtplätzen in den letzten vier Jahren hat es für Kevin Harvick diesmal endlich ge-reicht: Mit einem Sieg holte er sich seinen ersehnten ersten Cup-Titel.

Auf dem Papier musste Harvick, speziell nach seiner dominanten Vorstellung in Phoenix eine Woche zuvor, als Favorit gelten. Nach dem Qualifying, das er auf P5 und somit als Bester der vier «Finalisten» abschloss, schien ebenfalls vieles auf Harvick zu deuten.

Im Rennen aber kam es ganz anders. Während Joey Logano und Denny Hamlin aus den

Top 10 gestartet waren und nur Ryan Newman mit P21 im Qualifying gepatzt hatte, waren zu Rennhalbezeit alle vier Titel-aspiranten innerhalb fünf Positionen – und so schnell sollte sie auch nichts trennen.

Erst als der Rennverlauf zum Ende hin, bedingt durch einige aufeinanderfolgende Gelbphasen, etwas zerklüftet wurde, trennte sich die Spreu vom Weizen. Bei noch knapp 20 zu fahrenden Runden entschieden sich fast alle Titelanwärter für einen Boxenstopp – nur Hamlin und Leader Jeff Gordon blieben draussen, weil sie sich kurz zuvor in einer weiteren Gelbphase neue Pneus geholt hatten. In der Box dann die Vorentscheidung: Bei Logano rutschte das

Auto vom Wagenheber, just als die linken Reifen gerade runter waren. Danach war er Letzter der noch nichtberrundeten Piloten und alle seine Titelhoffnungen waren dahin.

Vier neue Reifen für den Titel

Harvick entschied sich ganz konservativ für vier neue Reifen. Das kostete im Vergleich zu Newman, der nur zwei nahm, zwar einiges an Track Position, aber auf der reifenmordenden Strecke von Homestead würde Harvick für das Finish das schnellste Auto haben.

Und genau so kam es dann auch: Jeff Gordon, der die meisten Führungsrunden sammelte und nur von Harvick streckenweise unter Druck gesetzt wur-

de, verabschiedete sich in der letzten Gelbphase aus der Spitzenposition und -gruppe, weil er beinahe als Einziger noch einmal neue Reifen holte. Hamlin war auf den ältesten Reifen chancenlos. Den Showdown gab es also zwischen Harvick und Newman. Harvick katapultierte sich beim letzten Restart endgültig an Newman vorbei – der «Rocket Man» quetschte zwar nochmal alles aus seinem Childress-Chevrolet, konnte das Tempo aber nicht mehr gehen.

«Ich bin einfach nur happy, dass ich es nach 13 Jahren endlich geschafft habe», freute sich Harvick sichtlich überwältigt – während Frau DeLana und Sohn Keelan schon tränenüberströmt auf ihn warteten. ♦



Bestimmten das Finale: Champ Harvick (4) und Gordon (24)

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Homestead/Florida (USA): 267 Rdn. à 2,414 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
 1. Kevin Harvick (Chevrolet); 2. Ryan Newman (Chevrolet); 3. Brad Keselowski (Ford);
 4. Paul Menard (Chevrolet); 5. Jamie McMurray (Chevrolet); 6. Matt Kenseth (Toyota);
 7. Denny Hamlin (Toyota); 8. Clint Bowyer (Toyota); 9. Jimmie Johnson (Chevrolet);
 10. Jeff Gordon (Chevrolet); 11. Kurt Busch (Chevrolet); 12. Kasey Kahne (Chevrolet);
 13. Kyle Larson (Chevrolet); 14. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 15. Justin Allgaier
 (Chevrolet); 16. Joey Logano (Ford); 17. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 18. Danica Patrick
 (Chevrolet); 19. Aric Almirola (Ford); 20. Casey Mears (Chevrolet); 21. Michael McDowell
 (Ford); 22. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 23. Brian Vickers (Toyota); 24. Reed Sorenson
 (Chevrolet); 25. Austin Dillon (Chevrolet); 26. Cole Whitt (Toyota); 27. Marcos Ambrose
 (Ford); 28. Brian Scott (Chevrolet); 29. Landon Cassill (Chevrolet); 30. David Ragan (Ford);
 31. David Gilliland (Ford); 32. Josh Wise (Chevrolet); 33. Alex Bowman (Toyota).
 Endstand nach 36 Rennen: 1. Harvick 5043 Punkte; 2. Newman 5042; 3. Hamlin 5037;
 4. Logano 5028; 5. Keselowski 2361; 6. Gordon 2348; 7. Kenseth 2334; 8. Earnhardt 2301;
 9. Edwards 2288; 10. Kyle Busch 2286; 11. Johnson 2274; 12. Kurt Busch 2263; 13. Allmen-
 dinger 2260; 14. Biffle 2247; 15. Kahne 2234; 16. Almirola 2195; 17. Larson 1080.
 Saisonauftakt 2015: 22. Februar 2015, Daytona, Florida (USA)
 Internet: www.nascar.com

NACHRICHTEN

Citroën: Privatwagen für das Loeb-Team

Tourenwagen-WM Weltmeister Citroën hat für 2015 alle drei Piloten für das Werks-team bestätigt. Zwei 2014er-Autos gehen zum Team Sébastien Loeb Racing (SLR), das diese im kommenden Jahr einsetzen wird. Erster Pilot wird höchstwahrscheinlich Quinghua Ma, während der Fahrer für das zweite Cockpit in einem privaten C-Elysée vakant bleibt.

Sieg und Titel für Nissan-Werksteam

Super GT Denknar knapp, nämlich um zwei Punkte, haben sich Ronnie Quintarelli und Tsugio Matsuda (Nissan) den diesjährigen Fahrertitel in der GT500-Kategorie gesichert. Mit einem Sieg beim Finale in Motegi verwiesen sie die Titelrivalen Andrea Caldarelli und Daisuke Ito (Lexus) sowohl im Rennen als auch in der Meisterschaft auf Platz 2. Der Titel in der GT300-Klasse ging an Tatsuya Kataoka und Nobuteru Taniguchi (BMW). Teamkollege Jörg Müller und Seiji Ara belegten Gesamtrang 3. Letzte GT300-Sieger der Saison wurden Katsuyuki Hiranaka und Björn Wirdheim (Mercedes).

Whincup und Triple Eight schon durch

V8 Supercars Bereits beim vorletzten Rennwochenende der Saison in Phillip Island stehen Fahrer- und Teammeister fest. Platz 3 und ein Sieg in den ersten beiden Läufen auf der Traditionsstrecke reichten Whincup für den vorzeitigen Titelgewinn. Im dritten und letzten Lauf war dann auch der Titel für sein Triple-Eight-Team fix. Die Siege im ersten und dritten Lauf gingen an Volvo-Pilot Scott McLaughlin.

Audi-Fahrer holt Titel in Asien-GT-Serie

Asia GT Weng Sun Mok (Ferrari) ist neuer Meister. Beim Finale in Macau hatte er zwar keine Chance gegen die vielen prominenten Gaststarter (siehe «Macau GT Cup, S. 16»), aber auch Platz 21 reichte zum Titel vor Markkollege Anthony Liu. In der GTM-Klasse holte sich Jacky Yeung in der Cup-Version des Audi R8 LMS den Titel. In der Teamwertung gewann Clearwater Racing. ♦ MBR

Keiner hält die auf: Weltmeister Ogier pflügt mit dem Polo R WRC durch das walisische Unterholz zum Sieg



Grossbritannien

Finale mit Rekord

Von REINER KUHN und
MICHAEL HEIMRICH

Weltmeister Sébastien Ogier zeigt beim Saisonfinale in Wales den Unterschied zwischen ihm und dem Rest des Feldes. Mit Volkswagens zwölftem Saisonsieg sorgt der Franzose für eine neue Bestmarke. Freude auch bei Mikko Hirvonen: Der Finne feiert seinen WM-Abschied mit einem Podiumsrank.

Freie Fahrt gewährt Volkswagen-Sportchef Jost Capito seinen Fahrern seit Saisonbeginn. Doch nach dem vorzeitigen Titelgewinn von Ogier waren tatsächlich alle Fesseln gelöst. Alles oder nichts, das galt besonders für Andreas Mikkelsen, der schon 2006 als damals 17-Jähriger in Wales seine ersten Rallye-Erfahrungen im WRC sammelte und endlich den ersten WM-Sieg wollte. Doch noch ist die Sturm-und-Drang-Phase des Norwegers nicht vorbei. Auf der zweiten Prüfung schlidderte er gegen eine Böschung und verbog die Front des sonst so stabilen Polo R WRC dermaßen,

dass er den ersten Tag vorzeitig beenden musste.

Mikkelsen durfte am Bildschirm mitverfolgen, wie sich seine beiden Teamkollegen Ogier und Jari-Matti Latvala im Sekundentakt durch die walisischen Wälder und ihre verschlammten Prüfungen hetzten. Nach der ersten Etappen trennten beide gerade einmal 6,6 Sekunden. Trotz der Glanzvorstellung jammerte Ogier ein wenig über lästiges Untersteuern, und Latvala maulte über eine zu straffe Abstimmung. Dennoch, die Konkurrenz war bereits weit abgeschlagen.

Von einer Last befreit

Mikko Hirvonen, der vor der Rallye seinen Rücktritt bekannt gab, schien dadurch von einer gewaltigen Last befreit zu sein und war am Freitagabend Dritter. Am Finnen dran klebten jedoch die beiden Werks-Citroën von Kris Meeke und Mads Östberg. Der einstige Platzhirsch aus Frankreich hatte zum Bedauern seiner Fahrer erneut auf Testfahrten in Wales verzichtet und liess seine Fahrer in den kühlen Regen springen, der die Strecken geflutet hatte. Trotz

ein paar Sonnenstrahlen erleben die Fahrer eine Rutschpartie auf Schotter und Matsch. «Das fühlt sich an wie auf Eis», klagte Meeke.

Das Wort «Schmierseife» dürfte Latvala am frühen Samstagmorgen in den Sinn gekommen sein, als die Räder seines Autos an einem schnöden Abzweig

«Finnische Zuschauer wären schneller gewesen.»

JARI-MATTI LATVALA

blockierten und er rücklings im Wald stecken blieb. Zwar fanden sich sofort hilfsbereite Fans, die den VW-Piloten aus seiner Lage befreiten, doch es dauerte über drei Minuten, bis der Polo wieder auf der Strasse stand. «Ehrlich gesagt, wären finnische Zuschauer schneller gewesen», sagte Latvala. Zu allem Übel rissen die Helfer absicht-

lich den Heckspoiler des Autos ab, um diesen als teures Souvenir mit nach Hause zu nehmen. Latvala musste sich anschliessend mit einem abenteuerlichen Fahrverhalten abmühen, ehe man im Service Abhilfe schaffen konnte.

Ogier war derweil an der Spitze entleert: «Ich habe zwar einen schönen Vorsprung, aber gerade hier in Wales ist das nicht einfach. Du darfst dir keinen Fehler erlauben», liess der Weltmeister notieren und spulte die verbleibenden Kilometer fehlerlos wie eine Maschine ab. Die Spannung in Sachen Sieg war raus, dafür erlebte das Saisonfinale eine packende Schlammschlacht um Platz 2 – allerdings ohne Östberg. Der kassierte zunächst zehn Strafskunden, weil er zu spät an einer Zeitkontrolle erschien, nachdem er hektisch die Gegensprechanlage im Auto repariert hatte. Dann löste sich auf der vorletzten Tagesprüfung am rechten Hinterreifen die Lauffläche. Das lose Gummi zerstörte nicht nur einen Teil des Kotflügels, sondern auch den Traum vom Podium. Vorerst.

Zwischen Hirvonen und Meeke entwickelte sich im Verlauf des Samstags ein echtes Katz-und-Maus-Spiel. Keiner konnte sich vom anderen absetzen, und gerade einmal 3,4 Sekunden trennten die beiden Kontrahenten vor dem Schlusstag. «Morgen ist mein letzter Tag in der Rallye-WM. Ich werde alles geben», kündigte Hirvonen an. Meeke, der im Sommer beim Hyundai-Team angerufen hat, weil ihm Citroën noch keinen neuen Vertrag angeboten hatte, wollte sich ebenfalls nicht unter Wert verkaufen. Doch die bravouröse Fahrt des Nordiren endete auf der zweiten Tagesprüfung, als er in einen Graben rutschte und dort die rechte Front und einen Vorderreifen des DS3 WRC aufarbeitete. Meeke musste zwei Gänge zurückschalten, um die Rallye beenden zu können, und fiel auf den sechsten Rang zurück. «Wenn ich im kommenden Jahr noch dabei bin, muss ich aufhören, solch dumme Fehler zu machen», gab er sich reumütig. Schliesslich dürfte er zu diesem Zeitpunkt einen neuen Werksvertrag unterschrieben haben. Hirvonen genoss unterdessen





Völlig losgelöst: Hirvonen geigte bei seiner letzten WM-Rallye unbelastet auf und schaffte Platz 2



Platz 8 statt Sieg: Latvala



Leidgeprüft, aber mit Happy End: Östberg wühlt sich auf Rang 3



Heizkraftwerk: Hyundai-Speerspitze Neuville holt mit P4 für die Koreaner die Kohlen aus dem Feuer

den Augenblick, als Zweiter gefeiert zu werden: «Besser hätte meine Karriere nicht enden können!» Und der leidgeprüfte Östberg rutschte durch den Fauxpas seines Mannschaftskameraden doch noch auf das Podium. «Ein gutes Wochenende. Wir hatten einen Auftrag und Rang 2 in der Herstellerwertung geholt. Okay, Kris hatte ein Problem, und wir haben dadurch eine Position gutgemacht, aber am Samstag sind wir unverschuldet von Rang 2 auf 4 abgerutscht», resümiert der Norweger seine Fahrt und verweigert in der Pressekonferenz mit einem Lächeln jegliche Fragen zu seiner Zukunft (siehe Seite 22: Heimlicher Gewinner).

Kubicas Zukunft wieder offen

Noch sicherer sitzt Thierry Neuville im Sattel. Zwar muss sich der Belgier keine Sorgen um sein Cockpit machen, wohl aber um die Konkurrenzfähigkeit des Hyundai i20 WRC (Seite 20). Der Abstand auf Volkswagen ist gewaltig, aber auch der Konkurrenz von Citroën und Ford konnte man in Wales nichts entgegensetzen. Zudem musste Neuville erneut die Koh-

len aus dem Feuer holen, weil Juho Hänninen frühzeitig neben der Strecke landete und sich damit wohl endgültig von einem weiteren Werkeinsatz verabschiedete. Ob Robert Kubica 2015 erneut Teil der Rallye-WM ist, scheint wieder völlig offen. «Es steht 50:50 zwischen einem Verbleib in der Rallye-WM oder

«Es steht 50:50 zwischen Rallye-WM und Rundstrecke.»

ROBERT KUBICA



der Rückkehr auf die Rundstrecke», sagte er, der in Wales eine unauffällige Rallye fuhr und weitere Erfahrungen sammelte. Bester Privatier wurde Ott Tänak, der sich im DMack-bereiften Fiesta WRC auf Rang 7 vorarbeitete, allerdings mit einem gehörigen Abstand zu Teamkollege Elfyn Evans, der als M-Sport-Pilot für 2015 gesetzt ist.

Um einen Werksvertrag macht sich Henning Solberg keine Gedanken mehr. Der Norweger genoss die Wales-Rallye in vollen Zügen und markierte auf der kurzen Zuschauerprüfung gar eine Bestzeit. «Hier kommen mir wohl meine Rallycross-Erfahrungen zugute.» Die erhoffte Top-10-Platzierung machte am Sonntagmorgen ein Benzinleck am Tank zunichte. Doch statt die Rückreise in den Servicepark anzutreten, mischte sich Solberg



unter die Fans zu und genoss mit ihnen die letzte WM-Action des Jahres. Irgendwo da draußen befand sich zu dieser Zeit auch Landsmann Mikkelsen. Der hatte seinen Polo erneut ins Unterholz gesteckt und beim Versuch, wieder auf die Prüfung zurückzufinden, die Kupplung verbraucht. In Wales konnte man erneut erkennen, was Latvala und Mikkelsen auf Ogier fehlt. Der Franzose zieht unbeirrt seine Bahnen und feierte nicht nur seinen achten Saisonsieg, sondern lässt Volkswagen auch über die neue Bestmarke von zwölf Rallye-Erfolgen in einer Saison jubeln. ♦

NACHGEHAKT BEI Mikko Hirvonen

(34/FIN). Der viermalige Vizeweltmeister über seinen letzten WM-Auftritt und neue Prüfungen in seinem Leben.



Von REINER KUHN

? Wie emotional waren die letzten WP-Kilometer? Die ersten beiden Tage war es ein Genuss. Wir attackierten und hatten Spass. Als wir zum letzten Mal aus dem Service fuhren und Jarmo (Co Lehtinen) und ich uns ein letztes Mal von den Mechanikern verabschiedeten, war das ein sehr komisches Gefühl. Die letzten paar Kilometer, die waren richtig schwierig. Ich wollte ja Platz 2 verteidigen, aber nicht durch einen Fehler die Podiumsplatzierung gefährden.

? Platz 2 zum Abschluss: Dein letzter WM-Auftritt hätte schlechter enden können? Falsch, es hätte kaum besser laufen können. Das Tolle am Rallyefahren ist: Geh raus, stell dich den schwierigen Bedingungen und kämpf mit den Jungs. Das ist einfach das Grösste. Okay, wir waren nicht in der Lage, die VWs und Séb (Ogier) zu halten. Aber das Tempo, das die gehen, ist irre. Aber «best of the rest» ist wie ein Sieg.

? Du klingst euphorisch. Sicher, dass dies deine letzte WM-Rallye war? Äh, nein. Anfang Dezember fahre ich bei Venedig für mein ehemaliges Team jenen Subaru als Vorausauto, mit dem wir 2002 in der italienischen Meisterschaft antraten. Das habe ich lange versprochen und endlich mal Zeit, es zu tun. In Sachen WM-Rallyes: ein klares Ja! Auch wenn ich mir nach diesem Wochenende sicher bin, dass ich noch den Speed habe, um noch Podiumsplätze mitzufahren.

? Warum hörst du dann auf? Ich bin nun schon so lange dabei und durfte in der Rallye-WM meinen Traum leben. Dafür bin ich sehr

dankbar. Dies ging aber auch auf Kosten der Zeit mit meinen beiden Buben, der Familie und engen Freunden. Nach 13 Jahren in der Rallye-WM ist es an der Zeit, diesen Menschen, die mir so wichtig sind, etwas zurückzugeben.

? Hattest du auch das Gefühl, dass die Topteams auf jüngere Fahrer setzen? Nein. Es war meine Entscheidung. Ich merkte in den letzten Monaten, dass ich während der Rallyes öfter an andere, private Dinge oder an zu Hause denke. Zudem kommt man an einen Punkt, wo man vielleicht nicht mehr das allerletzte Risiko geht, das nötig ist, um die Konkurrenz zu schlagen. Ist man jünger, fällt einem das einfacher als nach 13 Jahren Rallye-WM.

? Würdest du gerne mal den VW Polo WRC Probe fahren? Jeder würde gerne mal das Auto des Weltmeisters testen. Zudem bin ich ja schon Volkswagen gefahren. 2002 holte ich mit einem Golf IV Kit-Car in der A5-Klasse meinen einzigen Titel in Finnland.

? Wer war grösster Widersacher in der WM? Ganz klar Sébastien Loeb. Wir hatten einige sehr enge und harte Kämpfe – wenn ich nur an die offene Motorhaube in Wales denke und wie wir die WM wegen eines Pünktchens verloren... Damals waren die Autos ziemlich gleichwertig. Ogier ist auch ein super Fahrer, aber das Paket von Volkswagen ist extrem stark. Ich wüsste nicht, wie man die im Moment schlagen könnte.

? Sehen wir dich in der Rallye-WM in einer anderen Funktion? Ich kann mir schon vorstellen, dass ich als Testfahrer ein Auto weiterentwickeln helfe. Aber sicher nicht in den nächsten Monaten.



Lächeln zum Abschied: Hirvonen mit Wilson und Lehtinen (v.l.)

WRC2

Zum WM-Titel «gegurkt»

Im Titelduell mit Tabellenführer Nasser Al-Attiyah tat Jari Ketomaa alles, um seine WM-Chancen zu wahren. Vergeblich. Trotz des Sieges konnte er dem übervorsichtig agierenden Katarer nicht mehr die WRC2-Krone entreissen.

Nasskaltes Herbstwetter, dunkle Wälder und matschige Schotterwege sind nicht das bevorzugte Terrain von Wüstensohn Nasser Al-Attiyah (Ford Fiesta RRC). Dementsprechend vorsichtig ging der mit vier Saisonsiegen angereichte Tabellenführer zu Werke. Verständlich, denn selbst wenn Titelwider-sacher Jari Ketomaa (Ford Fiesta R5) gewinnen sollte – und nichts anderes war dessen Ziel –, reicht dem Katarer Rang 7 im mit 16 WRC2-Teilnehmern quantitativ guten und mit Gastpiloten wie Junior-Weltmeister Stéphane Lefebvre (Citroën DS3 R5) oder gar Matthew Wilson (Ford Fiesta RRC) qualitativ starken Feld zum WM-Titel.

Ein Finne im Element

Vom Start weg setzte sich der auf unwirschen Waldwegen bestens zurecht kommende Finne Ketomaa an die Spitze. Sein schärfster Verfolger Bernardo Sousa (Ford Fiesta RRC) hatte am Ende der ersten Etappe bereits knapp 40 Sekunden Rückstand. Dessen Markenkollege

Lorenzo Bertelli war Dritter, über eine Minute hinter Ketomaa.

Noch weiter weg von der Spitze «gurkte» Al-Attiyah über die Schotterpisten. Durch Getriebeprobleme büsste er früh über eine Minute ein und dümpelte am Freitagabend auf Rang 8 herum: «Mindestens genauso schlimm ist, dass ich mir viel zu viele Gedanken mache und mich nicht richtig konzentrieren kann.» Mit Mühe kämpfte er sich an Valeriy Gorban (Mini JCW S2000) vorbei und erbe durch einen Unfall von Bernardo Sousa (WP17) den rettenden Zwischenrang 6 – genug für die WM-Krone. An der Spitze war Ketomaa durch den Sousa-Ausrutscher alleine auf weiter Flur und kontrollierte Tempo und Gegner.



N. Al-Attiyah

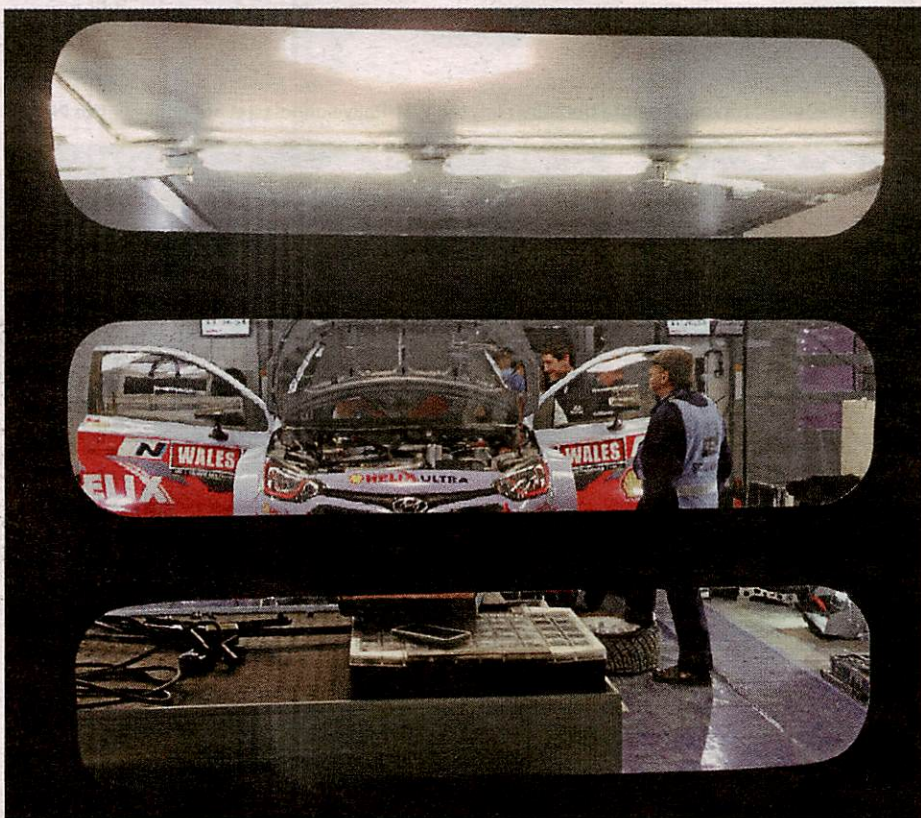
Mit 574 Sekunden Vorsprung siegte er vor Bertelli. Weitere 19,7 Sekunden dahinter folgte nach zweijähriger Rallye-Abstinenz Matthew Wilson auf Rang 3. Und für den 43 Jahre alten Al-Attiyah, der 2011 bei der Rallye Dakar gesiegt und ein Jahr später in London olympische Bronze im Tontaubenschiessen gewonnen hatte, reichte Platz 6, um sich nach der Produktionswagen-WM 2006, dem Cross-Country-Weltcup 2008 und inzwischen neun Rallye-Meisterschaften im Mittleren Osten einen weiteren internationalen Titel zu sichern. ♦ RK



Gibt Stoff: Ketomaa siegt, aber der Titel bleibt unerreichbar

WM-Aussichten 2015

Nach der Saison



Viel zu tun: Hyundai arbeitet an mehreren Projekten, das neue Auto kommt im Sommer 2015

WRC-Privatiers

Unmut in zweiter Reihe

Quirin Müller hat keine Lust mehr. Der Manager der tschechischen Privatteams von Martin Prokop vertritt in der Rallye-WM-Kommission die Privatiers und findet kein Gehör. «Weder FIA noch Promoter interessieren sich für unsere Belange», sagt der Bayer enttäuscht. «Wir sind hier nicht einmal das fünfte Rad am Wagen. Warum gibt es in der Rallye-Weltmeisterschaft keine Privatfahrer-Wertung wie in der Tourenwagen-WM?»

Auf eine Antwort warten Müller und sein Schwager Pro-

kop seit Monaten vergeblich. Deshalb will man nun in die WRC2 wechseln. «Martin könnte dann um einen WM-Titel fahren», so Müller. «Zudem wären beim einen oder anderen WM-Lauf auch im RRC WM-Punkte drin.»

Nicht nur Prokop scheint so zu denken. Neben Prada-Erbe Lorenzo Bertelli wollte 2015 auch WRC2-Akteur Yuriy Protasov statt im Ford Fiesta RRC mit einem WRC in der Topliga antreten. Abgehakt: Der Ukrainer plant eine weitere WRC2-Saison. ♦ RK



Unverkennbar Privatier: Prokop fährt viele Sponsoren spazieren

Junior-WM

Fisher wird Vize

Der Franzose Stéphane Lefebvre stand schon vor dem sechsten und letzten Lauf in Wales als Junior-Weltmeister fest und enterte zur Vorbereitung auf die kommende Saison einen Citroën DS3 R5 in der WRC2 (siehe dazu auch Story links). Derweil kämpften in der mit einheitlichen Citroën DS3 R3 ausgefahrenen Junior-Weltmeisterschaft Alastair Fisher, Quentin Giordano und Martin Koci um den Vizetitel.

Der Brite Fisher nutzte dabei seinen Heimvorteil und gewann nach Frankreich auch nun auch in Wales. Damit verwies er den Slowaken Koci und den Franzosen Giordano auf die Weltmeisterschafts-Endränge 3 und 4 – und feierte nach seinem Abschlussieg auch den Vizetitel hinter Lefebvre. Der Deutsche Christian Riedemann wurde mit nur drei Starts bei der Junior-WM beachtlicher Fünfter. ♦ RK

son ist vor der Saison

Von REINER KUHN

Die Werkstechniker sind im Dauerstress. Nur gut vier Wochen nach dem WM-Finale müssen jene World Rally Cars homologiert werden, mit denen die Hersteller beim Saisonauftakt 2015 antreten wollen.

Mit 12 von 13 Saisonfolgen stellten die Weltmeister von Volkswagen eine neue Bestmarke auf. Zudem belegen die drei VW-Piloten die ersten drei Plätze der Fahrer-WM. An dieser erdrückenden Dominanz dürfte sich auch im kommenden Jahr wenig ändern. «Das ist nicht unser Problem, sondern das der Konkurrenz», sagt VW-Sportchef Jost Capito und erklärt: «Der bestehende Polo ist das erste World Rally Car, das wir gebaut haben. Es ist doch klar, dass wir die damit gemachten Erfahrungen in das nächste Auto einfließen lassen.»

Für die Wettbewerber noch schlimmer: Schon jetzt ist klar, dass nur VW die Saison mit mindestens zwei von drei völlig neuen Einsatzautos beginnen wird. Neben Chassis, Motor, An-

triebsstrang, Aerodynamik und der Elektronik werden die Wolfsburger Werksrenner bis ins kleinste Details optimiert. So sollen die VW-Techniker nun auch erstmals eigene, speziell für den Polo konstruierte Sitze homologieren lassen.

VW-Gegner brauchen Zeit

Der Konkurrenz schwant Böses. «Der Abstand ist schon jetzt gewaltig», sagt M-Sport-Boss Malcolm Wilson. «VW hat das meiste Geld und die besten Fahrer. Zwar arbeiten auch wir mit Nachdruck an der Weiterentwicklung des Ford Fiesta. Aber ich sehe nicht, wie wir oder ein anderer da im Moment mithalten kann.» Zum Saisonstart müssen die Ford-Piloten noch mit jener elektrisch-pneumatischen Schaltwippe ausrücken, mit der Robert Kubica schon in der abgelaufenen Saison haderete. «Da wir die Ersatzteilcontainer für die beiden ersten Überseeläufe in Mexiko und Argentinien früh bestücken müssen, werden wir wohl erst zum vierten Lauf in Portugal den weiterentwickelten Fiesta bringen.» Neben überarbeitetem Motor, Getriebe und Fahrwerk wird

man dann ebenfalls auf jenes, von Citroën schon bis 2011 verwendete hydraulische Schaltsystem umsteigen. «Es ist präziser, schneller und insgesamt etwas leichter», verrät M-Sport-Technikchef Christian Loriaux.

Citroën Racing wird – ähnlich wie M-Sport und Ford – die neue PSA-Marke DS vertreten und beim Debüt in Monte Carlo mit einer ersten Entwicklungsstufe des überarbeiteten DS3 WRCs antreten. «Neben der Schaltwippe mit hydraulischer Einheit werden das ein auf dem neuen WTCC-Triebwerk basierender Weltmotor sowie neue hintere Aufhängungen sein», weiss Citroën-Sportchef Yves Matton. Für Mexiko (und dann Argentinien, siehe M-Sport) oder Portugal sollen im zweiten Schritt eine neue Fahrwerksgeometrie und ein neues Aerodynamikpaket homologiert werden.

Hyundai hinter dem Zeitplan

Damit dürften die französische Equipe in Sachen WRC-Technik am ehesten den Platzhirschen von Volkswagen folgen können. Auch weil die ambitionierten Herausforderer von Hyundai gleichzeitig an mehreren Projek-

ten arbeiten müssen. «Wir sind ein junges Team», sagt Hyundai-Sportchef Michel Nandan. «Wir kämpfen auch gegen die Zeit.» Parallel zur Optimierung des aktuellen Werksrenners sollen ein modifiziertes Übergangsauto gebaut und allem voran der auf einem völlig neuen Serienmodell basierenden Nachfolger entwickelt werden. «Wir sind knapp zwei Monate hinter dem Zeitplan. Und Zeit kann man nicht aufholen», so Nandan. «Unser neues Auto wird frühestens im nächsten Sommer seine Wettbewerbspremiere feiern. Wir werden es erst bringen, wenn die Performance stimmt.» Schlimmer noch: «Zum Saisonbeginn werden wir ein paar Änderungen am aktuellen Auto vornehmen, mehr ist bei unserem Zeitdruck nicht drin. Ab dem dritten oder vierten WM-Lauf kommen dann grössere Modifikationen an Chassis, Motor, Fahrwerk und Antriebsstrang des i20 WRC sowie eine Schaltwippe zum Einsatz.» Mit diesem Übergangsauto müssen die Werkspiloten der Koreaner bis mindestens zur Rallye Finnland (!) und damit die komplette erste Saisonhälfte leben. ♦



Wird überarbeitet: Ford-Motor



WRC-Zukunft: Schaltwippe

AUS DEM SERVICEPARK

Von REINER KUHN

Noch vor seinem 24. WM-Lauf Sieg wurde der zweimalige Weltmeister **Julien Ingrassia** mit der Michael Park «Beef» Trophy geehrt. Die nach dem 2005 an der Seite von **Markko Märtin** bei einem Unfall ums Leben gekommenen Beifahrer **Michael Park** benannte Auszeichnung wird für sportlichen Erfolg, aber auch für die Einstellung und Engagement verliehen. Überreicht wurde die Trophäe in diesem Jahr von Ex-Weltmeister **Ari Vatanen** und **Robert Reid**, der 2001 an der Seite von **Richard Burns** Beifahrer-Weltmeister geworden war.

Am Samstag vor Wales spitzte sich beim EM-Finale auf Korsika die Lage zwischen dem Junior-Welt- und Europameister **Stéphane Lefebvre** und seinem Copiloten **Thomas Dubois** so zu, dass der Beifahrer für das WM-Finale im R5-Turboallradler absagte. Citroën-Sportchef **Yves Matton** wusste Rat:

Kaum hatte dessen Landsmann **Stéphane Prévot** an der Seite von **Chris Atkinson** im Prodrive Golf SCRC die Rallye Longyou in China gewonnen, setzte sich der Belgier in den Flieger und landete pünktlich zur Streckenbesichtigung auf der britischen Insel.

Nicht einmal ein ausgerissenes Rad am Mitsubishi Lancer konnte das populäre Seite-3-Model **Peta Todd** stoppen. In nur acht Wochen qualifizierte sich die 27-jährige Ehefrau von **Mark Cavenish**, Tour-de-France-Sieger 2007, mit dem Besuch einer Rallyeschule und drei nationalen Rallyes für den WM-Start als Copilotin des bekannten britischen TV-Motorsport-Experten **Tony Jardine** (62). Ein Jahr zuvor hatte dieser allerdings mit der Olympia-Goldmedaillengewinnerin im Rennrodell, **Amy Williams** (32), an seiner Seite als Gesamt-26. den Klassensieg geholt. Mit Todd



Kein Rallye-Outfit: Todd

an der Seite und mit knapp einer Stunde Rückstand schaffte er nur Gesamttrang 47 (von 53).

Wie der Vater so der Sohn. Nach knapp zweijähriger Pause griff **Matthew Wilson** genau zehn Jahre nach seinem WM-Debüt als 17-Jähriger in Wales wieder ins Rallye-Lenkrad. Die gelb-blaue Lackierung seines Ford

Fiesta RRC erinnerte dabei an ein noch schöneres Jubiläum: Vor genau 20 Jahren hatte sein Vater **Malcolm Wilson** mit einem Ford Escort RS Cosworth in dem unvergessenen Michelin-Pilot-Design die britische Rallye-Meisterschaft gewonnen.

Top-Act auf der Showbühne im Servicepark war am Samstagabend der Auftritt der Band Toseland des zweimaligen Superbike-Weltmeisters **James Toseland**. «Vor Jahren durfte ich einmal neben **Carlos Sainz** sitzen. Daher weiss ich: Rallyefahrer sind noch verrückter als Superbiker!» ♦



Matthew Wilson (l.) mit Papa Malcolm

NACHRICHTEN

Meeke weiter im Werks-DS3-WRC

Rallye-WM Diese Woche wird es amtlich: Kris Meeke sitzt auch 2015 in einem DS3-WRC-Werkscockpit. Spannender bleibt die Frage nach dessen Teamkollegen. Citroën-Werkspilot Mads Östberg soll mit dem vorliegenden Angebot ebenso unglücklich sein wie der lange als Topkandidat gehandelte Robert Kubica. Kommende Woche soll auch diese Personalie geklärt sein.

Matton bestätigt Gespräche mit Loeb

Rallye Monte Carlo Seit durchsickerte, dass Sébastien Loeb bei der privaten WRC-Ausfahrt Rallye du Var (F/27.-30.11.) den neuen Asphaltreifen aus der Rallye-WM testen will, muss auch Citroën-Teamchef Yves Matton bestätigen, dass man über einen Start des Rekordweltmeisters beim WM-Auftakt 2015 in Monte Carlo nachdenkt. «Noch ist es nur eine Idee.» ♦ RK

MEINE RALLYE

Fahrer-Kommentare nach der Rallye Grossbritannien



< Sébastien Ogier (1.)

«Wir hatten keinen Druck und wollten das Wochenende einfach genießen. Es war nicht einfach, hat aber geklappt. Was gibt es Schöneres, als die Saison mit einem Sieg zu beenden?»

Mads Östberg (3.) >

«Um in Wales schnell zu sein, muss man am Limit fahren und ein gewisses Risiko eingehen. Wir hatten einen klaren Auftrag und eine richtig gute Rallye gefahren. Was will man mehr?»



< Thierry Neuville (4.)

«Kein leichtes, aber alles in allem ein gutes Wochenende für uns. Wir kämpften drei Tage um die Top-5-Plätze und verteidigten am Ende noch Rang 4. Das lässt hoffen für 2015.»

Elfyn Evans (6.) >

«In der Heimat in einem Werksauto zu sitzen, ist etwas ganz Besonderes. Wir lernten 2014 viel und steigerten uns stetig. Diese Erfahrungen hilft in unserem zweiten vollen WRC-Jahr mit.»



< Jari-Matti Latvala (8.)

«Ich bin hierhergekommen, um diese Rallye, die ich so gut kenne, zu gewinnen. Aber ich machte zu viele Fehler. Ich werde daraus meine Schlüsse ziehen und 2015 voll angreifen.»



N. Al-Attiyah (17./6. WRC2) >

«Fantastisch! Eine tolle Saison und ein weiterer Titelgewinn. Die Rallye hier in Wales war extrem schwierig, ich habe mir zu viele Gedanken gemacht und keinen Rhythmus gefunden.»

Experten-Urteil

Reiner Kuhn

Sonderkorrespondent



Fahrer der Rallye

Mikko Hirvonen

Trotz aller Emotionen bei seinem 163. und letzten WM-Start: Wenn der 34-jährige Finne den Helm aufzog, war er voll konzentriert und in seiner ureigenen Welt. Vom Start weg kämpfte er an der Spitze mit und wurde – wie könnte es anders sein – Zweiter hinter dem alten und neuen Weltmeister Sébastien Ogier. Nach 13 Jahren und 15 WM-Laufsiegen verabschiedet er sich mit seinem 69. Podestplatz. Ein wahrlich toller Abschied nach einer fantastischen Fahrt. Nicht nur er genoss jeden Meter.



Heimlicher Gewinner

Mads Östberg

Nach schwachem Sommer unterstrich der 27-jährige Norweger am Saisonende mit Rang 4 in Spanien sowie Platz 3 in Wales sein Potenzial und zeigte, wie wichtig er für das Citroën Total Abu Dhabi Team sein kann. Besser noch: Der bei den Franzosen zwischenzeitlich in Ungnade gefallene Östberg hat neben einem «unbefriedigenden Angebot» von Citroën nun auch eine Offerte von M-Sport Ford und kann sich ein Werkscockpit aussuchen. Was für eine privilegierte Situation.



Heimlicher Verlierer

Jari-Matti Latvala

Die WM war schon entschieden und die VW-Fahrer hatten freie Fahrt. Vieles sprach also dafür, dass der zum dreizehnten Mal – und damit öfter als jeder andere bei der Rallye Grossbritannien – am Start stehende Finne hier seinen dritten Sieg einfährt. Von wegen! Während Sébastien Ogier an der Spitze cool seine Bahnen zog, überfuhr Verfolger Latvala seinen Dienstwagen und segelte zwischenzeitlich von der Strecke. Statt ein Zeichen zu setzen, liess sich der 29-jährige Nordländer im direkten Duell einmal mehr von seinem Teamkollegen abkochen. ♦



Höhepunkte der Rallye

Etappe 1: Andreas Mikkelsen (Volkswagen) kracht gegen eine Böschung und muss die Rallye aufgeben (WP2), Juho Hänninen (Hyundai) rutscht von Strecke (WP3).
Etappe 2: Jari-Matti Latvala (Volkswagen) landet im Unterholz (WP9), Mads Östbergs (Citroën) Reifen-Lauffläche löst sich auf (WP15).
Etappe 3: Kris Meeke (Citroën) rutscht in einen Graben und beschädigt dabei die Reifen, Mikkelsen fliegt erneut ab und ist damit endgültig raus; Henning Solberg (Ford) muss wegen eines Tanklecks aufgeben (WP19); Latvala gewinnt die abschliessende Power-Stage vor Thierry Neuville (Hyundai) und Östberg; Sébastien Ogier feiert seinen 24. Sieg in einem WM-Lauf (WP23).

PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

Shakedown

Shakedown (3,32 km): 1. Mikkelsen in 2:01,3 min (= 98,23 km/h); 2. Ogier +0,3; 3. Latvala +0,3; 4. Kubica +0,9; 5. Tänak +1,0; 6. Meeke +1,1; 7. Evans +1,1.

Etappe 1:

WP 1 (14,58 km): 1. Ogier in 8:34,3 min (= 102,60 km/h); 2. Mikkelsen +4,5; 3. Latvala +4,6; 4. Östberg +7,8; 5. Hirvonen +10,0; 6. Meeke +10,5; 7. Neuville +10,7.
WP 2 (21,90 km): 1. Ogier in 12:25,9 min (= 105,70 km/h); 2. Latvala +4,3; 3. Hirvonen +13,1; 4. Östberg +13,9; 5. Meeke +14,9; 6. Evans +17,3; 7. Neuville +17,5.
WP 3 (23,55 km): 1. Latvala in 13:9,1 min (= 103,50 km/h); 2. Ogier +2,2; 3. Östberg +12,8; 4. Meeke +12,8; 5. Neuville +16,4; 6. Hirvonen +17,0; 7. Tänak +21,7.
WP 4 (12,86 km): 1. Ogier in 7:52,6 min (= 97,96 km/h); 2. Latvala +2,8; 3. Meeke +6,3; 4. Hirvonen +6,7; 5. Östberg +8,5; 6. Neuville +10,5; 7. Evans +12,6.
WP 5 (14,58 km): 1. Latvala in 8:48,6 min (= 99,30 km/h); 2. Ogier +5,7; 3. Meeke +6,2; 4. Neuville +10,1; 5. H. Solberg +10,4; 6. Östberg +11,9; 7. Hirvonen +12,0.
WP 6 (21,90 km): 1. Ogier in 12:51,7 min (= 102,16 km/h); 2. Latvala +3,4; 3. Hirvonen +10,4; 4. H. Solberg +10,9; 5. Evans +12,7; 6. Neuville +13,5; 7. Östberg +16,4.
WP 7 (23,55 km): 1. Latvala in 14:00,7 min (= 100,84 km/h); 2. Ogier +0,4; 3. Meeke +9,0; 4. Hirvonen +10,3; 5. Neuville +14,7; 6. Östberg +16,0; 7. Evans +17,2.
WP 8 (12,86 km): 1. Latvala in 8:07,5 min (= 94,97 km/h); 2. Ogier +0,2; 3. Meeke +2,7; 4. Hirvonen +2,8; 5. Östberg +4,1; 6. Evans +7,1; 7. Neuville +9,0.

Etappe 2

Startreihenfolge (umgekehrte Rangliste nach Etappe 1): 1. Mikkelsen; 2. Hänninen; 3. Paddon; 4. Kubica; 5. Prokop; 6. H. Solberg; 7. Tänak; 8. Evans; 9. Neuville; 10. Östberg.
WP 9 (8,25 km): 1. Mikkelsen in 4:39,8 min (= 106,22 km/h); 2. Neuville +1,4; 3. Meeke +2,0; 4. Östberg +2,6; 5. Hänninen +3,7; 6. Paddon +4,1; 7. Evans +4,4.
WP 10 (13,74 km): 1. Mikkelsen in 8:07,8 min (= 101,40 km/h); 2. Meeke +1,2; 3. Hirvonen +2,4; 4. Östberg +3,7; 5. Ogier +3,8; 6. Paddon +4,0; 7. Tänak +4,9.
WP 11 (13,87 km): 1. Mikkelsen in 7:28,8 min (= 111,26 km/h); 2. Östberg +6,8; 3. H. Solberg +9,0; 4. Hänninen +9,4; 5. Neuville +9,5; 6. Hirvonen +10,3; 7. Evans +10,6.
WP 12 (19,98 km): 1. Mikkelsen in 11:32,9 min (= 103,81 km/h); 2. Östberg +2,7; 3. Paddon +2,7; 4. Meeke +3,6; 5. Neuville +4,7; 6. Hänninen +4,7; 7. Evans +5,0.
WP 13 (2,06 km): 1. H. Solberg in 1:32,5 min (= 80,17 km/h); 2. Mikkelsen +0,2; 3. Prokop +1,2; 4. Tänak +2,1; 5. Kubica +3,3; 6. Neuville +3,4; 7. Hänninen +3,8.
WP 14 (8,25 km): 1. Meeke in 4:44,8 min (= 104,28 km/h); 2. Mikkelsen +1,4; 3. Hirvonen +1,8; 4. Ogier +1,9; 5. Neuville +2,3; 6. Paddon +2,5; 7. H. Solberg.
WP 15 (13,74 km): 1. Hirvonen in 8:11,2 min (= 100,70 km/h); 2. Mikkelsen +1,8; 3. Meeke +4,4; 4. Tänak +5,6; 5. Neuville +5,9; 6. H. Solberg +6,1; 7. Hänninen +7,0.
WP 16 (13,87 km): 1. Mikkelsen in 7:48,2 min (= 106,65 km/h); 2. Hirvonen +3,6; 3. Latvala +3,9; 4. Meeke +4,8; 5. Tänak +5,1; 6. Paddon +6,5; 7. Ogier +7,3.
WP 17 (19,98 km): 1. Latvala in 11:50,6 min (= 101,22 km/h); 2. Mikkelsen +0,8; 3. Meeke +2,7; 4. Hirvonen +3,8; 5. Ogier +5,0; 6. Evans +5,7; 7. Paddon +7,1.

Etappe 3

Startreihenfolge (umgekehrte Rangliste nach Etappe 2): 1. Mikkelsen; 2. Hänninen; 3. Kubica; 4. Paddon; 5. Prokop; 6. H. Solberg; 7. Latvala; 8. Tänak; 9. Evans; 10. Neuville.
WP 18 (10,81 km): 1. Östberg in 7:07,6 min (= 91,01 km/h); 2. Mikkelsen +1,4; 3. Hänninen +2,5; 4. Latvala +2,7; 5. Meeke +3,0; 6. Hirvonen +3,3; 7. Neuville +3,6.
WP 19 (10,04 km): 1. Östberg in 5:43,1 min (= 105,35 km/h); 2. Meeke +2,4; 3. Latvala +3,1; 4. Evans +3,3; 5. Hirvonen +3,4; 6. Neuville +5,2; 7. Hänninen +6,2.
WP 20 (2,21 km): 1. Latvala in 1:41,9 min (= 78,08 km/h); 2. Ogier +0,9; 3. Evans +0,9; 4. Prokop +1,3; 5. Hänninen +1,5; 6. Östberg +1,7; 7. Neuville +2,2.
WP 21 (2,21 km): 1. Latvala in 1:40,5 min (= 79,16 km/h); 2. Neuville +0,8; 3. Hirvonen +1,0; 4. Ogier +1,3; 5. Evans +1,4; 6. Östberg +1,8; 7. Paddon +2,4.
WP 22 (10,04 km): 1. Latvala in 5:44,7 min (= 104,86 km/h); 2. Östberg +2,2; 3. Neuville +2,7; 4. Evans +4,6; 5. Prokop +4,9; 6. Hirvonen +5,6; 7. Paddon +5,7.
WP 23 (10,81 km): 1. Latvala in 7:04,7 min (= 91,63 km/h); 2. Neuville +2,3; 3. Östberg +3,1; 4. Evans +4,1; 5. Prokop +7,6; 6. Tänak +8,5; 7. Hirvonen +9,6.

WRC RALLYE-WM GROSSBRITANNIEN 2014 / Resultate

Start: Cardiff, 14.–16. November 2014; 13. von 13 Läufen zur Rallye-WM; Gesamtdistanz: 1393,52 km, davon 305,6 km auf 23 Wertungsprüfungen; 63 Teams gestartet, 53 gewertet; Wetter: wechselhaft.

Team	Auto	Wertung Klassen	Rückstand	Leader	Bestzeiten	Pkte.
1. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	1. WRC M*	3:03:08,2	WP 1–23	4	25
2. Hirvonen/Lehtinen (FIN)	Ford Fiesta RS WRC	2. WRC M*	+37,6		1	18
3. Östberg/Andersson (N/S)	Citroën DS3 WRC	3. WRC M*	+1:03,6		2	15+1**
4. Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	4. WRC M*	+1:14,9			12+2**
5. Evans/Barritt (GB)	Ford Fiesta RS WRC	5. WRC M*	+1:24,3			10
6. Meeke/Nagle (GB/IRL)	Citroën DS3 WRC	6. WRC M*	+2:03,0		1	8
7. Tănăk/Molder (EST)	Ford Fiesta RS WRC		+2:29,7			6
8. Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R WRC	7. WRC M*	+2:47,5		9	4+3**
9. Prokop/Tomanek (CZ)	Ford Fiesta RS WRC	8. WRC M*	+3:43,3			2
10. Paddon/Kennard (NZ)	Hyundai i20 WRC	9. WRC M*	+3:48,5			1
11. Kubica/Szczepaniak (POL)	Ford Fiesta RS WRC	10. WRC M*	+4:19,4			
12. Ketomaa/Lindström (FIN)	Ford Fiesta R5	1. WRC 2	+10:59,9			
13. Bertelli/Dotta (I)	Ford Fiesta R5	2. WRC 2	+11:57,3			
14. Wilson/Martin (GB)	Ford Fiesta RRC	3. WRC 2	+12:17,1			
15. Cave/Parry (GB)	Ford Fiesta R5	4. WRC 2	+12:28,3			
16. Kruuda/Järveoja (EST)	Ford Fiesta S2000	5. WRC 2	+13:01,5			
17. Al-Attiyah/Bernacchini (QAT/I)	Ford Fiesta RRC	6. WRC 2	+13:36,9			
18. Pryce/Furniss (GB)	Ford Fiesta R5		+13:59,3			
19. Gorban/Korsia (UA)	Mini Cooper Works S2000	7. WRC 2	+14:20,7			
20. Protasov/Cherepin (UA)	Ford Fiesta RS WRC		+16:03,9			
21. Gilbert/Jamoul (F/B)	Ford Fiesta R5	7. WRC 2	+17:25,0			
22. Morrow/Hart (GB)	Mitsubishi Evo IX		+22:21,7			
Ferner:						
26. Fisher/Noble (GB)	Citroën DS3 R3T	1. JWRC	+28:11,9			
28. Koci/Kostka (SK/CZ)	Citroën DS3 R3T	2. JWRC	+29:30,7			
31. Haapamäki/Salminen (FIN)	Citroën DS3 R3T	3. JWRC	+31:06,4			

* Diese Fahrer der WRC-Klasse sind auch für die Markenwertung eingeschrieben und sammeln somit auch dafür Punkte ** Zusatzpunkte für die Powerstage

Wichtigste Ausfälle:

Kangur/Drahan (EST/POL)	Ford Fiesta S2000	Unfall, WP 23	
H. Solberg/Minor (N/A)	Ford Fiesta RS WRC	Tank, WP 20	1
Mikkelsen/Floene (N)	Volkswagen Polo R WRC	Unfall, WP 19	5
Tempestini/Pulpea (I)	Citroën DS3 R3T	Motor, WP 19	
Sousa/Magalhães (P)	Ford Fiesta RRC	Unfall, WP 17	

Auftakt Rallye-WM 2015: Rallye Monte Carlo, 22.–25. Januar 2015

Internet: www.wrc.com



Podest beim WM-Finale: Ogier/Ingrassia, flankiert von Hirvonen/Lehtinen (l.) und Östberg/Andersson



WM – Endstand Fahrer

1. Ogier	267
2. Latvala	218
3. Mikkelsen	150
4. Hirvonen	126
5. Östberg	108
6. Neuville	105
7. Meeke	92
8. Evans	81
9. Prokop	44
10. Sordo	40

WM – Endstand Marken

1. Volkswagen Motorsport	447
2. Citroën Total Abu Dhabi WRT	210
3. M-Sport World Rally Team	208
4. Hyundai Shell World Rally Team	187
5. Volkswagen Motorsport II	133
6. Jipocar Czech National Team	49
7. Hyundai Motorsport N	28

WRC2 – Endstand Fahrer

1. Al-Attiyah	118
2. Ketomaa	115
3. Bertelli	111
4. Protasov	90
5. Kruuda	90
6. Tănăk	78
7. Tidemand	52

WRC3 – Endstand Fahrer

1. Lefebvre	91
2. Fisher	90
3. Giordano	69
4. Koci	69
5. Riedemann	46
6. Taylor	32
7. Domzala	30

Junior-WM – Endstand Fahrer

1. Lefebvre	93
2. Fisher	92
3. Koci	74
4. Giordano	72
5. Riedemann	46
6. Taylor	35
7. Tempestini	28

Rallye-WM 2015

Wieder ein Streit

Das Misstrauen in der Rallye-WM ist gross – speziell zwischen dem Automobilweltverband FIA und Herstellern. Vor allem seit die Rallye-WM-Kommission vor knapp einem Monat das bestehende Format eines WM-Laufs – abgesehen von einer neuen Startreihenfolge – abgesegnet. Damit war die von Herstellern, Teams und WM-Promoter forcierte Idee, mit einem «alternativen Finalszenario» künstlich Spannung zu erzeugen, vom Tisch.

Auch die Kommunikation zwischen den Teams und ihren Piloten auf den Wertungsprüfungen ist der FIA ein Dorn im Auge. FIA-Offizielle sollen einen Reglementtext aufgesetzt

haben, der künftig nicht nur die Übermittlung von Zwischenzeiten verbietet, sondern entgegen den von den Herstellern gewünschten Ausnahmen (aus Sicherheitsgründen) auch jegliche Kommunikation rigoros untersagt. Prompt beratschlagten sich in Wales die Hersteller über ihr weiteres Vorgehen und suchten erst danach den Dialog mit den FIA-Funktionären. Die sollen Entgegenkommen signalisiert haben und eine von beiden Seiten gebilligte Reglementsfassung an den FIA-Weltverband weiterreichen. Manch einer aufseiten der Hersteller wittert ein abgekartetes Spiel und fühlt sich von der Sporthoheit gegängelt. ♦ RK

DRM

Wechsel bei Skoda

Nach den EM-Einsätzen stellt Skoda Deutschland das Rallye-programm neu auf und engagiert sich 2015 wieder in der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM). Deshalb endet die Zusammenarbeit mit Sepp Wiegand, dem man keine internationale Perspektive mehr bieten konnte. Stattdessen will man Fabian Kreim eine Chance geben. Der 22-Jährige aus Fränkisch-Crumbach, der ursprünglich als Fahrer im Opel-Junior-Team bestätigt wurde, wechselt vom frontgetriebenen Adam R2 in den allradangetriebenen Fabia S2000 und im Saisonverlauf auf die kom-

mende R5-Version der VW-Tochter. Bitter für Wiegand: Trotz des Gewinns des EM-Vizetitels steht der Sachse ohne Auto da und muss um seine Karriere fürchten. Sein bisheriger Copilot Frank Christensen bleibt dagegen weiter bei Skoda Deutschland. ♦ RK



Hat gut lachen: Kreim

Score Baja 1000

Rolle zum Abschied

Mit einem Paukenschlag endete der neunte und letzte gemeinsame Auftritt von Rallye-profis Armin Schwarz und seinem langjährigen Partner Martin Christensen bei der legendären Baja 1000. Nach nur 250 der 1250 Rennmeilen des ältesten und härtesten Offroadrennens der Welt über- schlug sich Schwarz mit dem rund 750 PS starken Trophy Truck von All German Motorsports nach einer Doppelwelle längsseits.

Der Franke blieb unverletzt, sein Copilot Bryan Lyttle zog sich leichte Prellungen zu. «Auf einmal hat es das Auto ausgehebelt und wir waren nur noch Passagiere», erklärte Armin Schwarz später das frühe Ren- nende. «Leid tut mir es für

Martin, der wegen dieses Unfalls gar nicht mehr zum Fahrer kam.»

Nach der Saison trennen sich die langjährigen Weggefährten. Während sich Martin Christensen künftig mehr seinem in Kalifornien ansässigen Unternehmen All German Auto widmen will, ist Armin Schwarz nun damit beschäftigt, die Weichen für die Saison 2015 neu zu stellen. ♦ RK



Getrennt: Christensen/Schwarz

MOTORSPORT
aktuell

ZEIT ZUM SPAREN!

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

GRATIS
für Sie zur Wahl



1. PROS Sport-Chrono „HI-POWER“

Multitalent in Form und Funktion: vielseitiger Sport-Chronograph mit Analog- und Digital-Anzeige, Stoppfunktion mit Rundenzitnahme, Alarm, Datum, Wochentag, blauer Zifferblattbeleuchtung und Edelstahlboden. Wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310. Gehäusedurchmesser: ca. 45 mm.



2. MOTORSPORT aktuell Armbanduhr

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



3. Avialic Armbanduhr „Canova“

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

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

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

Ja, ich möchte Motorsport aktuell testen und über 30% sparen. Best.-Nr. 1213325
Ich erhalte MOTORSPORT aktuell ab der nächsterreichbaren Ausgabe im Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € statt 20,- € im Einzelkauf. Die Armbanduhr meiner Wahl erhalte ich GRATIS nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich MOTORSPORT aktuell nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte MOTORSPORT aktuell dann weiterhin, zum Vorzugspreis von jährlich zzt. nur 86,- € bei zzt. 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Dieses Angebot gilt derzeit nur in Deutschland, Auslandsangebote auf Anfrage.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

Ich bezahle per Bankeinzug:

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.
SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

MotoGP

Chance gegen die Giganten?

Von IMRE PAULOVITS

Bei den Tests in Valencia haben wir den ersten Eindruck bekommen, wie die neue MotoGP-Ära mit mehr Herstellern aussehen wird. Doch haben die Neuen überhaupt eine Chance gegen das Wett-rüsten der Giganten Honda und Yamaha?

Enger konnte es von den Zeiten her kaum zugehen: Weltmeister Marc Márquez war beim ersten Test der Saison 2015 (die nach Reglement am Tag nach dem letzten Rennen des aktuellen Jahres beginnt) gerade zwei Tausendstelsekunden schneller als Jorge Lorenzo (siehe S. 26). Dabei haben sowohl Honda als auch Yamaha mit den speziell für diesen Test vorbereiteten Prototypen nur eine Standortbestimmung für ihre weitere Entwicklung gemacht. Die Bikes, die wir in Valencia gesehen haben, werden auf Nimmerwiedersehen verschwinden.

Doch gerade hier zeigt sich der immense Entwicklungsaufwand, den die beiden grössten Motorradwerke der Welt in der prestigeträchtigen Rennklasse betreiben. Und genauso zeigt sich das Niveau ihres Entwicklungsstandes. Denn die weltbesten Fahrer, die sie unter Vertrag haben, schaffen es auch mit solchen Übergangsmaschinen, die gesamte restliche Konkurrenz hinter sich zu lassen.

Sicher: Alle haben in Valencia nur Daten gesammelt. Die Maschinen, mit denen sie in einem knappen halben Jahr beim Saisonauftakt in Katar antreten

werden, werden in vielem verfeinert sein. Doch ob sich an den Kräfteverhältnissen viel ändern wird, kann bezweifelt werden.

Das grosse Aufholen

Es zeigte sich zwar auch, dass auch Honda bei der Entwicklung danebenliegen kann, denn Marc Márquez war mit seinem neuen Motorrad genauso wenig zufrieden wie sein Teamkollege Dani Pedrosa. Doch mit dem gigantischen Fundus an Technologie und Erfahrung ist es viel einfacher, Entwicklungssackgassen wieder zu verlassen.

Bei Yamaha hat man ein schwieriges Jahr hinter sich, aber wenn im Winter nicht noch ein Super-GAU wie letztes Jahr mit der neuen Reifenkonstruktion von Bridgestone dazwischenkommt, dürfte man nun im richtigen Fahrwasser sein.

Was Ducati kann, werden wir erst in Sepang mit ihrem neuen Motorrad sehen, doch bereits nach den Ergebnissen während der abgelaufenen Saison darf man davon ausgehen, dass die Mannen um Ducati-Corse-Chef Gigi Dall'Igna viel von ihrem Rückstand auf Honda und Yamaha wettgemacht

haben und so bald mit zu den Sieganwärtern zählen könnten.

Die Sorgen der Kleinen

Doch wie geht es mit den anderen weiter? Suzuki fehlte in Valencia genau eine Sekunde auf die Spitze. Klingt nicht nach viel, besonders wenn man bedenkt, dass das Bike für beide Fahrer neu war. Doch Valencia ist ein kurzer Kurs, auch nicht besonders schnell, und so bedeutet dieser Rückstand auf einer durchschnittlichen GP-Strecke bereits mindestens 1,5 Sekunden. Und 20 km/h Rückstand auf der einzigen, noch nicht einmal sehr langen Gera-

den in Valencia ist eine Hausnummer, die es erst einmal zu bewältigen gilt.

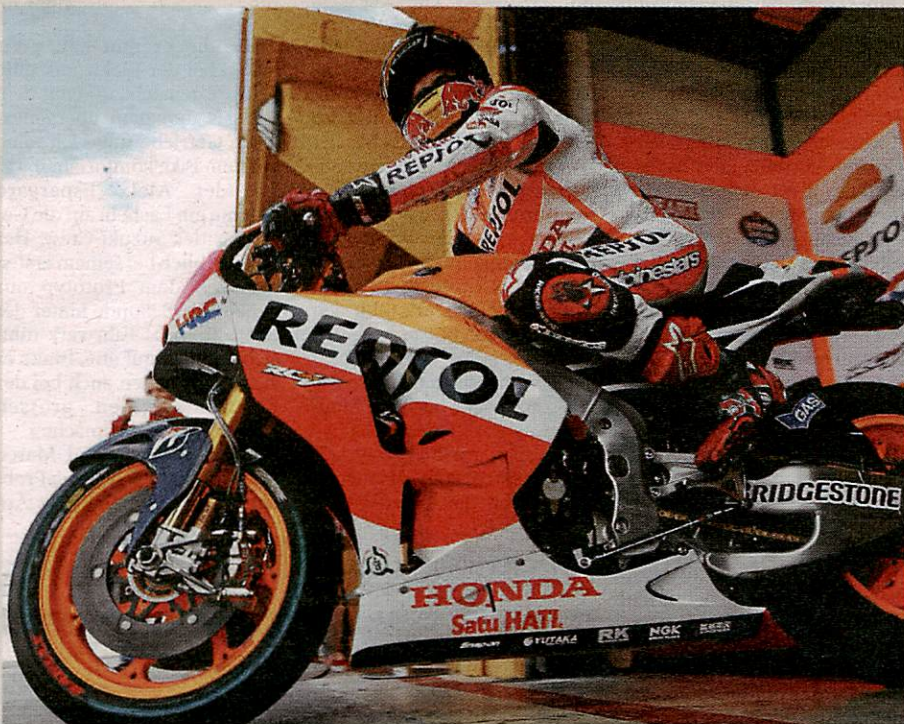
Aprilia war gar 1,8 Sekunden hinten dran, und auch bei den Italienern handelt es sich nicht um Newcomer im Motorsport. Damit diese Wiedereinsteiger nicht gleich die Lust verlieren, darf die Kluft einfach nicht grösser werden.

Hoffnung in die Regeln

Im Frühjahr wurde den Ducati-Strategen Gigi Dall'Igna, Paolo Ciabatti und Davide Tardozzi dreiste Schlitzorigkeit vorgeworfen, als sie ein Schlupfloch im Regelwerk fanden und die Werksmaschinen unter der Open-Regel nennen wollten und damit die Dorna zwangen, noch einmal das Reglement zu überarbeiten.

Heute wissen wir, dass dieser Schachzug genau die technische Verschnaufpause geschaffen hat, durch die Neueinsteiger nicht gleich unter die Räder kommen. Die «Lex Ducati» sorgt dafür, dass durch mehr, in ihrer Entwicklung nicht eingefrorene Motoren die Lücke zu den Mächtigen an der Spitze geschlossen werden kann.

Doch die Regeln stehen derzeit nur bis Ende der Saison 2015. Nun gilt es, die neuen so zu gestalten, dass die Kleinen eine reelle Chance haben. Die Aussichten sind nicht schlecht. Mit Einheitssoftware und wieder mehr Benzin sollte der Technologievorsprung der Giganten etwas reduziert sein. KTM jedenfalls vertraut den Regelmachern und treibt deshalb sein MotoGP-Projekt voran. Hoffen wir, dass die MotoGP der Zukunft von der Markenvielfalt leben wird. ♦



Marc Márquez, Werks-Honda: Können die kleineren Werke gegen diese Hightech bestehen?

Superbike-WM

Superbikes fahren im Ferienparadies



Die brandneue Piste von Buriram: Lange Geraden

Der Chang International Circuit von Buriram wird ab März 2015 fix für drei Jahre im Kalender seinen Platz erhalten.

Die Anlage liegt im Nordosten Thailands, 400 Kilometer entfernt von Bangkok. Die Provinzstadt Buriram (deutsch: «Stadt der Freude») hat etwa 30000 Einwohner und besitzt einen eigenen Flughafen. Bei einem Langstrecken-Event pilgerten angeblich in Summe 131000 Zuschauer zur Strecke. Nach

der Inspektion der Dorna-Manager musste die Piste im Oktober noch an einer Stelle adaptiert werden. SBK-Direktor Javier Alonso: «Thailand ist ein weiterer Schritt, um neue und interessante Märkte für die Industrie zu erschliessen.» Auch FIM-Boss Vito Ippolito ist stolz: «Eines der Ziele ist es, in allen Kontinenten präsent zu sein. Ausserdem sind Asiaten echte Fans.»

Diese Woche will die Dorna den gesamten Kalender publizieren. Die zwölf Events von

2014 sind auch 2015 fix – die maximale Zahl liegt bei 15. Nach dem Auftakt auf Phillip Island folgt am 22. März Thailand. Welkom wäre – so die Auflagen erfüllt sind – auch im März dran. Der Europa-Auftakt erfolgt im April in Aragón, dann folgen Assen, Imola und im Mai Donington. Misano wäre wieder im Juni, Sepang und Laguna Seca Optionen für den Juli.

Jerez und Magny-Cours werden wohl wieder im September angesetzt. Das Finale steigt im November in Doha. ♦ JO

MotoGP-Tests Valencia

Márquez und die Neuen



Auch mit einem Testtag weniger und Problemen am Bike Schnellster: Weltmeister Marc Márquez



Aleix Espargaró: Guter Einstand bei Suzuki

Von IMRE PAULOVITS

Marc Márquez begann die Saison 2015, wie er die letzte beendet hatte: mit der Bestzeit bei den Tests in Valencia. Im neu zusammengestellten MotoGP-Feld gibt es aber eine geballte Ladung neuer Kräfte.

Das Feiern nach dem Final-Sieg von Marc Márquez und dem Moto3-WM-Titel seines Bruders Alex fiel bei der Familie und der gesamten HRC-Crew vorsichtig ausgedrückt etwas heftig aus. Als die anderen Teams am Montag bereits im vollen Testeifer waren, blieb die Márquez-Box deshalb lange geschlossen. Am Nachmittag führen die Márquez-Brüder dann mit den zwei Werks-Hondas des Weltmeisters gemeinsam um die Strecke – ein Geschenk von Honda an den jüngeren Márquez für seinen WM-Titel.

Der Moto3-Weltmeister zeigte sich auch sichtlich beeindruckt von der Leistung des stärksten MotoGP-Renners, doch bevor er sich zu größeren Taten aufschwingen konnte, liess Honda die Ausfahrt beenden. «Ich wollte danach noch ein paar schnelle Runden drehen, denn ich wollte nicht am Schluss der Zei-

tentabelle sein, aber ich merkte, dass ich nicht in der richtigen Verfassung dafür bin», gab Marc Márquez später zu.

Dafür zeigte er schon am verregneten Vormittag des nächsten Tages, als er als einziger der Werkspiloten rausging und eine neue Bremszange für Brembo testete, dass er alles dransetzt, um seinen Titel auch im nächsten Jahr zu verteidigen. Am Mittwoch katapultierte er sich dann auch an die Spitze der Zeitentabelle, wenn auch nur zwei Tausendstel vor Jorge Lorenzos Zeit von Montag.

Der vierfache Weltmeister war trotzdem noch nicht ganz zufrieden: «Wir müssen noch an der Motorbremse arbeiten, auch am Kurvenausgang ist das Bike noch zu aggressiv. Und auch die Schwinge ist noch nicht optimal, ich kann in einigen Kurven nicht die Linie fahren, die ich möchte. Aber das war jetzt nur ein Prototyp, die Ingenieure haben jetzt die Daten, um über den Winter weiterzuarbeiten.»

Gestärkte Yamaha-Front

Jorge Lorenzo und Valentino Rossi arbeiteten an neuen Chassis und Motoren, dazu hatten sie einen neuen Auspuff ohne Schalldämpfer. «Da das Min-

destgewicht im nächsten Jahr um zwei Kilo reduziert wurde, haben wir ein Motorrad bekommen, das am Rahmen und am Auspuff Gewicht spart», verriet Lorenzo. «Ich bin mit dem neuen Bike zufrieden, ich kann besser durch die Kurven fahren und habe weniger Wheelspin beim Beschleunigen.»

Auch Valentino Rossi lobte das neue Chassis: «Es fühlt sich in den Kurven besser an. Auch der Motor und der Auspuff fühlen sich nicht schlecht an, wir müssen da aber noch am Mapping weiterarbeiten.»

Pol Espargaró knüpfte an seine Formstärke vom Saisonende an und lobte die 2014er-Werks-

Teile, die er nun hat. «Wir haben bei der Elektronik gute Schritte gemacht, und mit dem Chassis und dem übergangslosen Getriebe fühle ich mich auf dem Bike komfortabler.»

Bruder Aleix Espargaró brachte ein Lächeln auf die Gesichter der Suzuki-Crew. Der Spanier blieb bei seinem ersten Test mit dem Prototyp nur genau eine Sekunde hinter der Bestzeit. «Das Fahrwerk fühlt sich wirklich gut an», freute er sich. «Wir haben auch bei der Elektronik einen grossen Schritt vorwärts gemacht.»

Álvaro Bautista und Marco Melandri hatten dagegen Probleme, mit der neuen Werks-App-

ria mit den Spitzenzeiten mitzuhalten. «Wir brauchen mehr Leistung», konstatierte Bautista, «Ende des Monats werden wir in Jerez eine pneumatische Ventilsteuerung testen.»

Erstaunlicher Newcomer

Moto3-Vizeweltmeister Jack Miller machte bei seinem Debüt auf der MotoGP-Honda einen sehr reifen Eindruck. Er übertrieb es nicht und steigerte sich fortlaufend. «Die Leistung ist enorm, aber so langsam beginne ich, das Motorrad mit dem Heck zu steuern, und das macht unheimlich Spass», erklärte der 19-Jährige mit einem breiten Grinsen. ♦

TESTZEITEN MOTOGP / Valencia

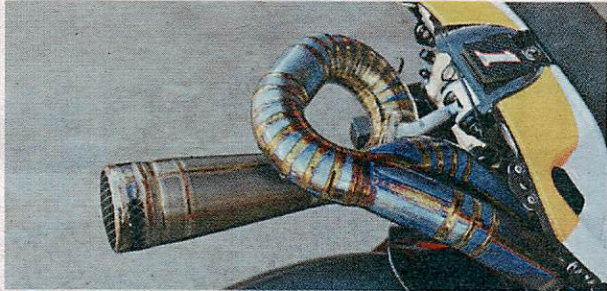
Fahrer	Motorrad	1. Tag	2. Tag	3. Tag	Bestzeit
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1:36,181 (10)	1:45,715 (16)	1:30,973 (58)	1:30,973
2. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	1:30,975 (21)	-	1:31,164 (27)	1:30,975
3. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	1:31,118 (45)	-	1:31,288 (51)	1:31,118
4. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	1:31,602 (15)	-	1:31,119 (23)	1:31,119
5. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	1:31,204 (34)	-	1:31,365 (52)	1:31,204
6. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1:31,250 (32)	1:43,813 (8)	1:31,301 (64)	1:31,250
7. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP14.2	1:31,465 (50)	-	-	1:31,465
8. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP14.2	1:31,644 (45)	-	-	1:31,644
9. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP14	1:32,314 (50)	1:42,431 (23)	1:31,665 (63)	1:31,665
10. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1:31,847 (52)	-	1:31,774 (52)	1:31,774
11. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14	1:32,146 (31)	1:44,432 (18)	1:31,914 (47)	1:31,914
12. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	1:32,315 (35)	-	1:31,973 (34)	1:31,973
13. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14*	1:32,190 (51)	-	1:32,007 (75)	1:32,007
14. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP14.2	1:32,054 (37)	-	-	1:32,054
15. Nicky Hayden (USA)	Honda RCV 1000 R*	-	1:43,598 (24)	1:32,173 (44)	1:32,173
16. Stefan Bradl (D)	Forward-Yamaha*	1:32,209 (48)	-	1:32,784 (26)	1:32,209
17. Scott Redding (GB)	Honda RC 213 V	1:32,998 (28)	1:43,813 (42)	1:32,621 (58)	1:32,621
18. Álvaro Bautista (E)	Aprilia ART	1:34,919 (12)	1:43,827 (47)	1:32,810 (50)	1:32,810
19. Mike di Meglio (F)	Ducati D16 GP14*	1:33,594 (28)	-	1:32,922 (63)	1:32,922
20. Alex de Angelis (RSM)	Aprilia ART*	1:33,132 (53)	-	-	1:33,132
21. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	1:33,268 (63)	-	1:33,216 (56)	1:33,216
22. Karel Abraham (CZ)	Honda RCV 1000 R*	1:33,446 (47)	-	-	1:33,446
23. Loris Baz (F)	Forward-Yamaha*	1:33,834 (51)	1:46,143 (32)	1:33,486 (56)	1:33,486
24. Eugene Laverty (IRL)	Honda RCV 1000 R*	1:34,320 (38)	1:46,871 (15)	1:33,509 (59)	1:33,509
25. Jack Miller (AUS)	Honda RCV 1000 R*	1:34,633 (57)	-	1:33,746 (49)	1:33,746
26. Marco Melandri (I)	Aprilia ART	1:35,959 (7)	1:44,873 (22)	1:34,336 (50)	1:34,336
27. Alex Hofmann (D)	Aprilia ART	1:35,646 (18)	-	-	1:35,646
28. Alex Márquez (E)	Honda RC 213 V	1:36,658 (12)	-	-	1:36,658



Jack Miller: Reife Leistung des Moto3-Vizeweltmeisters

MotoGP-Technik

Wettrüsten hat begonnen



Neue Version der grösseren Krümmer an der Werks-Honda

Von NEIL SPALDING

In Valencia erlebten wir wieder des Wettrüsten vieler Hersteller, wie wir es in der MotoGP schon lange nicht mehr hatten.

Honda hat am Chassis seines MotoGP-Bikes die Geometrie und den Bereich um die Schwingenaufnahme seit 2010 nicht verändert, trotz mehr Hubraum und grösserem Zylinderwinkel. Doch für 2015 will man für mehr Leistung Platz für grössere Krümmer schaffen, die bereits in Brünn ausprobiert wurden. So muss auch der Bereich des Rahmens um die Schwingenaufnahme verändert werden. Marc Márquez und Dani Pedro-

sa hatten neue Rahmen, doch keiner der beiden mochte das Gefühl. Honda wird also für die Sepang-Tests wieder etwas Neues machen müssen.

Yamaha noch im Versuch

Valentino Rossi und Jorge Lorenzo bevorzugen andere Steifigkeiten bei ihren Rahmen, Yamaha brachte für beide überarbeitete Versionen, die sie mit ihren alten, aber auch mit neuen Schwingen probierten. Dazu hatten sie einen neuen Motor, doch noch nicht den mit dem geänderten Gehäuse-Design, der benötigt wird, damit das auch übergangslos heruntergeschaltbare Getriebe eingesetzt werden kann. Yamaha muss nun für Sepang das endgültige

Motorgehäuse und den dazu passenden Rahmen fertigstellen, denn danach wird die Motorentwicklung eingefroren. Am Getriebe können sie aber auch danach weiterentwickeln.

Suzuki: Mehr Belastung

Nach den Motorschäden von Randy de Puniet am Rennwochenende hatte Suzuki seine Motoren etwas gedrosselt. Dafür freuten sich beide Fahrer über gutes Handling und Bremsstabilität. Aber mit schnelleren Fahrern kommt mehr Belastung für Federelemente und Bremsen. De Puniet hatte die 320er-Scheiben mit weniger Dichte, Aleix Espargaró benutzte bereits die mit höherer Masse und ohne Abde-

ckung. Die Hinterachsaufnahme in der Schwinge war immer ganz hinten. Suzuki muss nun die Ölversorgungsprobleme lösen, dazu etwa 20 PS mehr finden. Und mit mehr Leistung müssen sie wohl auch steifere Schwingen bauen.

Aprilia: Rennen als Testphase

Es machte in Valencia den Eindruck, als wäre die gesamte Aprilia-Rennabteilung an der Strecke gewesen. Aprilia wird die nächste Saison als Entwicklungsphase nutzen, statt hinter verschlossenen Türen zu testen. Das Motorrad, das Bautista und Melandri testeten, war eine leicht überarbeitete Version der ART, die dieses Jahr von Danilo Petrucci eingesetzt wurde. Das

Rahmen-Hauptprofil war neu, dazu hatte Melandri am Montag kurz einen Motor mit pneumatischem Ventiltrieb getestet. Damit will man in zwei Wochen in Jerez weitermachen, das Motorrad mit reinrassigem Prototypenmotor wird erst im September 2015 kommen.

Ducati: Letzte Datensammlung

Bei Ducati kommt das neue Bike im Februar. Andrea Dovizioso fuhr am Montag mit auffällig vielen Sensoren an seinem Motorrad, um noch einmal Aufschlüsse über die Steifigkeit zu bekommen. Das Testteam arbeitete mit einem Schwingenausleger, an dem ein optischer Sensor aus der Formel 1 montiert war. ♦



Kayaba-Gabel bei Bradl



Viel Abstimmungsarbeit für den schnellen Aleix Espargaró



Die Aprilia-Box war voller Techniker aus der Entwicklung

Stefan Bradl

Neues Bike, neue Federelemente

Stefan Bradl hatte es bei seinem ersten Test auf der Forward-Yamaha nicht leicht: Das Team ist auf Kayaba-Federelemente umgestiegen, für die es noch Daten zu sammeln gilt.

Mit dem Yamaha-Fahrwerk war Stefan Bradl glücklich. Er drehte am Montag 48 Runden, liess sich die Sitzposition anpassen und versuchte dabei, seinen Fahrstil auf das neue Bike umzustellen. Den verregneten Dienstag liess er aus: «Wie die

Bridgestone-Regenreifen funktionieren, weiss ich, aber mit dem Fahrwerk habe ich noch zu wenig Erfahrung, und da ergibt es wenig Sinn, etwas im Nassen auszuprobieren», gab er zu verstehen.

Keine Anhaltspunkte

Als Bradl am Mittwoch versuchte zu pushen, stürzte er. «Die Kayaba-Federelemente fühlen sich komplett anders an, als was ich gewohnt bin», musste Bradl feststellen. «Ich merkte, dass mir das Hinterrad weg-

rutschte, aber dann hat es sich gar nicht mehr beruhigt und ich musste das Motorrad umschmeissen. Zum Glück ist nichts Schlimmes passiert. Leider ist es mir aber den ganzen Tag nicht gelungen, die Federelemente richtig abzustimmen. Jetzt müssen wir im Team besprechen, wie es weitergeht, denn besonders verheissungsvoll sieht es nicht aus. Wir müssen schauen, dass wir wieder vernünftige Federelemente haben, dann können wir Richtung Zukunft schauen.» ♦ IP



Stefan Bradl: Bike passt, mit den Federelementen unzufrieden

Moto2

Verwaschene Testtage



Johann Zarco: Sauberer Einstand auf Kalex im neuen Ajo-Team



Sandro Cortese: «Fühle mich auf der 2015er-Kalex richtig wohl»

Von IMRE PAULOVITS und JUAN RAMOS

Die gesamte Moto2-Elite war nach Jerez gekommen, um drei Tage lang für die Saison 2015 zu testen. Doch nur am ersten Nachmittag liess die Strecke brauchbare Zeiten zu.

Am Mittwochnachmittag, nachdem die Sonne die Strecke aufgetrocknet hatte, war es der Franzose Johann Zarco, der im neu formierten Team von Aki Ajo und zum ersten Mal im Sattel einer Kalex die schnellste Runde fuhr. Welches Potenzial der 125er-Vizeweltmeister von 2011 mit seiner neuen alten Mannschaft hat, zeigt die Tatsache, dass er gleich bei diesem ersten Outing schneller war als die schnellste Rennrunde beim Spanien-GP im Mai und dass er gar Weltmeister Tito Rabat hinter sich liess.

Sandro Cortese war als bester Deutschsprachiger Drittschnellster. «Der erste Eindruck von der 2015er-Kalex war sehr gut. Ich hab mich von Anfang an wohlgefühlt, auch wenn wir nicht so viel gefahren sind.»

Lüthi: Sauberer Kalex-Einstand

Mit neuem Team und neuem Motorrad war Moto2-Final-Sieger Tom Lüthi gleich gut bei der Pace. «Es war wirklich schade mit dem Wetter, aber immerhin konnten wir am ersten Tag einige Eindrücke mit der Kalex sammeln, das war das Wichtigste an diesem Test.»

Während viele Teams in dieser Woche in Valencia weiter-testeten, wird das Schweizer Team erst Ende November zwei Tage in Le Castellet trainieren. «Ich hoffe, dass da gutes Wetter ist. Wir brauchen unbedingt noch Daten, und dort muss ich erst die Strecke kennenlernen.» ♦

TESTZEITEN MOTO2 / Jerez

Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1. Johann Zarco (F)	Kalex	1:42,858
2. Tito Rabat (E)	Kalex	1:42,927
3. Sandro Cortese (D)	Kalex	1:43,197
4. Tom Lüthi (CH)	Kalex	1:43,470
5. Luis Salom (E)	Kalex	1:43,582
6. Jonas Folger (D)	Kalex	1:43,594
7. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	1:43,639
8. Mika Kallio (FIN)	Kalex	1:43,790
9. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	1:43,901
10. Axel Pons (E)	Kalex	1:43,910
11. Franco Morbidelli (I)	Kalex	1:43,914
12. Marcel Schrötter (D)	Tech3	1:44,321
13. Antony West (AUS)	SpeedUp	1:44,452
14. Dominique Aegerter (CH)	Kalex	1:44,653
15. Louis Rossi (F)	Kalex	1:44,680
16. Ricky Cardús (E)	Tech3	1:44,820
17. Alex Márquez (E)	Kalex	1:45,050
18. Julián Simón (E)	SpeedUp	1:45,195
19. Robin Mulhauser (CH)	Kalex	1:45,519
20. Randy Krummenacher (CH)	TSR	1:45,638
21. Azlan Shah (MAL)	Kalex	1:45,867
22. Warakorn Thitipong (T)	Kalex	1:47,044

Moto3

Neues KTM-Werksteam stark

Die Moto3-Teams, die gemeinsam mit ihren Moto2-Kollegen ihre Runden in Jerez absputen, hatten das gleiche Problem: nur ein halber trockener Tag, dazwischen Regenschauer und abtrocknende Piste, was wirklich aussagekräftige Rundenzei-

ten und brauchbare Abstimmungen unmöglich machte.

Am ersten trockenen Nachmittag war es auch bei den Kleinen die Ajo-Truppe, die die Zeit richtig nutzte, und die drei Piloten des neu zusammengestellten KTM-Werksteams be-

legten auch die ersten drei Plätze der Tabelle, mit dem Südafrikaner Brad Binder ganz zuoberst.

Dass aber auch mit der Truppe von Jorge Martínez zu rechnen ist, die auf Mahindra umgestiegen ist, zeigte sich an den

nächsten beiden Tagen: Jorge Martín trotzte am zweiten Tag den Wetterkapriolen am besten, und am Abschluss tag war der italienische Team-Neuzugang Francesco Bagnaia der Schnellste. Diese Woche geht es in Valencia weiter. ♦ IP/JR



Miguel Oliveira (KTM), Aspar-Mahindra-Pilot Francesco Bagnaia

TESTZEITEN MOTO3 / Jerez

Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1. Brad Binder (ZA)	KTM	1:47,821
2. Miguel Oliveira (P)	KTM	1:47,826
3. Karel Hanika (CZ)	KTM	1:48,130
4. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	KTM	1:49,599
5. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	1:49,704
6. Francesco Bagnaia (I)	Mahindra	1:50,832
7. Jorge Martín (E)	Mahindra	1:51,287
8. Romano Fenati (I)	KTM	1:51,600
9. Niccolò Antonelli (I)	Honda	1:51,984
10. Juanfran Guevara (E)	Mahindra	1:53,580
11. Jules Danilo (F)	Honda	1:56,203

NACHRICHTEN
Neuer Bridgestone-Reifen für Valencia

MotoGP Bridgestone liess in Valencia einen neuen Hinterreifen testen, und Jorge Lorenzo und Valentino Rossi äusserten sich durchweg zufrieden mit dieser Konstruktion. «Unser Reifen, den wir dieses Jahr beim Rennen eingesetzt haben, war in dieser Form auf der rechten Seite eigentlich zu weich, so hatten wir in den letzten 6, 7 Runden der Renndistanz ein Problem, das in diesem Jahr durch die wechselnden Bedingungen noch verstärkt wurde», so Bridgestone-Serviceleiter Thomas Scholz. «So haben wir für die rechte Seite eine neue Mischung zusammengestellt, und das Abriebbild sah deutlich symmetrischer aus. Wir werden mit diesem Reifen nun weiterarbeiten.»

Aegerter hofft auf Le Castellet

Moto2 Etwas mehr Umgewöhnungsprobleme als sein neuer Teamkollege Tom Lüthi hatte Dominique Aegerter mit der Kalex. «Es ist natürlich ein anderes Motorrad als das, das ich die letzten fünf Jahre gefahren bin», so Aegerter. «Es baut etwas grösser, hat einen breiteren Sitz, und es fühlt sich etwas anders an. Leider hatten wir nur einen halben Nachmittag, wo ich wirklich arbeiten konnte, ich brauche einfach noch mehr Zeit, um das Limit mit diesem Motorrad zu finden. Ich hoffe, dass das Wetter in Le Castellet mitspielt und wir dann auch an der Abstimmung arbeiten können.» ♦ IP

KOMPAKT

MotoGP Letzten Samstag kehrten Marc und Alex Márquez in ihre Heimatstadt Cervera zurück, und die beiden Weltmeister wurden mit einem rauschenden Fest empfangen. Der 21-jährige Marc denkt derzeit darüber nach, aus dem Elternhaus auszuziehen.

Moto2 Moto3-Weltmeister Alex Márquez konnte bei seinem Moto2-Einstand nicht so brillieren wie einst sein grosser Bruder, hatte in Jerez aber auch die schlechteren Bedingungen. «Ich denke, im Nassen war ich schon nicht schlecht», konstatierte Márquez. ♦ IP

Weltmeister Sylvain Guintoli hat Aprilia bereits hinter sich gelassen und geht bei Pata Honda 2015 in ein neues Abenteuer

Von JOHANNES ORASCHE

Sylvain Guintoli holte sich im reifen Alter von 32 Jahren seinen ersten WM-Titel. Im exklusiven MSA-Interview spricht er offen über sein unglaubliches Saison-Finish, seinen Teamkollegen Marco Melandri, den deutschen Aprilia-Tester Alex Hofman und gibt private Einblicke.

Du hast dir deinen Titel mit einer grossen Aufholjagd gesichert. Hat Aprilia während der Saison so einen grossen Schritt gemacht, oder hast du fahrerisch dermassen zugelegt?

SYLVAIN GUINTOLI: Wir hatten nach Laguna einen Test in Portimão und dort komplett andere Settings versucht. Es waren keine neuen Teile. Es hat mich etwas langsamer in der Quali gemacht, aber für die Renn-Pace war es ein Riesenschritt. Es ging um Geometrie und Gewichtsverteilung.

Marco Melandri galt in der Öffentlichkeit als die Nummer 1 bei Aprilia. Wie hast du es geschafft, dich gegen ihn durchzusetzen?

Ich war in der WM stets vor Marco. Gut, jeder dachte an Melandri. Klar, er ist Italiener und ein Top-Fahrer, und er war Weltmeister mit Aprilia. Die Story sprach für ihn. Der Nummer-1-Fahrer ist aber jener, der vorne ist. So gesehen war er das gesamte Jahr die Nummer 2. Er hat die WM 80 Punkte hinter mir beendet. Er war manchmal schnell. Aber am Ende auch nicht in den Top 3.

Es hat wegen der Teamorder in Magny-Cours einigen Wirbel gegeben. Wie hast du die Situation gesehen?

Es war viel Polemik – klar, niemand mag Teamorder. Aber wenn man für eine

Firma fährt, die um die WM kämpft, geht es um viel. Im Radsport opfern sich sechs oder mehr Fahrer für einen Piloten – niemand kennt sie, man kennt nur den Star. In Lauf 2 in Magny war es irgendwie klar, dass Marco mich nicht mehr vorbeilässt. Ich dachte: Okay, er akzeptiert es nicht. Kurioser war da Lauf 1. Er hatte die Teamorder, nahm aber extrem viel Risiko, um mich zu überholen. Wäre er gestürzt, wären wir beide weg gewesen. Bei plötzlicher roter Flagge hätte er gewonnen. Ich hab dennoch zugehört

und bin kein Risiko eingegangen. Dann hat er mich vorbeigewinkt. Nur: Er hätte von Beginn an hinten bleiben sollen. Er kam leicht vorbei, weil ich nicht gegen ihn fighten wollte. Es war sehr seltsam.

Wie ist dein Verhältnis zu Marco Melandri heute?

Es gibt eigentlich keines. Er ist in Doha abgehauen. Er war der einzige Fahrer, der mir in der Auslaufrunde nicht gratuliert hat. Okay, er hat mir fünf Punkte gege-



«Melandri war das gesamte Jahr die Nummer 2.»

SYLVAIN GUINTOLI

ben, ich habe den Titel aber ohnehin mit sechs Punkten Vorsprung gewonnen.

Wie siehst du die Ereignisse, die sich bei Kawasaki abspielen und abgespielt haben mit deinem Landsmann Loris Baz?

Tom und Loris werden sicher nicht gemeinsam in die Winterferien fahren, das steht fest. Ich weiss, dass Loris das Team respektiert. Tom hat Loris vielleicht nicht respektiert. Oder Loris hat das zumindest so gefühlt. Es war ein einschneidender Punkt. Durch das Hickhack bei Kawasaki hatte ich nach Lauf 1 in Doha plötzlich nur noch drei Punkte Rückstand.

Du hast dich in den letzten Jahren bei Aprilia immer weiter hochgearbeitet. Was fühlst du, wenn jetzt, wo ihr am Höhepunkt seid, das Werksteam aufgelöst wird?

Man muss es respektieren. Die Firma hat sich so entschieden. Sie wollen alles auf die MotoGP setzen. So was kann passieren – es ist ein Kommen und Gehen in der Branche. Es wird für Aprilia eine grosse Aufgabe, und ich wünsche ihnen das Beste, dasselbe tut auch Aprilia.

Du warst unglaublich souverän in Doha, auch als du in Lauf 2 dann geführt hast. Sind dir da nicht alle möglichen Gedanken durch den Kopf geschossen?

Ich habe mich einfach sehr gut gefühlt. Ich war überzeugt, dass ich schneller war als alle anderen. Ich habe Johnny und Tom überholt, dann habe ich den Rundenrekord mehrfach verbessert. Ich hatte in dieser Nacht einfach ein unglaubliches Gefühl. Sieben oder acht Runden vor dem Ende wurde der Abstand immer noch grösser. Dann habe ich begonnen zu relaxen und früher zu schalten – ich wusste, dass es passiert und ich den Titel hole. Es war so ein grossartiges Gefühl. Die Gefühle beim Überqueren der Ziellinie kann ich nicht beschrei-

Sylvain Guintoli

«Als junger Mann zu wild»

Zur Person Sylvain Guintoli

Geburtsdag 24. Juni 1982
Geburtsort Montellimar (F)
Wohnort Osbaston/Leicestershire (GB)

KARRIERE

1994 Karrierestart mit Rollerrennen
2000 Franz. Meister 250 ccm, Honda
2001 WM 250 ccm, Platz 14, Aprilia
2002 Testfahrer MotoGP, Yamaha
2003 WM 250 ccm, P10, 1 Pod., Aprilia
2004 WM 250 ccm, P14, Aprilia
2005 WM 250 ccm, P10, Aprilia
2006 WM 250 ccm, P9, Aprilia
2007 MotoGP, P16, Yamaha
2008 MotoGP, P13, Ducati
2009 SBK, P8, 1 Sieg, Suzuki
2010 SBK, P7, Suzuki
2011 SBK, P6, 3 Podeste, Ducati
2012 SBK, P7, 3 Siege, 4 Podeste, Ducati
MotoGP, 1 Rennen P17, Ducati
2013 SBK, P3, 1 Sieg, Aprilia
2014 Weltmeister SBK, 5 Siege, Aprilia

Hobbys
Familie, Radfahren, Rudern

ben. Es waren all diese Jahre, als ich Verletzungen hatte und das Ende meiner Karriere nahe schien. Und all die Jahre, als ich nicht das richtige Paket hatte, um in den Titelkampf einzugreifen. Dann konnte ich alles mit dem Team teilen, sie waren grossartig. Es waren starke Emotionen. Ich habe es sehr genossen, weil es ja auch die letzten Runden auf Aprilia waren. **Du hast davon gesprochen, dass du sogar beim Fahrstil noch etwas gefunden hattest. Man konnte jedenfalls sehen, dass du aus der Zielkurve deutlich besser rauskamst als alle anderen.**

Ja, der Wind hatte sich auf der Zielgeraden geändert. Wir haben die Übersetzung unten raus ganz kurz gemacht. Das hat aus der letzten Kurve heraus geholfen. Im ersten Teil der Geraden holte ich die Meter. Ich fuhr auch eine spezielle Linie – erst nach rechts und dann liess ich mich nach links treiben. Das Vorderrad hob daher auch nicht auf der Apshaltkante ab. Es gab einige, die sagten, dass ich dank der Aprilia gewonnen habe. Aber: Die anderen RSV4 waren in Doha nicht mal auf dem Podium. Es war die harte Arbeit und die cleveren Details, die es möglich gemacht haben.

Du gehst jetzt zu Honda. Welche Chancen siehst du auf die Titelverteidigung?

Ich denke, Honda hat 2014 einen grossen Schritt gemacht. Es wird eine grosse Aufgabe auch für mich. Ein weiterer Titel mit einem anderen Hersteller wäre grossartig – auch für den Sponsor Pata, mit dem ich schon 2012 gearbeitet habe. Ich hoffe, wir können eine Überraschung liefern.

Glaubst du, dass die Fireblade in der Evo-Konfiguration gegen die Aprilia, Ducati und Kawasaki konkurrenzfähig sein wird?

Die Motorenregeln ändern sich dramatisch, also werden wir Überraschungen sehen. Die Reihenfolge wird sich ändern. Auf dem Papier schaut es sehr interessant aus. Honda hat lange nichts gewonnen.

Bereit es dir Sorgen, wenn man sieht, dass mit der Honda in den letzten vier Jahren nur Rea gewinnen konnte?

Ich weiss, dass Johnny ein guter Fahrer ist, ich hoffe, er war nicht zu gut (lacht). Er hat bei Honda intern immer die Teamkollegen dominiert. Aber das Bike arbeitet sehr gut auf der Piste.

Du hast einen langen Weg durch mehrere Rennserien gehabt, bis du Superbike-Weltmeister geworden bist. Hast du jetzt mit 32 als Fahrer die Reife erreicht, die dafür notwendig war?

Es war wohl so. Als junger Mann war ich bei den GP zu wild und hatte vielleicht nicht die Stabilität, um ganz vorne zu sein. Ich habe mit den Jahren viel gelernt. Manche Fahrer liefern die besten Leistungen, wenn sie ganz jung sind. Sie

haben die besten Bikes und ein perfektes Umfeld. Ich bin jetzt stabiler und auf Topniveau. **Verrückt, wenn man bedenkt, dass du wegen der Top-3-Klausel Ende 2013 im Team bleiben konntest und Laverty als Vize-Champ gehen musste.**

Eugenes Vertrag ist ausgelaufen. Er hat viel geleistet 2013. Sie haben sich für Marco entschieden, es war also kein Platz für Eugene. Ich war in meinem ersten Aprilia-Jahr WM-3., das war auch für mich top. Ich wusste, ich kann den Titel holen, es war ein Zeichen. Schade für Eugene, vielleicht wäre er 2014 stärker gewesen als Marco.

Du hast 2007 in Laguna Seca Alex Hofmann abgeräumt. Seine Verletzungen bei diesem Unfall waren mit der Grund, dass er seine Rennfahrerkarriere beenden musste. Bei Aprilia war er der Testfahrer, der die Teile entwickelt hat, mit denen du jetzt Weltmeister geworden bist. Wie ist euer Verhältnis heute?

Wir haben uns 2013 in Jerez einmal getroffen. Normal passiert das nicht, weil das Testteam allein arbeitet. Er ist immer noch sehr sauer auf mich. Es war ein Fehler, und ich konnte mich ja auch entschuldigen. Das Gleiche ist mir in der BSB 2009 passiert, als Brookes mich abgeräumt hat. Ich weiss also, wie sich Alex fühlt. Der Job ist oft sehr hart. Man muss die mentale Kraft haben, um wieder stark zu werden. Aber ich glaube nicht, dass er mich jemals vergessen wird. Er hätte es versuchen können. Ich habe eineinhalb Jahre



«Hofmann hat mich einen Verlierer genannt.»

SYLVAIN GUINTOLI

versucht, wieder zurückzukommen. Er kann mich nicht immer dafür verantwortlich machen. Er testet ja auch noch 100 Runden am Tag. 2013 gab er ein Interview, wo er mich als Verlierer bezeichnete. Er hat entschieden, nicht zu kämpfen.

Ist die Superbike-WM die Serie, in der du deine Karriere beenden willst, oder willst du noch einmal in die MotoGP?

Ich bin lange Rennen gefahren, viele verschiedene Bikes und Rennserien. Ich bin erst 32, fühle mich besser denn je. Also ist alles möglich. In der MotoGP gibt es zwar den Trend mit jungen Fahrern, aber die alten können es noch. Valentino fährt besser als je zuvor, und Byrne hat die BSB gewonnen. Für mich geht es um Motivation und den echten Willen, zu gewinnen. Nichts ist unmöglich.

Ist eventuell die BSB zum Schluss deiner Karriere noch ein Thema für dich? Du hättest ja dort nach deinem grandiosen Einstieg bis zu deiner Verletzung 2009 noch was zu erledigen.

Damals habe ich einen Grossteil des Jahres im Krankenhaus verbracht. Jedes Jahr fragen mich die BSB-Teams, weil sie ja wissen, dass ich hier wohne. 2008 bin ich von der MotoGP in die BSB, weil ich Rennen gewinnen wollte. Man muss dort hin, wo man das Herz hat.

Du lebst seit Jahren in England. Wie stellst du dir dein Leben nach deiner aktiven Karriere vor? Ehrlich gesagt hab ich noch nicht darüber nachgedacht. Es macht mich traurig, wenn ich daran denke. Wir haben hier ein grossartiges Leben. Die Kinder halten uns auf Trab. Meine Passion ist der Rennsport.

Wie lange, glaubst du, kannst du noch aktiv sein? Racen hält jung – es hält das Adrenalin hoch. Bayliss fährt jetzt mehr als in seiner aktiven Zeit. Ich denke nicht mal ans Ende. Auch wenn meine Frau wohlhabend ist – es war nie ein Thema. Ich bin mit wenig Geld aufgewachsen – bin es also nicht gewohnt. Rennen bringen sehr viel Abenteuer und Adrenalin. Für mich spielt Geld keine Rolle. Der Rennsport ist zudem egoistisch, und das war immer so. Ohne die Bikes wäre ich nicht auszuhalten. Ich war viele Jahre alleine, bin das Motorhome mit 18 alleine aus Jerez

heimgefahren. Es hat sich nicht geändert. Aber ich bin natürlich auch privilegiert.

Deine Frau ist oft bei den Rennen, auch manchmal die Kids. Wie lebt man da – das Motorhome muss ja fast zu klein sein? Oder wohnt die Familie im Hotel?

Wenn sie da sind, sind alle Kameras auf sie gerichtet. Sie waren in den britischen Ferien dabei und auch in Malaysia, wo auch Ferien waren. Ich will nicht, dass sie so oft dabei sind. Man würde zwei Motorhomes brauchen. Wenn es sich mit etwas Urlaub kombinieren lässt und sie nicht viele Tage in der Schule versäumen, reisen wir gemeinsam. Meine Frau kommt öfter. Es geht um die Balance. Es ist nett, wenn man etwas Zeit für sich hat. Nach vier Tagen freut man sich wieder sehr auf die Kids. Wenn man gut organisiert ist, dann funktioniert es.

Mit welchen Fahrern triffst du dich abseits des Rennsports?

Ich habe eigene Freunde hier, die nichts mit dem Rennsport zu tun haben. Mit einigen Fahrern ist es schwer, privat etwas zu machen. Ich fahre viel Rad und bin auch oft beim Rudern. Wir wohnen weit draussen auf dem Land, das bin ich auch aus meiner Heimat gewohnt. Ausserdem will man seine Geheimnisse ja nicht unbedingt ausplaudern (lacht). ♦



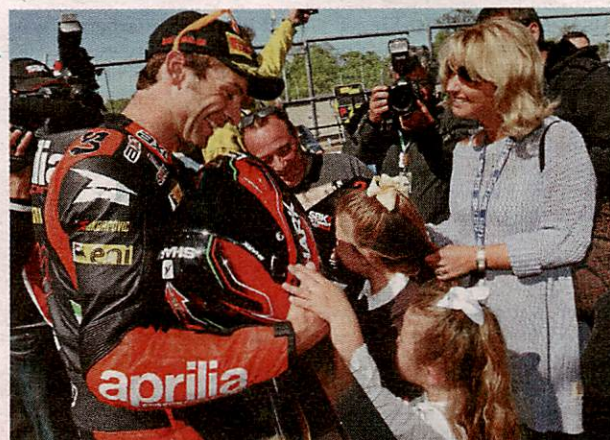
2003: Guintoli mit Competella-Teamkollegen Franco Battaini (l.)



MotoGP: 2007 auf der Dunlop-Yamaha vor Makoto Tamada (6)



Drama: Guintoli räumt Alex Hofmann (l.) 2007 in Laguna Seca ab



Rückhalt: Mit Catherine seit 2006 verheiratet – dazu vier Kinder



Gekünstelt: Zu Marco Melandri fehlte im Saisonfinish der Draht

Supersport-WM

Schmitter fährt WM!



Dominic Schmitter (l.) bei der Unterschrift mit Dennis Sacchetti

Der Schweizer Dominic Schmitter (20) bekommt einen Fixplatz in der Supersport-WM bei Kawasaki GoEleven. Teammanager Dennis Sacchetti: «Dominic hat überzeugt, sich ständig gesteigert. Er hat aus dem Material das Maximum geholt und verdient einen Fixplatz. Er kann in die Top 5 fahren.»

Schmitter und Vater Peter akquirierten seit Magny-Cours fleissig. Anders als Kevin Wahr nannte Schmitter konkrete Zahlen – ungefähr 200 000 Euro waren nötig. Dann gab es einen Rückschlag: DMC-Yamaha gab für Doha Lucas Mahias den Vorzug.

Neben DMC war GoEleven Schmitters zweite Option. Die Drähte nach Italien glühten heiss. Schmitter weiss: «2014 wäre beinahe das Ende meiner Karriere geworden, wegen der Ausbildung konnte ich keine Serie fahren. Zum Glück konnte ich mein Management zu den drei Wildcards überreden. Es war riskant. Aber mit Hilfe der Dorna konnte in den Schritt zum Profi-Rennfahrer machen.» Peter Schmitter ist zu Recht stolz: «Dominic ist der erste Supersport-WM-Fixstarter aus der Schweiz.»

Im Januar wird mit einem Superstock-Bike getestet, dann offiziell auf Phillip Island. ♦ JO

IDM Superstock 1000

Kehrt Wahr zurück?

Als IDM-Supersport-Sieger von 2013 wagte Kevin Wahr den Sprung in die WM, in der er sein Debüt mit dem sechsten Platz beim Saisonauftakt auf Phillip Island gab. Inzwischen denkt er über eine Rückkehr in heimische Gefilde nach.

Aus sportlicher Sicht möchte der 25-jährige Yamaha-Pilot weiter in der Supersport-WM bleiben, in der er acht Rennen bestritt, doch sie bleibt ein teures Pflaster. «Im Moment habe ich dafür kein Budget», rechnet der Nagolder. Eine Alternative sieht er in der Britischen Supersport-Serie und der IDM Superstock 1000. «In England wäre mir der Sprung in die grossen Klassen zu gewagt, denn ich kenne die Strecken nicht. In Deutschland habe ich dagegen bei den Supersportlern nichts mehr verloren und würde nach oben wechseln, um den Superstock-Titel zu holen. Ich stehe mit einigen Teams in Kontakt. In der IDM Superbike gibt es ja kaum Chancen, als Nicht-Ausländer in einem Topteam unterzukommen. Max Neukirchner

und Markus Reiterberger waren zuletzt die Einzigen.»

Einen Profistatus pflegt Wahr trotz der WM-Einsätze nicht. «Bei acht Läufen wäre das übertrieben. Wir haben zu Hause einen Familienbetrieb, in den ich mich einbringe. Ich war mir noch nie zu schade für jede Form von Arbeit, sonst hätte ich auch das Team nicht hochziehen können.» Wahr fuhr den LKW zum Rennen in England selbst. An körperlicher Ertüchtigung mangle es ihm dennoch nie. «Die WM-Rennen sind 40 Prozent länger als die IDM-Läufe. Ohne fit zu sein, steht man sie gar nicht durch.» ♦ AWI



Kevin Wahr: Keine leichte Wahl

Superbike-WM

Aprilia: Verzögerung

Das werksunterstützte Team Red Devils Aprilia muss den geplanten ersten Test in Aragón abblasen.

Ab Montag dieser Woche hätte das Team von Andrea Petricca gemeinsam mit Kawasaki und Ducati in Aragón die Vorbereitung beginnen sollen. Der neue Zeitplan wurde um eine Woche nach hinten versetzt. Derzeit werden noch die Bikes mit Updates für 2015 aufgebaut. Haslam soll erstmals am 24. November in Jerez de la Frontera die Aprilia steuern. Haslam vertrieb sich die Zeit mit Motocross und einer Party mit den Lowes-Brüdern.

Auch die Frage nach dem zweiten Piloten bleibt bei Red Devils ein Thema. Am Donnerstag will das Team den Fahrer für die Tests in Jerez nennen. Jener Pilot, der in Andalusien auf der zweiten RSV4 sitzt, muss aber nicht zwingend jener sein, der auch die Saison 2015 an der Seite von Haslam fahren wird. Zu den Kandidaten zählen neben Fabio Massei und Xavi Forés auch Michel Fabrizio.

Kein Wort über Kawasaki

Bei Kawasaki läuft hingegen alles nach Plan. Neuzugang Johnny Rea übt bereits in Aragón auf

der Ninja ZX-10R an der Seite von Vize-Weltmeister Tom Sykes. Der Nordire darf offiziell aber noch kein Wort über seinen neuen Job bei Kawasaki verlieren. Grund ist der noch bis Ende November gültige Honda-Vertrag von «JR».

Auch Ducati Althea startet diese Woche mit SBK-Debütant Nico Terol und Matteo Baiocco auf dem Circuit Ricardo Tormo von Valencia in die Vorbereitungen für die Saison 2015.

Bei GoEleven Kawasaki, wo der Schweizer Dominic Schmitter 2015 in der Supersport-WM antritt, ist noch nichts über die Fahrerwahl in der Superbike-WM bekannt. Das Team steigt zumindest mit einem Piloten auf. Als Berater soll Ruben Xaus mit an Bord sein. ♦ JO



Leon Haslam muss warten

IDM Superbike

Aufsteiger Phillis?

Das Weber-Diener Racing Team wird auch 2015 mit zwei Fahrern antreten, die sich auf die Klassen Superbike und Superstock 1000 aufteilen. Der australische Superstock-Stammfahrer Alex Phillis hat auf der Kawasaki keine Bäume ausgerissen und steigerte sich in den Rundenzeiten nur unwesentlich gegenüber dem Vorjahr in der Superstock-Kategorie, möchte aber trotzdem gerne nach oben wechseln.

Mehrere Eisen im Feuer

Obwohl sich die finanzielle Situation zuspitzen würde, könnte sich der Gesamtsechste von 2014 besser verkaufen, glaubt er. Teammanager Evrén Bischoff spricht auch mit Gareth Jones, Michael Ranseder, Erwan Nigon und Stefan Nebel. Jones, der 2014 keinen festen Platz in der IDM Superbike bekam, will unbedingt zurück. Und schliesslich ist auch Kevin Wahr ein Thema. ♦ AWI

ADAC Junior Cup

Start frei für Lena

Nach 21 Jahren in der Sidecar-Klasse biegt das Team Eilers in den ADAC Junior Cup powered by KTM ab. Dieter Eilers' jüngste Tochter Lena hat sich angemeldet. Die 17-Jährige kennt die Szene von Kind an. Familie Eilers will ein gebrauchtes Motorrad kaufen, um zum Jahresbeginn in Spanien testen zu können. Die Auslieferung der neuen RC 390 Cup ist erst für Ende Januar angekündigt. Seit Wochen trainiert Lena im Krafraum. «Wie man sich so wenden kann, ist mir noch ein Rätsel, aber ich finde es gut», meint Vater Dieter anerkennend. Privat besitzt die Tochter eine Honda CBR 125, mit der sie auch die 350 Kilometer zwischen dem heimischen Wiesmoor und der Rennstrecke in Oschersleben alleine abspult. Über 6000 Kilometer hat die junge Dame inzwischen auf dem Tacho. Rennen gefahren ist sie noch nie. Im ersten Cup-Jahr lautet das Ziel deshalb: Erfahrungen sammeln und vielleicht auch erste Punkte. ♦ AWI

NACHRICHTEN

Canepa mit neuer Herausforderung

Superbike-WM Der Italiener Niccolò Canepa (26) könnte nach seiner Nichtberücksichtigung durch Teamchef Genesio Bevilacqua bei Althea Ducati für die kommende Saison bei EBR Hero auf der Buell landen. Das Team wird für 2015 neu aufgestellt. US-Haudegen Larry Pegram ist als Teammanager im Gespräch.

Neues Team von Tommy Hill

British Superbike Nach drei Jahren Pause als Fahrer kehrt der BSB-Champion von 2011 wieder ins Paddock zurück. Hill hat nun mit Kawasaki das Team Be Wiser aufgebaut. Als Fahrer gibt es mit Chris Walker (42) und Danny Buchan (21) eine interessante Mischung aus Routine und Jugend.

Forés und Lanzi bei 3C in der IDM fix

IDM Superbike Das 3C-Racing Team bleibt auch 2015 fester Bestandteil der IDM Superbike. Titelverteidiger Xavi Forés und Lorenzo Lanzi sind als Fahrerbesetzung fix. Die Werksunterstützung von Ducati aus Bologna wird weitergeführt. Vier bis fünf Wildcard-Einsätze in der Superbike-WM sind festgelegt. Für IDM und WM gibt es getrenntes Material. ♦ JO/AWI

KOMPAKT

»» **BSB** Das Team Buildbase von Ryuichi Kiyonari ist 2015 nicht mehr offizielles BMW-Team. Die Münchner sollen künftig die Tyco-Truppe offiziell unterstützen.

»» **Superbike** Der Yamaha-GP-Testpilot Katsuyuki Nakasuga gewann zum dritten Mal in Folge die japanische Superbike-Serie auf einer Yamaha R1.

»» **IDM Sidecar** Das Gespann von Dieter Eilers steht zum Verkauf. Eine feste Serienschreibung steht für den Ostfriesen nicht mehr zur Debatte, höchstens Gastauftritte. Eilers setzt auch die Aktivitäten mit den Nachwuchspiloten Patrick Vincon/Katrin Meyer nicht fort. Beide konzentrieren sich jetzt auf ihr Studium. ♦ JO/AWI

Macau-GP

König Easton ist zurück

Von TONI BÖRNER

Vor vier Jahren war Stuart Easton zuletzt in Macau gefahren. Verunsichert hat das den PBM Kawasaki-Mann nicht: Pole-Position, Rundenrekord, Sieg.

Stuart Easton hatte sowohl Vorjahressieger Ian Hutchinson als auch Rekordsieger Michael Rutter immer im Griff. Schon im Qualifying stellte Easton mit 2:25,975 Minuten einen neuen Rundenrekord auf. «Es ist schön, wieder hier zu sein und mit der Pole zurückzukommen», sagte er. «Michael hat es uns aber nicht leicht gemacht.»

Auch im Rennen liess Easton vom Start weg keine Zweifel aufkommen. Er übernahm die Spitze, setzte sich souverän ab und gewann am Ende mit über vierzehn Sekunden Vorsprung. «Leicht habe ich das nicht gerade gefunden», grinste er nach seinem vierten Macau-Sieg. «Der Plan, davonzufahren, ist aber ganz gut aufgegangen. Zu gewinnen ist einfach unglaublich. Meine Frau und mein Sohn haben zu Hause am Fernseher zugeschaut, ich wollte für sie gewinnen. Ich musste mich einfach konzentrieren und das Ding durchziehen.»

Der spannendste Fight dieses Rennens wurde hinter ihm ausgefochten. Michael Rutter (Milwaukee Yamaha) und Martin



Stuart Easton: Der König in Macaus Häuserschluchten

Jessopp (Riders Motorcycles BMW) trennte im Ziel nur eine halbe Sekunde. Jessopp hatte schon vor Jahren, als er Rutter als dessen Teamkollege herausforderte, gesagt, dass er den achtfachen Macau-Sieger noch im direkten Duell schlagen wolle. 2014 wurde daraus wieder nichts, obschon Jessopp einige sehr gewagte und mutige Manöver platzierte.

«Stuart hat einen ausgezeichneten Job gemacht», lobte Rutter. «Ich bin richtig schlecht gestartet, wollte sofort wieder an ihn ran und habe eine Wand berührt. Danach wollte ich eigentlich nur Rang 2 sichern. Dann kam Lee Johnston vorbei, dann Martin. Wir haben uns einige Male überholt, aber es war sauberer Rennsport.»

Nach einem Sicherungsproblem im Qualifying hatte Jessopp nur von Rang 8 losfahren können. «Wir haben heute eine

tolle Show geliefert», sagte er nach dem dritten Platz. «Es hat richtig Spass gemacht. Stuart hat uns heute aber doof aussehen lassen.»

Der Österreicher Horst Saiger wurde als Sechster bester Nicht-Brite. «Ich bin ein wenig enttäuscht», so der Kawasaki-Pilot. «Der Start war gut, aber ich hatte in zwei Kurven Probleme und bin fast weggerutscht, das hat sicher eine Sekunde gekostet.» Saigers Landsmann Roman Stamm sah bei seinem zweiten Macau-Auftritt das Ziel als Neunter vor Penzl3-Pilot Stephen Thompson. Der Sachse Didier Grams wurde Elfter.

Stürze und nutzloses Warm-up

Das Rennen auf dem von Leitplanken und Mauern umsäumten Stadtkurs verlief auch in diesem Jahr nicht ohne Zwischenfälle. Jamie Hamilton, Peter Hickmann und Andre Pires



Michael Rutter: Wand touchiert, dann Rang 2 abgesichert

konnten nach Stürzen am zweiten Qualifying nicht teilnehmen. Verletzungen blieben aber aus. Der Schweizer Roman Stamm legte nach einem Verbremser einen Bike-Flip hin, überschlug sich einmal komplett, stand aber sofort wieder und hob seine Bolliker-ZX10 wieder auf. Michael Sweeney fackelte nach einem Sturz in der Mandarin-Kurve seine GSX-R ab, blieb aber ebenfalls unverletzt.

Nachdem es in der Nacht zum Samstag in Macau geregnet hatte, war die Piste morgens um halb acht, als das Warm-up angesetzt war, noch nass. Unter dem ehemaligen Rennleiter und Organisator Mike Trimby wäre die Session sicher nicht gestartet worden, doch die Organisation, nun in chinesischer Hand, schickte die Motorradpiloten raus – Gott sei Dank ohne Zwischenfälle. ♦

48. MACAU-GP / Resultate

Macau (CN): 16. November 2014, Streckenlänge: 6.115 km, Wetter: trocken
 Finale: 1. Stuart Easton (GB), Kawasaki, 12 Runden in 29:45,143; 2. Michael Rutter (GB), +14,050; 3. Martin Jessopp (GB), BMW, +14,505; 4. Fary Johnsson (GB), Honda, +15,717; 5. Lee Johnston (GB), Honda, +24,163; 6. Horst Saiger (A), Kawasaki, +26,330; 7. John McGuinness (GB), Honda, +30,479; 8. Dan Cooper (GB), BMW, +49,091; 9. Roman Stamm (CH), Kawasaki, +49,449; 10. Stephen Thompson (GB), BMW, 53,760; 11. Didier Grams (D), BMW, +56,711; 12. Mark Miller (USA), EBR, +1:04,891; 13. James McBride (GB), Yamaha, +1:06,128; 14. Davy Morgan (GB), Honda, +1:07,989; 15. Allan-Jon Venter (ZA), Yamaha, 1:13,608; 16. Steve Henghan (GB), Kawasaki; 17. Graham English (GB), BMW; 18. Sándor Bitter (H), Honda; – Schnellste Runde: Stuart Easton (GB), Kawasaki, in 2:26,758 min.

Spanische Meisterschaft

Bestätigungen der Meister

Von MARKUS LEHNER

Die bereits vor dem CEV-Finale in Valencia feststehenden Champions Fabio Quartararo (Moto3) und Jesko Raffin (Moto2) bestätigen ihre Titel mit überzeugenden Siegen.

«Was gibt es Schöneres, als seinen Titel im Finale mit einem Sieg zu feiern?», freute sich der Moto2-Meister Jesko Raffin (18), der 2015 im SAG-Team in die Moto2-WM aufsteigt. «Als mich Florian Alt Mitte des Rennens überholt hatte, konnte ich ihn von hinten genau studieren. Doch dann legte er mächtig zu, und ich musste Steven Odendaal, der auch noch vor mir war, sofort überholen und mich an Alts Fersen heften. In der

Schlussphase hatte ich noch Reserven und habe die entscheidenden Zentimeter später gebremst und früher Gas gegeben.» Raffin verlässt nun nach zwei CEV-Jahren das Pons-Junior-Team und legte bereits am Montag die ersten Kilometer in Valencia mit der WM-Kalex des Stop-and-Go-Teams zurück.

In der Moto3-Klasse beeindruckte das französische Supertalent Fabio Quartararo (2015 in der Moto3-WM im Alzamora-Honda-Team) gleich mit zwei klaren Siegen. Auch die GP-Stars John McPhee und Alexis Masbou konnten den zweifachen CEV-Champion Quartararo nicht stoppen. ♦



Die Top 3 der Moto2-Klasse: Florian Alt, Jesko Raffin, Edgar Pons

SPANISCHE MEISTERSCHAFT (CEV)

Valencia (E): 15./16. November 2014, Streckenlänge: 4.005 km, Wetter: schön/trocken
 Moto3, 1. Rennen: 1. Fabio Quartararo (F), Honda, 9 Rdn. in 15:08,802 (=142,91 km/h); 2. Alexis Masbou (F), Honda, +4,301; 3. Albert Arenas (E), KTM, +4,561; 4. Nicolò Bulega (I), KTM, +11,776; 5. Maria Herrera (E), Honda, +11,797; – ferner: 12. Jonas Geitner (D), KTM; 23. Max Kappler (D), FTR-Honda; 31. Christoph Beinhlich (D), FTR-Honda.
 Moto3, 2. Rennen: 1. Quartararo, 9 Rdn. in 15:13,230 (=142,13 km/h); 2. Gabriel Rodrigo (E), KTM, +1,205; 3. John McPhee (GB), Honda, +2,742; 4. Arenas, +2,744; 5. Masbou, +2,983; – ferner: 30. Beinhlich; 31. Max Endrlein (D), KTM.
 Endstand (nach 11 Rennen): 1. Quartararo, 265 Punkte; 2. Navarro 138; 3. Ono 116; 4. Rodrigo, 101; 5. Ramirez 101; – ferner: 27. Endrlein 8; 30. Geitner 4; 33. Kappler 1.

Moto2: 1. Jesko Raffin (CH), Kalex, 19 Runden in 31:14,886 (=146,18 km/h); 2. Florian Alt (D), Kalex, +0,350; 3. Edgar Pons (E), Kalex, +1,036; 4. Steven Odendaal (ZA), Speed-up; +1,167; 5. Xavi Viège (E), Tech3, +19,342; 6. Valentin Debise (F), Transiformers; 7. Dakota Mamola (USA), Suter; 8. Bertin Thibaut (F), Yamaha; 9. Diego Pérez (E), MVR; 10. Miquel Pons (E), Inmotec. – ferner: 15. Lukas Trautmann (A), AJR; 16. Bastien Chesaux (CH), Suter; 19. Stephen Frossard (CH), Yamaha; 23. Damien Raemy (CH), Yamaha; – out: Toni Finsterbusch (D), AJR; – schnellste Runde: Edgar Pons (E), Kalex, 1:37,464 (=147,93 km/h).
 Endstand (nach 10 Rennen): 1. Raffin, 186 Punkte; 2. Alt 151; 3. Pons 142; 4. Viège 111; 5. Odendaal 94; 6. Techer 79; 7. Porto 69; 8. Poyatos 54; 9. Popov 47; 10. Vitali 44; – ferner: 15. Chesaux 36; 19. Trautmann 20; 22. Finsterbusch 18. Internet: www.cevrepol.com

Supercross Lille

US-Star total überlegen

Von ALEX HODGKINSON

Eli Tomac dominierte das wichtigste Supercross Europas im nordfranzösischen Lille. Der 22-jährige Sohn des früheren Mountainbike-Weltmeisters John Tomac aus Colorado gewann an beiden Tagen sämtliche Rennen.

«Ich fühlte mich sofort wohl auf dieser Strecke, die viel mehr Ähnlichkeit hat mit der im Stadion bei mir zu Hause als im engen Bercy-Stadion», strahlte der US-Sonnyboy.

Justin Brayton, schon einmal König im Pariser Stadion, das wegen einer Grundsanierung nicht zu Verfügung stand, bestätigte Tomacs Dominanz: «Ich hatte nicht viel Glück mit meinen Starts und Zwischenfälle mit anderen Fahrern, aber es hätte niemand Elis Tempo mitfahren können. Er war einfach eine Klasse für sich.»

Justin Barcia, auch er schon zweimal König in Bercy, konnte

Tomac auch nicht gefährden. Der US-Pilot, der für seinen rüden Fahrstil bekannt ist, entschuldigte sich: «Es ist erst mein zweites Rennen auf Yamaha und wir arbeiten noch am Set-up», aber seine Verzweiflung wurde mehrmals sichtbar, als er Konkurrenten wie Jordi Tixier unsanft aus dem Weg räumte.

Trotzdem war der MX2-Weltmeister – zum ersten Mal auf Kawasaki unterwegs – am Samstag bester Franzose. Die deutlich erfahreneren Supercross-Spezialisten wie Christophe Pourcel und Dylan Ferrandis erzielten bessere Laufergebnisse, aber Stürze verhinderten bessere Platzierungen in der Gesamtwertung.

Am Sonntagmittag setzte Tomac seine Überlegenheit fort und gewann erneut alle Läufe, obwohl Barcia viel bessere Starts ablieferte und wenigstens drei Runden lang die Honda in Sichtweite behielt.

Die Gegner hatten es nicht nur schwer, Tomacs Tempo mitzugehen, und nur 11 der 15 Spitzenfahrer waren beim letzten Rennen des Wochenendes gestartet. Matt Moss hatte sich schon am Samstag eine Handgelenkverletzung zugezogen, Justin Brayton beklagte einen ausseren Finger, Milko Potisek brach sich den linken Unterschenkel und Tixiers Motorrad sprang nicht mehr an.

Eine Rückkehr der immer noch «Bercy-Supercross» genannten Veranstaltung nach der Renovierung des Pariser Stadions ist praktisch ausgeschlossen. Der Streckenverlauf ohne den Tunnel in den Katakomben des Stadions wäre sehr kurz und das Rennen im Pierre-Mauroy-Stadion in Lille war mit 22000 Zuschauern an jedem Tag ausverkauft – ins Bercy-Stadion passen nur 11000 Fans. Es gibt bereits einen mehrjährigen Vertrag, um das Rennen künftig in Lille durchzuführen. ♦



Eli Tomac



Absolute Überlegenheit: Eli Tomac gewinnt in Lille alle Rennen

SUPERCROSS LILLE / Resultate

Lille (F): 15./16. November 2014

Gesamtergebnis SX1 Samstag: 1. Eli Tomac (USA), Honda (1-1); 2. Malcolm Stewart (USA), Honda (3-4); 3. Justin Barcia (USA), Yamaha (8-3); 4. Jordi Tixier (F), Kawasaki (7-6); 5. Josh Hill (USA), Kawasaki (6-7); 6. Justin Brayton (USA), KTM (13-2); 7. Fabien Izoidr (F), Honda (10-5); 8. Christophe Pourcel (F), Kawasaki (2-14); 9. Cédric Soubeyras (F), Kawasaki (9-6); 10. Dylan Ferrandis (F), Kawasaki (9-8); 11. Milko Potisek (F), Yamaha (11-10); 12. Weston Peick (USA), Yamaha (12-11); 13. Valentin Teillet (F), Kawasaki (15-9); 14. Nicolas Aubin (F), Suzuki (14-13); 15. Mat Moss (AUS), 4-0.

Gesamtergebnis SX1 Sonntag: 1. Tomac (1-1); 2. Barcia (2-2); 3. Peick (3-3); 4. Stewart (4-5); 5. Izoidr (5-6); 6. Hill (7-8); 7. Teillet (8-9); 8. Tixier (6-12); 9. Ferrandis (14-4); 10. Soubeyras (12-7); 11. Pourcel (9-10); 12. Aubin (10-11); 13. Potisek (11-13).

König von Lille: 1. Tomac, 4 Punkte; 2. Barcia 15; 3. Stewart 16; 4. Izoidr 26; 5. Hill 28; 6. Peick 29; 7. Tixier 31; 8. Ferrandis 35; 9. Pourcel 35; 10. Soubeyras 36; 11. Teillet 41; 12. Brayton 42; 13. Potisek 45; 14. Aubin 46; 15. Moss 49. Internet: www.supercrossbercy.com

Supercross Stuttgart

Aranda auf Anhieb wieder top

Titelverteidiger Gregory Aranda siegte beim Auftakt zum ADAC-Supercross-Cup in Stuttgart, obwohl sich der 25-jährige Franzose wegen seiner Verletzung vom MX-Masters-Finale nicht wie gewohnt vorbereiten konnte.

Beim Finale am Freitag führte zunächst überraschend Jace Owen, doch dann drang Gregory Aranda unauffhaltsam nach vorn und gewann schliesslich vor seinem Landsmann Boris Maillard. Owen verlor in der letzten Runde den dritten Platz noch an den Briten Jack Brunell, weil ein im Weg liegendes Motorrad den erst 20-jährigen US-Boy viel Zeit gekostet hatte.

Faith vom Jetlag kuriert

Am Samstag zeigte dann der Gesamtdritte des letztjährigen Supercross-Cups, der aktuelle australische SX2-Champion Gavin Faith, dass er tatsächlich nur wegen seiner kostengünstigeren Flugodyssee von Australien in die USA und dann weiter nach Deutschland und des damit verbundenen Jetlags tags

zuvor auf keinen grünen Zweig gekommen war. Diesmal gewann er auch das Finale deutlich vor Owen. Aranda sicherte sich mit einer weiteren überzeugenden Fahrt auf Platz 3 den Gesamtsieg von Stuttgart.

Ullrich agierte glücklich

Der deutsche Hoffnungsträger Dennis Ullrich nahm etliche Hoffnungsläufe mit, verpasste aber trotzdem an beiden Abenden den Einzugs ins Finale. «Ich hatte noch ein paar Anpassungsprobleme ans neue Motorrad und ans neue Team. Aber so ist es nun mal. Der Speed war im Prinzip da, doch weil ich immer wieder von aussen starten musste, wurde ich trotz guter Starts mehrfach in der ersten Kurve abgedrängt beziehungsweise eingeklemmt», so der zweifache deutsche ADAC-MX-Master.

Nachdem sich der Franzose Julien Lebeau am Freitag den SX2-Tagessieg geholt hatte, war es am Samstag der Brite Matthew Bayliss, der den SX2-Gesamtsieg vor Lebeau und dem Holländer Versluis davontrug. ♦ TH



Bereits in Topform: Vorjahresmeister Gregory Aranda in Stuttgart

ADAC-SUPERCROSS-CUP / Resultate

Stuttgart (D): 14./15. November 2014, 1. Lauf ADAC-Supercross-Cup

SX1-Finale Freitag: 1. Gregory Aranda (F), Kawasaki, 15 Runden in 7:47,379 min; 2. Boris Maillard (F), Kawasaki, 2.596 sec zurück; 3. Jack Brunell (GB), Kawasaki, +3,599; 4. Jace Wayne Owen (USA), Suzuki; 5. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki; 6. Steven Clarke (GB), KTM; 7. Christophe Martin (F), Honda; 8. Harri Kullas (FIN), KTM; 9. Zach Ames (USA), Kawasaki; 10. Mickael Musquin (F), Kawasaki; 11. Jason Clermont (F), Honda.

SX1-Finale Samstag: 1. Gavin Faith (USA), Honda, 15 Runden in 7:32,860 min; 2. Owen, 7,195 sec zurück; 3. Aranda, 9,993; 4. Neugebauer; 5. Maillard; 6. Ames; 7. Martin; 8. Romain Berthomé (F), Suzuki; 9. Ben Lamay (USA), Yamaha; 10. Musquin.

Gesamtklassement SX1: 1. Aranda, 41 Punkte; 2. Owen 33; 3. Maillard 31; 4. Faith 25; 5. Neugebauer 24; 6. Martin 18; 7. Ames 17; 8. Brunell 16; 9. Musquin 12; 10. Clarke 10.

SX2-Tageswertung Freitag: 1. Julien Lebeau (F), Kawasaki (6-1); 2. Matthew Bayliss (GB), Honda (5-2); 3. Dave Versluis (NL), Suzuki (1-10); 4. Kade Walker (CAN), Suzuki (4-3); 5. Adrian Escoffier (F), Suzuki (2-7); 6. Ilker Larrañaga (E), KTM (3-11); 7. Francesco Muratori (I), Yamaha (7-6); 8. Niklas Rath (B), Suzuki (11-4).

SX2-Tageswertung Samstag: 1. Bayliss (1-3); 2. Lebeau (5-1); 3. Versluis (4-2); 4. Walker (3-4); 5. Escoffier (2-9); 6. Tom Koch (D), Suzuki (8-5); 7. Muratori (9-7); 8. Marcus Lee-Soper (GB), Suzuki (11-6); 9. Moritz Schittenhelm (D), KTM (7-10); 10. Rath (6-11).

Stand SX2: 1. Bayliss, 72 Punkte; 2. Lebeau 71; 3. Versluis 64; 4. Walker 58; 5. Escoffier 56; 6. Muratori 35; 7. Soper 33; 8. Rath 33; 9. Larrañaga 25; 10. Schittenhelm 23; 11. Koch 19.

Nächstes Rennen: 28./29. 11. 2014 in Chemnitz - Internet: www.supercross-stuttgart.de

NACHRICHTEN

Cody Webb schlägt Taylor in Boise

US-EnduroCross Im siebten von acht Wettbewerben in Boise, Idaho, siegte Cody Webb auf Beta vor KTM-Pilot Taylor Robert und Hondafahrer Colton Haaker. Titelverteidiger Taddy Blazusiak (KTM) wurde nur Vierter, da er in der ersten Runde des Finales gestürzt war. Im ersten Lauf wurde der Pole Zweiter hinter Webb, während Robert den 2. Lauf für sich entschied. Das Finale der Serie findet am nächsten Samstag in Ontario, Kalifornien, statt.

Speedway-GP startet 2015 in Warschau

Speedway-GP Die GP-Saison 2015 wird am 18. April im Nationalstadion in Warschau eröffnet. Promoter BSI Speedway unterzeichnete einen Dreijahresvertrag mit dem Stadionbetreiber, in dem die Fussball-Euro 2012 gespielt wurde. Zeitgleich wurde als Wildcard-Pilot Polens Speedway-Legende Tomasz Gollob gesetzt. Das GP-Finale wird nächstes Jahr am 24. Oktober erstmals im australischen Melbourne entschieden. ♦ PV/TS

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



Neuwertiger Vantage V8, Vollausst., EZ 9/10, 16900 Km, 426 PS, Sonderfarbe quantum-silver, Voll-Leder, obstdan-black, Schaltgetr., Sportpak., Carbon Lightweight Sitz, Premium 700 W Sound, Navv TMC, Xenon, Alarm, unf. frei, 69.007,-, MwSt. anwb. 017222037425

Audi

Ankauf aller Audi
Tel./Fax 0208/32420 H



www.mariani.de
Sportlenkräder nach Ihren Vorstellungen individualisiert! Mit Materialien Ihrer Wahl... geht nicht gibts nicht. Ausgepolstert für einen besseren Halt, oben und unten abgeflacht, vergrößerte Schalt paddles, Karbon-Zierleiste etc. Jetzt zum Einführungspreis! (siehe Rubrik BMW, Mercedes) Rufen Sie uns an, mit uns kann man(n) reden: 05264/8601 H



TT RS S Tronic, EZ 3/2012, 37000 Km, Leder, Klima, 250 kW, über 280 km/h, Sportauspuff TÜV, unfallfrei, 14 Zustand, VB 39.400,-, € Tel. 06303/47191202 oder info@heiler.lvmr.de

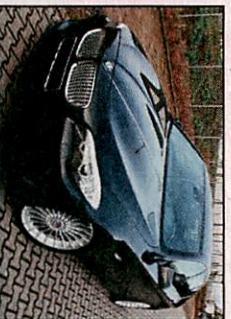
BMW



Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV Sound unter Beibehaltung der Serienoptik oder in 4 Rohr- und 50i Optik (auch für Dieselfahrzeuge), Leistungssteigerung, Fahrwerkmodifikationen, Rad-Feilen etc. (siehe Rubrik Audi, Mercedes), Tel. 05264/8601 H

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

BMW Alpina



B5 BITURBO SWITCH-TRONIC/373 KW (507 PS) - 307 km/h, Mod. 2011, erst 31.000 km, 1. Hand + neuwertig!!! ABSOLUTE SUPER-AUSSTATTUNG: 4x200 + MwSt. = 54.980 (UPE: des Herst. 107.120), Automobile Audra Arens, Stettiner Str. 21, 58515 Lüdenscheld, Tel. 02351/12893 (seit 1995) H
mehr: automarkt:auto-motor-und-sport.de Nr. 23583

Ankauf aller BMW
Tel./Fax 0208/32420 H

Chevrolet

www.camarc-tuning.com ... simply the best
H

Geländewagen

Ankauf aller Geländewagen
Tel./Fax 0208/32420 H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER!
Neu und gebraucht, alle Typen,
www.jaguar-teile.de 04332/1419 H
Ankauf aller Jaguar
Tel./Fax 0208/32420 H

Serdöse Jag. ges., u/frei, Bi. 93-2013, abg-schubert@t-online.de, 07231/143333 H

Lamborghini

Suche Unfall-Lambo, auch Brand/Wasser/ Totalschaden + Teile, serdoser Barzähler bitte alles anbieten, Danke! 0171-6006666

Lexus



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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpu.de
*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Maserati

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

McLaren

www.mclarentl.de H

Mercedes

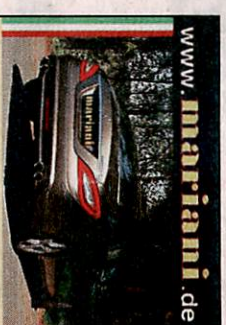
Anhängerkupplungen für alle Mercedes zum Toppreis: Auch AMG-Paket z. B. A-Klasse 849,- € inkl. Montage, T. 09933/902023, www.kupplung-vor-ort.com H

www.mariani.de



Sportlenkräder Maß angefertigt! Mit Materialien und Farbgestaltung nach Ihren Wünschen! Aufgepolstert für einen besseren Halt, oben und unten abgeflacht, vergrößerte Schalt paddles, Karbon-Zierleiste etc. Jetzt zum Einführungspreis! (siehe Rubrik Audi, BMW), Rufen Sie uns an, mit uns kann man(n) reden: 05264/8601 H

Ankauf aller Mercedes
Tel./Fax 0208/32420 H



www.mariani.de
Wir machen den Sound... seit 1985. Sound (auch für Dieselfahrzeuge und unter Beibehaltung der Serienoptik), 4-Rohr, 63- und 65-AMG Optik, Auspuffanlagen für sämtliche Diesel- und Benzin-Motoren, Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV (siehe Rubrik Audi, BMW), Tel. 05264/8601 H

Suche SLK u. SL, bar. Tel. 05505/5846 H
*mehr im Web: Nr. XXXXXXXX" unter www.automarkt:auto-motor-und-sport.de

Mercedes



Rarität! Koffersatz 1 x für Pagode 230-280 und 1 x 190sl. Zustand wie unbenutzt. Kontakt 07731182078

Oldtimer

Kaufe gerne Ihren Oldtimer/Exoten. Bitte alles anbieten! Auch ganze Sammlungen. Tel. 0172/7683296 o. 07131/579275 H

Porsche

Suche 997 Turbo Cabrio, 1. Hd., silber, Leder schwarz oder rot, Tiptronic, deutsches Fahrzeug. Tel. 0172/6078108

Privat sucht gepfl. 911 1980 - 89, auch Turbolook. Seriöse Abwicklung. Tel. 0172/5638090, gmaase@t-online.de

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

991 S, EZ 1/2014, 4077 km, 294 kW (400 PS), schwarz, Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., Leasing abzugeben, mtl. 1250,- netto, bis 1/17, 30000 km gesamt, Tiptronic, Sport Chrono, Sportauspuff/-lenkrad/-sitze, 20" WR, PCM. Tel. 0172/6787424
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23634

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

Suche (privat) 993, Schalter, dtsh. EZ, guter Zust., belegb. Historie. 06034/939593

Ankauf aller Porsche
Tel./Fax 0208/32420 H

Sammler-Einzelstück: 964 Jubi, polarsilber/schwarz, 1 von 90, 37.000 km, Erstlack, nachvollziehbare Historie, top Originalzustand, absolutes Unikat am sehr kleinen Jubi-Markt, gegen Maximalgebot. Chiffre MK24/1111784

RCB



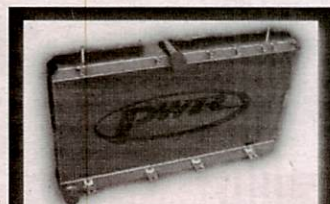
RCB-7 Fa. RCB Fahrzeug GmbH, www.rcb7.de, Tel. 08076/8500 H

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renn/Rallye

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



Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service - Verkauf - Beratung

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

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

www.luetticke-motorsport.de H

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

www.indysport.de H

www.Rennsportshop.com



Porsche 997 GT3 RSR (Modell 2012), EZ 3/2012, 16379 km, 390 kW (530 PS), gelb, Rennfahrzeug in top Zustand. Optional: Ersatzteilkpaket Wahlweise VLN oder FIA Spec (Motorleistung restriktorabhängig). Motorupgrade von 4,0 L auf 4,4 L möglich. Preis inkl. MwSt. (nicht ausweisbar), 395.000,- €. Tel. 02691/933722, m.schober@manthey-racing.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23582

RECARO
RENNSITZE
BERATUNG • VERKAUF • SERVICE
ISA RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR
Tel.: 02651-9625 0
www.isa-racing.de

Renntransporter

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

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Veteranen

Amtl. MPU ohne ETG mögl. 0172/4125611 H

VW

Golf R 4Motion, Md-11, 44.000 km, Led., SD, Klima, Navi, DCC, 3-t., ufr., blackm., Neuzust., 21.900,- €. 0162/6273159



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

Golf R 4Motion, Md-11, 44.000 km, Led., SD, Cli., Nav., DCC, 3-t., ufr., blackm., Neuzust., 21.900,- €. T. 0162/6273159

Immobilien

Geräumiges Haus mit mehreren Wohn-einheiten, mit Garten, Schaufenster, großer Werkstatt mit Hebebühne, Baugrundstück und 4 Garagen auf ca. 1485 qm, Preis VB 179.500,- €. Nähe Nürburging/Vulkan-eifel. Tel. 0170/8175751

Bin schon über 70 Jahre alt und verkaufe diverse freistehende Ferien-Bungalows im Bayrischen Wald mit je ca. 450 qm Grund neben 2 Skiliften auf 850 m Höhe, Südhang, mit überwältigendem Fernblick. Schätzkunde mit 95.000,- € vorhanden. Die ersten 3 Einheiten werden für je 59.500,- € verkauft. 0151/18328262

Luxus-Wohnungen bei Seefeld/Tirol. Komplett neu eingerichtet, 1/3 Anzahlung, auch in Form von Autos (Mercedes, Porsche, Ferrari), Rest wird vom Eigentümer auf 10 Jahre finanziert. Objekt wird vermietet, verwaltet und betreut. Bei guter Auslastung ist der größte Anteil der monatlichen Rate gedeckt. Eine andere Form der Eigentumsbildung. Unterlagen anfordern: Fax 0043/5214/20136 H

Literatur

www.autolit.de Tel. 08387/1297 H

Suche Automobil-Revue, Auto Jahr, Motor Revue und ams. Tel. 02254/4735

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Jetzt online abonnieren!

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

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo



Rainer Braun «Hallo Fahrerlager»

Drei Buch-Klassiker zum Sonderpreis!

Der legendäre Motorsport-Kommentator und -Kolumnist Rainer Braun (74) startet auch in diesem Jahr exklusiv für MSA-Leser eine Weihnachtsaktion: Die drei Bände seiner Buchreihe «Hallo Fahrerlager» plus ein passender Schuber können mit individuellen Signierwünschen zum Sonderpreis von 69,90 Euro (Normalpreis 85,60 Euro) bezogen werden – inklusive portofreiem Versand innerhalb Deutschlands. Versandkosten für restliche

EU-Länder 10 Euro, für die Schweiz auf Anfrage. Alle weiteren Infos und Bestellung: www.hallo-fahrerlager.de

Das Angebot gilt bis zum 20. Dezember 2014. Bei Bestellungen unbedingt das Stichwort «MSA-Weihnachtsaktion» angeben. Unter dem Punkt «Kommentar» können individuelle Signierwünsche (Name etc.) vermerkt werden. Ohne Wunschtext werden die bestellten Bücher von Rainer Braun neutral handsigniert. ♦

Namen & Nachrichten

«Hollywoods» 40., Molina am Drücker

»» **Petter Solberg** Der ehemalige Rallye-Weltmeister und erste Titelgewinner der dieses Jahr neu gegründeten Rallycross-WM wird am 18. November 40 Jahre alt. Zwischen 1998 und 2012 fuhr der Norweger auf Ford, Subaru und Citroën 188 Rallye-WM-Läufe, von denen er zwischen 2002 und 2005 insgesamt 13 gewann. 2003 wurde Solberg mit seinem britischen Beifahrer Phil Mills Weltmeister. Seit 2013 gehört «Hollywood», wie er wegen seines Showtalents genannt wird, auf einem

privaten Citroën zur Weltspitze des Rallycross. Dort hatte er als Jugendlicher mit dem Rennfahren begonnen.

»» **Miguel Molina** Der Audi-DTM-Pilot startet dieses Wochenende (22./23.11.) erstmalig bei den 24 Stunden von Hamburg. Beim traditionellen Langstreckenrennen für Slotcars hat der Spanier den Daumen am Drücker eines Audi R8 LMS in Schaeffler-Farben. Das Zuschauen ist kostenlos: TuTech Innovation GmbH, Harburger Schloßstr. 6–12, D-21079 Hamburg. Mehr Info: www.rcco.de. ♦ MSA



Petter Solberg



Miguel Molina

Motorrad-Stars gestern & heute

ACHTUNG FAHRERLAGER!



1998

SETE GIBERNAU



2014

Es gibt nicht viele Fahrer, die von sich behaupten können, dass sie Valentino Rossi am Zenit seiner Laufbahn richtig unter Druck setzen konnten. Manuel «Sete» Gibernau konnte dies nicht nur in vereinzelt Rennen, er machte dem «Doktor» 2004 auch im Kampf um den WM-Titel das Leben schwer. Im Gegenzug wurde aber auch kaum ein anderer Gegner von Rossi so gedemütigt und zermürbt wie der stolze und emotionale Spanier.

Sete Gibernau kam im Gegensatz zu den meisten Talenten seiner Zeit nicht aus einfachen Verhältnissen, sondern war der Spross einer reichen Industriellenfamilie. Sein Grossvater war Bultaco-Gründer Paco Bultó. Gibernau war schon als kleiner Junge an Motorrädern interessiert und versuchte sich zunächst im Trial-Sport, bevor er sich 1990 in den Strassen-Rennsport wagte. Dort zeigte sich bald, dass seine Leidenschaft für den Sport weit mehr war als die Familientradition mit Motorrädern. Schon als er in der Spanischen Meisterschaft bei den 250ern fuhr, verbrachte er den Winter auf der Trainingsranch von Kenny Roberts in Kalifornien. Dort fiel allen sein Ehrgeiz auf, und obwohl seine Resultate in der 250er-WM nicht sonderlich herauschend waren, steckte ihn Wayne Rainey bereits in seiner zweiten kompletten WM-Saison, 1997, in das 500er-Yamaha-Werksteam.

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

Auch in der Königsklasse entwickelte sich Gibernau nicht komischhaft, doch als sich Mick Doohan 1999 verletzte, wurde Gibernau dessen Werks-Honda anvertraut. Trotzdem kam der Durchbruch erst vier Jahre später, als Gibernau bei Gresini unterkam und sein Teamkollege Daijro Katoh beim WM-Auftakt in Suzuka tödlich verunglückte. Der gläubige und sensible Spanier schöpfte eine unglaubliche Kraft aus dem Schock und avancierte für die nächsten zwei Jahre zum Herausforderer von Valentino Rossi.

Gibernau war mit einem Schlag Spaniens Superstar, dazu heiratete er das Topmodell Esther Cañadas. Doch der psychische Druck von Valentino Rossi zermürbte ihn, und nach einem unglücklichen Wechsel zu Ducati zog er sich aus dem Rennsport zurück. Bei einem kurzen Comeback 2009 im Ducati-Privat-Team der Nietos zeigte er noch einmal, wie sehr er diesen Sport liebt, doch an die früheren Erfolge konnte er nicht anknüpfen. Dazu musste sich das Team wegen finanzieller Probleme mitten in der Saison zurückziehen.

Der wohlherzogene und geschäftstüchtige Gibernau tat sich den Motorradsport fortan nicht mehr an. Heute ist der 41-Jährige nur noch Geschäftsmann, kommt aber noch immer mehrmals im Jahr zu den GP, um seine alten Freunde zu treffen. **PEPI BÖRÖCZKY***



Sete Gibernau: MotoGP-Vizeweltmeister 2003 und 2004

REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell, Industriestrasse 28, CH-8604 Volketswil
Telefon +41 (0)44 806 55 66
Telefax +41 (0)44 806 55 11
www.motorsport-aktuell.com
rmsa@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 Bubel, Gustav Büsing, Georg Döbes, Andreas Göhring, Martin Grübler, Michael Heimrich, 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 Preissler, Heinz Prüller, Werner Schneider, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jürg Kaufmann
Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

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

Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

Art Director:

Silvio Lötscher
Grafik und Produktion: Jürg Stöhler, Jürg Schneider, Sascha Benze, Sophie Sermelmann

VERLAG

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

CEO/Geschäftsführung:

Reto Feurer
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
0711 182 – 1641

Anzeigenverkauf:

Vanessa Reif
vreif@motorpresse.de
0711 182 – 1839
Webverkauf Online: Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
0711 182 – 1346

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig
iefri@motorpresse.de
0711 182 – 1613
Carmen Brix
cbrix@motorpresse.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); Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abbonenservice:

Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell, 70138 Stuttgart, Telefon 0711-320 688 88, Telefax 0711-182 2550
Übrige Länder: AboService MOTORSPORT aktuell, Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)44 806 55 04, Telefax +41 (0)44 806 55 00, abo-service@motorpresse.ch

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

**Das kann es nicht sein
Zur TV-Übertragung des
FI-GP Brasilien bei RTL**

Ich habe in den letzten Jahren kein Formel-1-Rennen verpasst. Nur in diesem Jahr habe ich nach dem dritten Rennen aufgegeben. Vor einer Woche wollte ich mir noch einmal das Rennen in Brasilien ansehen, aber wenn man sich die Formel-1-Rennen bei RTL anschauen muss, könnte man meinen, die Formel 1 bestehe nur aus Rosberg, Hamilton und Mercedes. Ein Dreikampf Button, Räikkönen, Vettel – und das Einzige, was zählt, ist, dass Hamilton in den DRS-Zonen immer zwei bis drei Zehntelsekunden herausholt und Rosberg dies in den Kurven wieder gutmacht. Der Zweikampf zwischen Alonso und Räikkönen, Kommentar: Na ja, diese beiden Herren haben es ja auch verdient, gezeigt zu werden. Reifenwechsel der beiden Mercedes, ach, nebenbei bemerkt: In Führung liegt Hülkenberg, und auch nebenbei bemerkt: Vettel fährt die schnellste Runde. Das kann es nicht sein. *Ursula Bresilge, D-87616 Marktberdorf*

**Mehr als nur gut
Zu «Das Protokoll meines
ersten IndyCar-Tests»,
MSa 46/2014**

Danke, Daniel Abt! Nachdem in diesem Jahr wohl der erste Formel-1-Weltmeister im Spritsparen und Reifenschonen gekrönt wird, tut deine Aussage, «Das kannte ich gar nicht mehr. Ich bin nur noch Zickzackfahren und Herumrutschen gewohnt. Es war wirklich eine Wohltat, wieder einmal richtig gescheite Reifen auf einem Rennauto zu haben», mehr als nur gut. Dem braucht man nichts hinzufügen. Als DTM- oder Formel-1-Fahrer hättest du dir mit diesen klaren Worten jedoch wahrscheinlich die Karriere versaut. *Thomas Paar, D-34225 Baunatal*

**Beleidigte Miene
Zum Leserbrief «Einfach
unprofessionell», MSa 45**

Was das Thema Wladimir Putin angeht, kann ich Leser Gajda leider nicht widersprechen, doch nachdem er dieses Thema abgeschlossen hat, wird sein Kommentar mehr und mehr zu einer absoluten Unverschämtheit. Ist es nicht eigentlich der ach so faire Hamilton, der nach einer Niederlage gegen Rosberg, sei es in der Qualifikation oder im Rennen, seine beleidigte Miene sowie seine Sonnenbrille aufsetzt und Nico Rosberg nicht beachtet? Von den vielen

Unsportlichkeiten Hamiltons auf der Strecke gegen Rosberg in diesem Jahr, zum Beispiel das mehrfache Rausdrücken in Bahrain, mal komplett abgesehen, sollte sich Leser Gajda mal mit der sportlichen Vergangenheit der beiden auseinandersetzen. Da würde ihm nämlich auffallen, dass Hamilton den nicht unbegründeten Ruf hat, eher der Rüpel und Rosberg der Faire zu sein, der eher mal zurücksteckt. Er nimmt selbst nach einem für ihn nicht ideal verlaufenen Rennen alle Schuld auf sich und meckert während des Rennens auch nicht herum wie ein kleines Kind im Boxenfunk, wie es Diva Hamilton tut. Wenn man das alles betrachtet, sollte einem auffallen, dass Rosberg der Vollprofi ist, der ebenso hochsympathisch und auf dem Boden geblieben ist wie unser «Mister MotoGP» Valentino Rossi. *Jan Triesselmann, D-34369 Hofgeismar*

**Nicht so doll
Zum Leserbrief «Faden-
scheinig», MSa 47/2014**

Auch ich glaube, dass Sébastien Ogier im Rallycross nicht zum Erfolg kommt. Auch nicht in Loheac, wo die erste Kurve genügend Platz bietet, sodass nicht die ganze Strecke verstopft ist, wenn es eng wird. Schliesslich hat sich 2013 Sébastien Loeb im Punkteklassement auch nur auf dem 9. Platz etabliert. Im Semifinale wurde er Drittlezter. Die Rallyefahrer mögen zwar gute Steuerleute sein, aber im direkten Kampf sind sie nicht so doll – siehe WTCC. *Hans-Ulrich Höhener, CH-9424 Rheineck*

**In voller Länge!
Zur Übertragung der
MotoGP bei Sport 1**

Gott sei Dank hat der sogenannte Motorsportsender Sport 1 die Rechte zur Übertragung der MotoGP-Rennen für 2015 nicht mehr. Beim Finalrennen auch wieder viel Werbung, wenig live: Die Titel sind zwar vergeben, aber es ist der letzte GP vor langer Abstinenz, und Rossi gibt wieder sein Bestes. MotoGP möchten wir wieder live und in voller Länge sehen! *Karl-Ernst Müller, D-08056 Zwickau*

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, 18. 11.

- 2.15 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
- 6.30 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 1. und 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
- 17.15 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 1. Rennen (W) EUROSPORT 2
- 17.45 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
- 22.35 Langstrecken-WM WEC Sakhir/BRN, Höhepunkte Rennen (Zus.) EUROSPORT
- 23.20 Blancpain Endurance Series 2014, Saisonrückblick, Höhepunkte EUROSPORT

MITTWOCH, 19. 11.

- 9.30 Langstrecken-WM WEC Sakhir/BRN, Höhepunkte Rennen (W) EUROSPORT 2
- 21.30 FIA-Formel-E-Meisterschaft Peking/RC, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 23.30 X-treme: 24 Stunden von Dubai/UAE 2014, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 23.45 Cars, Magazin zur Tourenwagen-WM, Reportagen und Interviews EUROSPORT

DONNERSTAG, 20. 11.

- 8.30 Langstrecken-WM WEC Sakhir/BRN, Höhepunkte Rennen (W) EUROSPORT 2
- 8.35 Cars, Magazin zur Tourenwagen-WM, Reportagen und Interviews (W) EUROSPORT
- 9.45 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 1. und 2. Rennen (W) EUROSPORT 2

FRITAG, 21. 11.

- 7.55 Formel-1-GP São Paulo/BR, Rennen (W) SKY SPORT 1
- 9.55 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, 1. freies Training (live) SPORT 1, SKY SPORT 1
- 12.15 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, 1. freies Training (W) SKY SPORT 1
- 13.55 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, 2. freies Training (live) ORF 1, SKY SPORT 1, SPORT 1
- 15.45 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, 1. freies Training (W) SKY SPORT 1
- 17.15 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, 2. freies Training (W) SKY SPORT 1
- 18.45 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, 1. freies Training (W) SKY SPORT 1
- 19.30 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Höhepunkte 1. und 2. freies Training (Zus.) SPORT 1
- 20.15 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, 2. freies Training (W) SKY SPORT 1
- 21.45 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, 1. freies Training (W) SKY SPORT 2
- 23.15 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, 2. freies Training (W) SKY SPORT 2
- 23.30 Cars, Magazin zur Tourenwagen-WM, Reportagen und Interviews (W) EUROSPORT

TERMINE

AUTOMOBIL

22./23. 11.	GP2-Meisterschaft Abu Dhabi	UAE
22./23. 11.	GP3-Meisterschaft Abu Dhabi	UAE
23. 11.	Formel-1-GP Abu Dhabi	WM
23. 11.	FIA-Formel E-Meisterschaft Putrajaya	MAL

MOTORRAD

21./22. 11.	Freestyle-Motocross-WM Frankfurt	WM	D
-------------	----------------------------------	----	---

SAMSTAG, 22. 11.

- 0.45, 3.45 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, 1. freies Training (W) SKY SPORT 1
- 2.15 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, 2. freies Training (W) SKY SPORT 1
- 5.15 FIA-Formel-E-Meisterschaft Peking/RC, Rennen (W) SKY SPORT 1
- 6.45 FIA-Formel-E-Meisterschaft Putrajaya/MAL, Rennen (live) SKY SPORT 1
- 8.15 NASCAR Sprint Cup Homestead/USA, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 8.45 FIA-Formel-E-Meisterschaft Putrajaya/MAL, Rennen (W) SKY SPORT 1
- 10.55 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, 3. freies Training (live) SKY SPORT 1
- 12.30 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, 3. freies Training (Aufz., W) RTL, SKY SPORT 1
- 13.20 Langstrecken-WM WEC Sakhir/BHR, Höhepunkte Rennen (Zus.) RTL
- 13.55 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Qualifying (live) RTL, SKY SPORT 1, ORF 1, SRF 2
- 14.15 NASCAR Sprint Cup Daytona/USA, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 15.35 GP2-Meisterschaft Abu Dhabi/UAE, Hauptrennen (live) SKY SPORT 1
- 17.00 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Qualifying (W) SPORT 1, SKY SPORT 1
- 17.45 GP3-Meisterschaft Abu Dhabi/UAE, 1. Rennen (Aufz.) EUROSPORT 2
- 20.30 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Qualifying (W) SKY SPORT 2
- 22.00 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Qualifying (W) SKY SPORT 2

SONNTAG, 23. 11.

- 0.00 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Höhepunkte Qualifying (Aufz.) SPORT 1
- 0.00 NASCAR Sprint Cup Martinsville/USA, Höhepunkte Rennen (Zus.) SKY MOTORVISION
- 0.45 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Qualifying (W) SKY SPORT 1
- 2.15 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Qualifying (W) SKY SPORT 1
- 3.45 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Qualifying (W) SKY SPORT 1
- 5.15 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Qualifying (W) SKY SPORT 1
- 6.45 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Qualifying (W) SKY SPORT 1
- 8.15 FIA-Formel-E-Meisterschaft Putrajaya/MAL, Rennen (W) SKY SPORT 1
- 9.45 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Qualifying (W) SKY SPORT 1
- 11.15 GP2-Meisterschaft Abu Dhabi/UAE, Sprintrennen (live) SKY SPORT 1
- 12.00 GP3-Meisterschaft Abu Dhabi/UAE, 1. Rennen (Aufz.) EUROSPORT 2
- 12.30, 12.45 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Vorschau (live) SKY SPORT 1, RTL
- 13.20, 13.30 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Vorschau (live) ORF 1, SRF info
- 13.55 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Rennen (live) RTL, SKY SPORT 1, ORF 1, SRF 2

- 15.45, 16.00 F1-GP Abu Dhabi/UAE, Analysen, Interviews (live) RTL, ORF 1, SKY SPORT 1
- 16.25 NASCAR Sprint Cup Phoenix/USA, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 18.00 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Höhepunkte Rennen (Zus.) SPORT 1
- 19.00 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Rennen (W) SKY SPORT 1
- 20.20 NASCAR Sprint Cup Las Vegas/USA, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 21.15 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Rennen (W) SKY SPORT 1
- 23.15 FIA-Formel-E-Meisterschaft Putrajaya/MAL, Rennen (W) SKY SPORT 1

MONTAG, 24. 11.

- 3.40 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Rennen (W) ORF 1
- 10.00 FIA-Formel-E-Meisterschaft Putrajaya/MAL, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 11.30 GP2-Meisterschaft Abu Dhabi/UAE, Hauptrennen (W) SKY SPORT 2
- 12.45 GP2-Meisterschaft Abu Dhabi/UAE, Sprintrennen (W) SKY SPORT 2
- 19.30 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 21.30 FIA-Formel-E-Meisterschaft Putrajaya/MAL, Rennen (W) SKY SPORT 2

DIENSTAG, 25. 11.

- 5.05 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Höhepunkte Rennen (W) ORF 1
- 16.00 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 23.15 Blancpain Sprint Series 2014, Saisonrückblick EUROSPORT

MOTORRAD

DIENSTAG, 18. 11.

- 1.30 Motorrad-GP Macau/RC, Rennen (W) EUROSPORT 2
- 12.15 Motorrad-GP Macau/RC, Rennen (W) EUROSPORT 2
- 16.30 Motorrad-GP Macau/RC, Rennen (W) EUROSPORT 2

MITTWOCH, 19. 11.

- 10.00, 17.15 Motorrad-GP Macau/RC, Rennen (W) EUROSPORT 2
- 23.00 X-treme: Red Bull Romaniacs 2014, Extrem-Enduro (W) SKY SPORT 2

DONNERSTAG, 20. 11.

- 9.00 Motorrad-GP Macau/RC, Rennen (W) EUROSPORT 2

(W) = Wiederholung

IM NÄCHSTEN HEFT / 25. 11. 2014

AUTOMOBIL
Formel 1: GP Abu Dhabi
Formel E: Putrajaya
Leserwahl 2014: Automobil

MOTORRAD
Moto2: Tests in Valencia
SBK-WM: Tests in Aragón
Freestyle-MX-WM: Frankfurt

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächster Einsatz des DSK-Busses: 29. November bis 8. Dezember: Motor Show Essen
Weitere Infos im Internet: www.dsk-ev.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.

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, Kleinen-
sortiment, Stab-Akkuschrauber mit einem
reichhaltigen Bitsortiment u.v.m.
Maße: ca. 23x35,5x22,5 cm.



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

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 EGBGG. 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 EGBGG 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.

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 DE77ZZZ00000004985, 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: _____ 20

Straße, Nr.: _____

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: _____

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**